



MESTNA OBČINA MARIBOR  
ŽUPAN

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: 41001-150/2019-37  
Datum: 06.10.2025

**GMS - 712**

MESTNI SVET  
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 28. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA  
MESTNE OBČINE MARIBOR**

NASLOV GRADIVA: **Predinvesticijska zasnova (PIZ) – UREDITEV GREGORČIČEVE S TRGOM GENERALA MAISTRA**

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

GRADIVO PREDLAGA: Aleksander Saša Arsenovič, župan

POROČEVALEC: Aleš KLINC, Viljenka Godina

PREDLOG SKLEPA: 1. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme predinvesticijsko zasnovo (PIZ) za projekt Ureditev Gregorčičeve s Trgom generala Maistra ter pooblasti župana MOM za podpis PIZ in sklepa o potrditvi PIZ. Mestni svet nalaga pripravljavcem PIZ, da za prijavo projekta v drugo fazo potrjevanja vlog v CTN po potrebi vnesejo redakcijske popravke, če ti ne spreminjajo ključnih sestavin PIZ.



Aleksander Saša Arsenovič  
Župan

  
**Gregor Reichenberg**  
po pooblastilu

0 7 -10- 2025





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

Številka: 41001-150/2019-37  
Datum: 06.10.2025

**PODPISNI LIST  
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 28. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA  
MESTNE OBČINE MARIBOR**

Naslov gradiva:	<b>Predinvesticijska zasnova (PIZ) – UREDITEV GREGORČIČEVE S TRGOM GENERALA MAISTRA</b>
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	1. Obrazložitev 2. Sklep o PIZ št. 41001-150/2019-38

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Aleš Klinc, Vodja Sektorja za komunalno in promet	Urad za komunalno, promet in prostor		
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Andraž Mlaker Sekretar - Vodja urada	Urad za komunalno, promet in prostor	6.10.2025	
Dokument finančno pregledala		Urad za finance in proračun		
Gradivo pregledala Vodja organa	Marija Kaučič – Vodja urada po pooblastilu št. 10004-8/2007-34, z dne 30. 12. 2024	Urad za finance in proračun	7.10.2025	
Gradivo pregledala direktorica MU	Lidija Krebl	Kabinet župana		
Dokument parafiral podžupan: (obkrožite tistega, ki je odgovoren za vaše področje)	Davorka Pregl Srečko Vilar Gregor Reichenberg	Kabinet župana		
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	7.10.2025	



## OBRAZLOŽITEV PREDLOGA ZA POTRDIŠTEV PIZ

### 1. Pravna podlaga

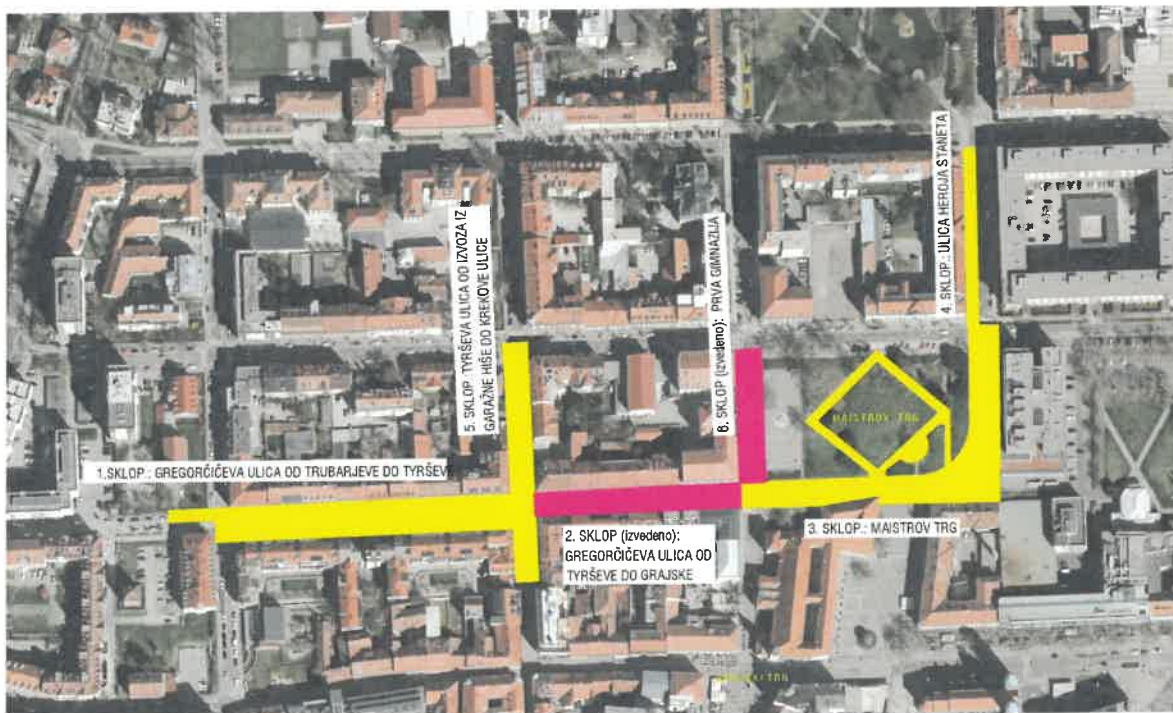
Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list, št. 60/06, 54/10 in 27/16, v nadaljnjem besedilu: UEM), s katero je predpisan način odločanja o investicijah ter vrste potrebne investicijske dokumentacije.

### 2. Uvodna pojasnila

Mestna občina Maribor (MOM) načrtuje ureditev več odsekov ulic na severnem robu starega mestnega jedra v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Celotno območje je dolgo približno 867 m in razdeljeno na štiri sklope:

- sklop 1: odsek Gregorčičeve ulice med Trubarjevo in Tyrševo ulico,
- sklop 3: Trg generala Maistra od Grajske ulice do Razlagove ulice in poti v parku na trgu
- sklop 4: Ulica heroja Staneta med Razlagovo in Maistrovo ulico (pred stavbo MOM),
- sklop 5: odsek Tyrševe ulice od izvoza iz garažne hiše na Gregorčičevi do Krekove ulice.

Sklop 2, Gregorčičeva ulica od Tyrševe do Grajske ulice, in sklop 6, ploščad pred Prvo gimnazijo, sta bila urejena v prvi fazi.



Slika: Prikaz območja obdelave, PZI

MOM je junija 2025 predložila vlogo v prvo fazo potrjevanje projektov v okviru CTN. Vlogi je bil priložen DIIP, ki je bil potrjen 24. 4. 2025, v katerega so bile zaradi uskladitve s povabilom k predložitvi vlog vneseni redakcijski popravki, brez ključnih sprememb DIIP. Vloga je bila v prvi fazi potrjena in s **sklepom skupščine ZMOS št. 303-18/2025-6, z dne 12. 8. 2025**, uvrščena na seznam operacij za financiranje iz CTN. MO bo novembra 2025 predložila vlogo v drugo fazo potrjevanja operacij na MOPE. Vlogi je treba predložiti investicijsko dokumentacijo, pripravljeno v skladu z UEM, tj. predinvesticijsko zasnovo in investicijski program.



Operacija se od potrjenega DIIP z redakcijskimi popravki ni spremenila. Zato vrednost investicije, časovnica za izvedbo ter viri in dinamika financiranja ostajajo enaki kot v DIIP.

### 3. Namen, cilji in vsebina investicije

Območje vseh štirih obravnavanih sklopov bo urejeno v skladu s načeli trajnostne mobilnosti. Namen investicije je spodbuditi in olajšati pešačenje in kolesarjenje ter zmanjšati uporabo osebnih avtomobilov na dnevnih poteh po središču Maribora. Zato investicija sledi ciljem trajnostne mobilnosti, ki jih podpira tudi MOM v Trajnostni urbani strategiji (TUS) in drugih strateških dokumentih.

Cilji investicije so:

- celovita rekonstrukcija Trga generala Maistra in Tyrševe ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti ter ureditev varnih, udobnih in privlačnih površin za pešce in kolesarje na Gregorčičevi ulici in Ulici heroja Staneta;
- povečanje varnosti in udobja pešcev in kolesarjev na obravnavanih odsekih ter s tem zagotovitev pogojev za povečanje števila in pešcev kolesarjev na tem območju;
- usklajitev površin za pešce/kolesarje predpisi in smernicami.

V okviru investicije so predvidene naslednje ureditve (fizični učinki):

- Gregorčičeva ulica (sklop 1): razširitev površin za pešce in kolesarje na severnem pločniku Gregorčičeve ulice med Trubarjevo in Tyrševo ulico v dolžini približno 200 m, z odstranitvijo parkirišč, zasaditvijo drevoreda (16 dreves), namestitvijo posebej oblikovane urbane opreme (klopi in košev za smeti) ter prenova površin za pešce in kolesarje na južnem delu ulice. Parkirna mesta na južnem delu se ohranijo. Predvideni so tudi preplastitev vozišča, prenova pločnika in zelenice na južnem delu ulice. Na vzhodnem delu odseka je predvidena namestitev šestih podzemnih enot za ločeno zbiranje odpadkov;
- celovita prenova Trga generala Maistra (sklop 3): vzpostavitev skupnega prometnega prostora (t. i. »shared space«) za vse udeležence v prometu od križišča z Grajsko ulico do Maistrovih dvorov (približno 210 m). Predvidena je odstranitev vseh parkirnih mest in razširitev pločnikov, zožitev vozišča na 3,00 m in zamenjava dotrajanih plasti vozišča. Ob robu parka se bo zasadil drevored (23 dreves). Nameščena bo posebej zasnovana urbana oprema: klopi, koši za smeti in stojala za kolesa s postajo za popravilo koles. Obnovile se bodo tudi vse peščene poti v parku;
- razširitev in ureditev površin za pešce na zahodni strani Ulice heroja Staneta med Razlagovo in Maistrovo ulico, pred stavbo MOM (sklop 4) v dolžini približno 107 m: odstranitev parkirišč na zahodni strani (razen namenskih) in ureditev površine za kolesarje na vozišču, namestitev urbane opreme, vključno s stojali za kolesa, ter ureditev zelenih površin med tlakovci. Vzdolžna parkirišča na vzhodni strani ulice se ohranijo in obnovijo, pločnik in vozišče se na novo preplastita;
- celovita rekonstrukcija Tyrševe ulice na odseku od izvoza iz garažne hiše (Gregorčičeva 13) do križišča s Krekovo ulico (sklop 5) v dolžini okrog 80 m: odstranitev vseh parkirišč (razen namenskih), zožitev vozišča za motorna vozila, razširitev pločnikov za ureditev površin za pešce in kolesarje, zasaditev 12 dreves ter namestitev urbane opreme, vključno s stojali za kolesa. Izvoz iz garažne hiše bo omogočen proti severu do križišča z Gregorčičevo ulico.

V okviru prenove je previdena tudi celovita prenova štirih križišč (Trubarjeva–Gregorčičeva, Gregorčičeva–Tyrševa, Gregorčičeva–Grajska in križišče Trg generala Maistra–Razlagova ulica), ter delna obnova križišč Ulica heroja Staneta–Maistrova in Tyrševa–Krekova. S prenovo se zagotavljajo varno in udobno prečkanje križišč peš in s kolesi ter prilagoditve novim ureditvam površin za pešce in kolesarje na obravnavanih ulicah.



Na celotnem območju urejanja je predvidena gradnja nove meteorne kanalizacije, namestitve nove javne razsvetljave in tudi zamenjava vseh ostalih starih in dotrajanih komunalnih vodov, skupaj s hišnimi priključki (do meja zasebnih parcel). Vse na novo urejene površine za pešce in kolesarje bodo tlakovane z naravnimi materiali (granit, tonalit) ali betonskimi tlakovci večjih dimenzij v skladu s priporočili Zavoda za varstvo kulturne dediščine, da se zagotovi funkcionalnost površin ob ohranjanju značilnosti in estetskih vidikov prostora.

Investicija bo potekala v obliki vzdrževalnih del v javno korist.

#### **4. Ocena variant za izvedbo in izbira optimalne variante**

V PIZ sta bili obravnavani dve varianti za izvedbo investicije:

- varianta 1: „naložba brez financiranja iz CTN“;
- varianta 2: „naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki“.

Varianta 1 predvideva, da MOM ne pridobi sredstev za izvedbo investicije iz CTN, zato se investicija odloži in izvede v letih 2031–2032 z najetjem dolgoročnega posojila v višini 6 milijonov EUR z rokom vračila 5 let.

V varianti 2 je predvidena pridobitev sredstev za sofinanciranje skoraj 65 % vrednosti investicije iz mehanizma CTN.

Za varianti so izdelani analiza stroškov in koristi z izračunom kazalnikov, presoja variant z uteženimi merili ter ocena tveganj. Na podlagi teh je kot optimalna varianta izbrana varianta 2, pri kateri so ocenjene koristi večje. Pri nadaljnji obravnavi investicije v investicijski dokumentaciji se upošteva le **varianta 2**.

#### **5. Ocena možnosti za izvedbo investicije v obliki javno-zasebnega partnerstva**

Investicija zajema ureditev ulic in parka, ki so javno dobro in bodo brezplačno na voljo vsem uporabnikom. Ker investicija ne bo prinašala prihodkov, ni pogojev za izvedbo v obliki javno-zasebnega partnerstva. MOM jo bo izvedla v obliki klasičnega javnega naročila ob upoštevanju zelenih javnih naročil.

#### **6. Ocenjena vrednost investicije, viri in dinamika financiranja**

Vrednost investicije je ocenjena na podlagi projektantskega predračuna iz projekta PZI, ki je bil izdelan oktobra 2021 in posodobljen aprila 2025. Vrednost investicije v tekočih cenah znaša 6.568.673,76 EUR brez DDV, z nepovratnim DDV pa 7.727.185,63 EUR. MOM se poteguje za pridobitev sofinanciranja investicije iz mehanizma CTN v višini 80 % upravičenih stroškov investicije, kar znaša 5.015.056,89 EUR (64,90 % celotne vrednosti investicije), iz proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške s pripadajočim DDV v skupnem znesku 2.712.128,74 EUR (35,10 % celotne vrednosti investicije).

Gradnja se bo začela po sklenitvi pogodbe z MOPE. Potekala bo v letih 2026 in 2027. Urejene površine bodo predvidoma na voljo v sredini leta 2027, administrativni zaključek projekta je predviden 30. 9. 2027.



## 7. Sklepne ugotovitve

MOM bo z načrtovano investicijo dokončala urejanje celotne poteze Gregorčičeve ulice od Trubarjeve ulice na zahodu mimo Trga generala Maistra do križišča Ulice heroja Staneta z Maistrovo ulico. Celotna poteza bo urejena v skladu z načeli trajnostne mobilnosti in bo bistveno prispevala k povečanju privlačnosti območja na robu starega mesta za pešce in kolesarje, prebivalcem pa omogočila čistejši zrak in večjo kakovost življenja. Načrtovana investicija ustreza vsem zahtevam, pogojem in merilom iz Vsebinskih izhodišč Ministrstva za okolje, prostor in energijo (MOPE) ter bo prispevala k predpisanim kazalnikom učinka in rezultata.

### **PREDLOG SKLEPA:**

**Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme predinvesticijsko zasnovo (PIZ) za projekt Ureditev Gregorčičeve s Trgom generala Maistra ter pooblasti župana MOM za podpis PIZ in sklepa o potrditvi PIZ. Mestni svet nalaga pripravljavcem PIZ, da za prijavo projekta v drugo fazo potrjevanja vlog v CTN po potrebi vnesejo redakcijske popravke, če ti ne spreminjajo ključnih sestavin PIZ.**

Pripravil:

Aleš Klinc, univ. dipl. inž. prom.

vodja Sektorja za komunalo in promet



**SKLEP O POTRDTVITVI PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE PIZ**  
(predinvesticijska zasnova)

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

Številka: 41001-150/2019-38  
Datum: 06.10.2025

Na podlagi Zakona o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11-UPB4, 14/13-popr., 111/13, 55/15-ZFisP, 96/15-ZIPRS1617, 13/18, 195/20, 18/23) – ZDU-10. 76/23, 24/25 – ZFisP-1 in 39/25), Uredbe o dokumentih razvojnega načrtovanja in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna in proračunov samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 54/10, 35/18 in 24/25 – ZFisP-1), Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10 in 27/16), Odloka o proračunu mestne občine Maribor 2025 (MUV, št. 8/2025, z dne 28. 4. 2025) in sklepa Mestnega sveta Mestne občine Maribor, sprejetega na 28. redni seji, ki je potekala dne \_\_\_\_\_, je odgovorna oseba investitorja – Župan, dne \_\_\_\_\_ s sklepom št. 41001-150/2019-38 sprejel:

1. Potrdi se PIZ – predinvesticijska zasnova za projekt »**Ureditev Gregorčičeve s trgom generala Maistra**«, ki ga je izdelal Ekonomski inštitut Maribor, Razlagova ulica 22, 2000 Maribor, v septembru 2025.

a.) Predhodno potrjena investicijska dokumentacija:

i.) DIIP – Dokument identifikacije investicijskega projekta  
Sklep št.: 41001-150/2019-36, z dne: 24.04.2025

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

- uvrsti nova naložba;
- spremeni veljavna naložba

3. Odobri se izvedba investicije.

Mestna občina Maribor (MOM) načrtuje ureditev več odsekov ulic na severnem robu starega mestnega jedra v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Celotno območje je dolgo približno 867 m in razdeljeno na štiri sklope:

- sklop 1: odsek Gregorčičeve ulice med Trubarjevo in Tyrševo ulico,
- sklop 3: Trg generala Maistra od Grajske ulice do Razlagove ulice in poti v parku na trgu
- sklop 4: Ulica heroja Staneta med Razlagovo in Maistrovo ulico (pred stavbo MOM),
- sklop 5: odsek Tyrševe ulice od izvoza iz garažne hiše na Gregorčičevi do Krekove ulice.

Sklop 2, Gregorčičeva ulica od Tyrševe do Grajske ulice, in sklop 6, ploščad pred Prvo gimnazijo, sta bila urejena v prvi fazi.

Območje vseh štirih obravnavanih sklopov bo urejeno v skladu s načeli trajnostne mobilnosti. Namen investicije je spodbuditi in olajšati pešačenje in kolesarjenje ter zmanjšati uporabo osebnih avtomobilov na dnevnih poteh po središču Maribora. Zato investicija sledi ciljem trajnostne mobilnosti, ki jih podpira tudi MOM v Trajnostni urbani strategiji (TUS) in drugih strateških dokumentih.



#### 4. Vrednost investicije:

Vrednost investicije je ocenjena na podlagi projektantskega predračuna iz projekta PZI, ki je bil izdelan oktobra 2021 in posodobljen aprila 2025. Vrednost investicije v tekočih cenah znaša 6.568.673,76 EUR brez DDV, z nepovratnim DDV pa 7.727.185,63 EUR.

#### 5. Viri financiranja

MO Maribor bo podala prijavo za pridobitev financiranja v okviru mehanizma CTN. Predinvesticijska zasnova je delana na predpostavki, da bo MO Maribor za naložbo prejela podporo Unije v višini 80 % priznanih upravičenih stroškov, kar znaša 5.015.056,89 EUR (64,90 % celotne vrednosti investicije), iz proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške s pripadajočim DDV v skupnem znesku 2.712.128,74 EUR (35,10 % celotne vrednosti investicije).

Ime in priimek odgovorne osebe:

**Aleksander Saša ARSENOVIČ**  
Župan

žig:

podpis:





MESTNA OBČINA MARIBOR

# Ureditev Gregorčičeve s Trgom generala Maistra *v skladu z načeli trajnostne mobilnosti*

Predinvesticijska zasnova



*Maribor, september 2025*

*Predinvesticijska zasnova projekta (PIZ) je pripravljena v sodelovanju s sodelavci  
Mestne občine Maribor v skladu s predpisano metodologijo za pripravo in obravnavo investicijske  
dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16)*

*Slika na naslovnici: vizualizacija, Gregorčičeva ulica,  
projekt IZP, št. 38/2020, Parter Petra Krištof, s. p., september 2020*

## VSEBINA

1	UVODNA POJASNILA.....	8
2	PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE.....	10
2.1	Predstavitel investitorja .....	10
2.2	Predstavitel vzdrževalca in upravljavca .....	12
2.3	Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije .....	13
3	POVZETEK INVESTICIJSKEGA DOKUMENTA DIIP.....	14
4	POVZETEK PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE (PIZ).....	17
5	CILJI NALOŽBE V UREDITEV GREGORČIČEVE S TRGOM GENERALA MAISTRA.....	24
5.1	Namen in cilji naložbe.....	24
5.2	Načrtovani neposredni učinki naložbe .....	25
6	ANALIZA STANJA.....	26
6.1	Analiza stanja .....	26
6.2	Potrebe uporabnikov – ciljnih skupin .....	29
6.3	Analiza lokacije .....	30
6.4	Prostorska ureditev, parcele in premoženjskopravna razmerja .....	31
6.5	Varovana območja.....	32
6.6	Pregled strokovnih podlag in predhodnih študij ter pridobljenih mnenj .....	32
6.6.1	<i>Projektna dokumentacija .....</i>	<i>32</i>
6.6.2	<i>Investicijska dokumentacija.....</i>	<i>33</i>
7	USKLAJENOST NALOŽBE S STRATEGIJAMI IN USMERITVAMI .....	35
7.1	Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami .....	35
7.1.1	<i>Strategija razvoja Slovenije 2030.....</i>	<i>35</i>
7.1.2	<i>Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS).....</i>	<i>35</i>
7.1.3	<i>Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030.....</i>	<i>35</i>
7.1.4	<i>Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 .....</i>	<i>35</i>
7.1.5	<i>Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050.....</i>	<i>36</i>
7.1.6	<i>Nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN) .....</i>	<i>36</i>
7.1.7	<i>Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih .....</i>	<i>37</i>
7.1.8	<i>Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo .....</i>	<i>37</i>
7.2	Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami .....	37
7.2.1	<i>Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027 .....</i>	<i>37</i>
7.2.2	<i>Strategija razvoja Maribora 2030.....</i>	<i>38</i>
7.2.3	<i>Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030.....</i>	<i>38</i>
7.2.4	<i>Celostna prometna strategija mesta Maribor.....</i>	<i>38</i>
7.2.5	<i>Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor 2021–2030.....</i>	<i>38</i>
7.2.6	<i>TUS – Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035.....</i>	<i>39</i>
7.3	Skladnost naložbe s horizontalnimi načeli .....	39
8	PREVERITEV SKLADNOSTI NALOŽBE Z VSEBINSKIMI IZHODIŠČI MOPE.....	40
8.1	Kratek opis postopka potrjevanja vlog v mehanizmu CTN z ocenjenim časovnim okvirom.....	40
8.2	Usklajenost naložbe z upravičenimi nameni in ukrepi iz vsebinskih izhodišč MOPE .....	41
8.3	Skladnost naložbe s posebnimi pogoji za vrsto ukrepa .....	44
8.3.1	<i>Skladnost s specifičnimi pogoji za vse vrste ukrepov .....</i>	<i>45</i>
8.3.2	<i>Skladnost s specifičnimi pogoji za posamezno vrsto podukrepov.....</i>	<i>47</i>

8.4	Prispevek načrtovane naložbe k doseganju kazalnikov PEKP .....	52
8.5	Prispevek k merilom za dodatno skladnost z nameni SC RSO 2.8 .....	53
8.6	Drugi predvideni ukrepi pri ureditvi Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra .....	55
<b>9</b>	<b>ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI.....</b>	<b>56</b>
9.1	Stroški vzdrževanja urejenega cestnega odseka .....	56
9.2	Prihodki.....	56
<b>10</b>	<b>ANALIZA VARIANT ZA IZVEDBO IN IZBIRA OPTIMALNE VARIANTE.....</b>	<b>57</b>
10.1	Predstavitev variant.....	57
10.1.1	<i>Varianta 1: „naložba brez financiranja iz CTN“ .....</i>	<i>57</i>
10.1.2	<i>Varianta 2: „z naložbo v načrtovanem obsegu in dinamiki“ .....</i>	<i>58</i>
10.2	Analiza variant z oceno investicijskih stroškov in koristi ter izračun učinkovitosti za ekonomsko dobo investicije .....	59
10.2.1	<i>Upoštevana izhodišča za finančno analizo.....</i>	<i>59</i>
10.2.2	<i>Upoštevana izhodišča za ekonomsko analizo.....</i>	<i>60</i>
10.3	Analiza stroškov in koristi variante 1 .....	61
10.3.1	<i>Investicijska vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del.....</i>	<i>61</i>
10.3.2	<i>Viri in dinamika financiranja variante 1 .....</i>	<i>62</i>
10.3.3	<i>Finančna analiza variante 1 .....</i>	<i>63</i>
10.3.4	<i>Ekonomska analiza variante 1.....</i>	<i>66</i>
10.4	Analiza stroškov in koristi variante 2 .....	69
10.4.1	<i>Investicijska vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del.....</i>	<i>69</i>
10.4.2	<i>Viri in dinamika financiranja variante 2 .....</i>	<i>70</i>
10.4.3	<i>Finančna analiza variante 2 .....</i>	<i>70</i>
10.5	Finančni in ekonomski kazalniki variant ter koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju .....	74
10.5.1	<i>Finančni kazalniki.....</i>	<i>74</i>
10.5.2	<i>Ekonomski kazalniki .....</i>	<i>75</i>
10.5.3	<i>Koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju .....</i>	<i>75</i>
10.6	Analiza tveganj in analiza občutljivosti za varianti .....	76
10.6.1	<i>Ocena tveganj za obe varianti .....</i>	<i>76</i>
10.6.2	<i>Analiza občutljivosti za varianti 1 in 2.....</i>	<i>79</i>
10.7	Merila in uteži za oceno in izbiro optimalne variante .....	81
10.8	Ocena variant z vidika vpliva na okolje in lokacije variant.....	83
10.9	Primerjava variant s predlogom in utemeljitvijo izbire optimalne variante .....	84
10.10	Ocena primernosti izvedbe naložbe v obliki javno-zasebnega partnerstva.....	84
<b>11</b>	<b>TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV .....</b>	<b>85</b>
11.1	Vrsta naložbe.....	85
11.2	Vsebina načrtovane naložbe .....	85
11.3	Tehnično tehnološke rešitve .....	86
11.3.1	<i>Cestišča, uvozi v stavbe in križišča .....</i>	<i>86</i>
11.3.2	<i>Površine za pešce in kolesarje ter taktilne oznake.....</i>	<i>87</i>
11.3.3	<i>Ureditev Gregorčičeve ulice od Trubarjeve do Tyrševe ulice – sklop 1.....</i>	<i>87</i>
11.3.4	<i>Ureditev Trga generala Maistra – sklop 3.....</i>	<i>89</i>
11.3.5	<i>Ureditev površin za pešce in kolesarje na Ulici heroja Staneta – sklop 4.....</i>	<i>92</i>
11.3.6	<i>Ureditev skupnega prometnega prostora na Tyrševi ulici – sklop 5 .....</i>	<i>93</i>

11.4	Komunalni vodi.....	95
11.4.1	<i>Cestna razsvetljava</i> .....	96
11.4.2	<i>Meteorna kanalizacija</i> .....	96
11.4.3	<i>Kanalizacija za odvajanje odpadnih vod</i> .....	96
11.4.4	<i>Vodovod</i> .....	97
11.4.5	<i>Plinovod</i> .....	97
11.4.6	<i>Telekomunikacijski vodi (TK vodi)</i> .....	97
11.4.7	<i>Podzemna zbirališča za ločeno zbiranje odpadkov</i> .....	98
<b>12</b>	<b>VRSTA NALOŽBE IN OCENA STROŠKOV NALOŽBE</b> .....	<b>99</b>
12.1	Vrsta naložbe z vidika Vsebinskih izhodišč MOPE .....	99
12.2	Ocena stroškov naložbe v stalnih in tekočih cenah .....	99
12.3	Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah .....	101
12.3.1	<i>Kategorije upravičenih stroškov, ki jih zajema naložba</i> .....	101
12.3.2	<i>Opredelitev upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe v skladu s poglavjem 4.2 Vsebinskih izhodišč MOPE</i> .....	102
12.4	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe.....	105
12.5	Specifikacija upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe po letih .....	107
12.6	Predvideni viri in dinamika financiranja .....	108
<b>13</b>	<b>ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI</b> .....	<b>109</b>
13.1	Analiza zaposlenih .....	109
13.2	Usposobljenost prijavitelja za izvedbo načrtovane naložbe .....	109
13.3	Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe .....	110
<b>14</b>	<b>OCENA VPLIVA NALOŽBE NA OKOLICO IN OKOLJE</b> .....	<b>112</b>
14.1	Vpliv naložbe na okolje v času izvajanja del.....	112
14.2	Ocena vpliva naložbe na okolje v času obratovanja naložbe .....	112
<b>15</b>	<b>OCENA SKLADNOSTI NALOŽBE S HORIZONTALNIMI NAČELI</b> .....	<b>113</b>
15.1	Skladnost z načeli spoštovanja temeljnih pravic, spodbujanja enakosti med moškimi in ženskami ter preprečevanje vseh vrst diskriminacije .....	113
15.2	Skladnost načrtovanja z evropskim načeli in smernicami na področju trajnostnega razvoja .....	114
15.3	Upoštevanje načel Novega evropskega Bauhauasa .....	114
15.4	Ocena skladnosti naložbe z DNSH .....	114
15.5	Odpornost naložbe na podnebne spremembe .....	115
<b>16</b>	<b>UTEMELJITEV IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE IN PRIPRAVA NADALJNJE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE</b> .....	<b>116</b>
16.1	Povzetek izbire optimalne variante z utemeljitvijo .....	116
16.2	Ocena skladnosti naložbe s pogoji in merili za potrjevanje vlog v drugi fazi CTN .....	117
16.3	Izhodišča za pripravo investicijskega programa .....	117
16.4	Ocena smotrnosti, učinkovitosti in ekonomske upravičenosti naložbe .....	117
<b>17</b>	<b>SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN ZAKONODAJE</b> .....	<b>119</b>

## Seznam preglednic

Preglednica 1:	Povzetek ocenjene vrednosti naložbe v stalnih in tekočih cenah, v EUR .....	15
Preglednica 2:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene .....	16
Preglednica 3:	Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP .....	16
Preglednica 4:	Ocenjena vrednost naložbe v stalnih in tekočih cenah, v EUR.....	20
Preglednica 5:	Pregled vrednosti primerjanih meril obeh variant .....	21
Preglednica 6:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene .....	23
Preglednica 7:	Seznam parcel za ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra.....	31
Preglednica 8:	Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP .....	52
Preglednica 9:	Ocenjena vrednost naložbe, varianta 1, stalne cene .....	57
Preglednica 10:	Ocenjena vrednost naložbe, varianta 1, tekoče cene .....	58
Preglednica 11:	Ocenjena vrednost naložbe, varianta 2, stalne in tekoče cene.....	59
Preglednica 12:	Ocenjena vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del – stalne cene .....	62
Preglednica 13:	Ocenjena vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del – tekoče cene .....	62
Preglednica 14:	Amortizacijski načrt vračila dolgoročnega posojila po letih, v EUR .....	62
Preglednica 15:	Vrednost naložbe z DDV s stroški posojila, tekoče cene.....	63
Preglednica 16:	Viri in dinamika financiranja variante 1 – tekoče cene .....	63
Preglednica 17:	Predvideni stroški vzdrževanja po letih, varianta 1, v EUR .....	63
Preglednica 18:	Stroški amortizacije varianta 1 po letih, v EUR.....	64
Preglednica 19:	Proračunska sredstva za vzdrževanje in posojilo, varianta 1 .....	65
Preglednica 20:	Denarni (finančni) tok variante 1, v EUR.....	65
Preglednica 21:	Koristi ureditve Gregorčičeve s TGM v skladu z načeli trajnostne mobilnosti .....	67
Preglednica 22:	Realizacija prodaje nepremičnin na območju Maribor–Center .....	67
Preglednica 23:	Koristi iz naslova povečanja vrednosti nepremičnin .....	67
Preglednica 24:	Kazalniki ekonomske učinkovitosti naložbe, varianta 1.....	68
Preglednica 25:	Ekonomski tok naložbe, varianta 1, v EUR.....	68
Preglednica 26:	Ocenjena vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del – stalne cene .....	69
Preglednica 27:	Ocenjena vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del – tekoče cene .....	70
Preglednica 28:	Viri in dinamika nastajanja stroškov variante 2, tekoče cene, v EUR .....	70
Preglednica 29:	Predvideni stroški vzdrževanja, varianta 2 po letih, v EUR .....	71
Preglednica 30:	Stroški amortizacije varianta 2 po letih, v EUR.....	71
Preglednica 31:	Proračunska sredstva za vzdrževanje, varianta 2, v EUR .....	72
Preglednica 32:	Denarni (finančni) tok variante 2, v EUR.....	72
Preglednica 33:	Kazalniki ekonomske učinkovitosti, varianta 2.....	73
Preglednica 34:	Ekonomski tok naložbe, varianta 2, v EUR .....	74
Preglednica 35:	Kazalniki finančne učinkovitosti po variantah .....	75
Preglednica 36:	Kazalniki ekonomske učinkovitosti po variantah.....	75
Preglednica 37:	Tveganja v zvezi z vodenjem projekta in splošna tveganja .....	77
Preglednica 38:	Tveganja v zvezi z izvedbo naložbe.....	77

Preglednica 39: Tveganje v zvezi z obratovanjem naložbe.....	78
Preglednica 40: Vplivi sprememb naložbe na finančno NPV in IRR .....	80
Preglednica 41: Vplivi sprememb družbenih koristi naložbe na ekonomsko NPV in IRR .....	80
Preglednica 42: Vplivi sprememb naložbe na finančno NPV in IRR .....	81
Preglednica 43: Vplivi sprememb družbenih koristi na ekonomsko NPV in IRR .....	81
Preglednica 44: Pregled vrednosti primerjanih meril obeh variant .....	82
Preglednica 45: Ocena variant z uteženimi merili .....	82
Preglednica 46: Značilen prečni prerez prenovljenega odseka Gregorčičeve ulice .....	88
Preglednica 47: Značilni prečni prerez obodne ulice na Trgu generala Maistra .....	90
Preglednica 48: Značilni prečni prerez prenovljenega odseka Ulice heroja Staneta .....	92
Preglednica 49: Značilni prečni prerez prenovljenega odseka Tyrševe ulice.....	94
Preglednica 50: Ocenjena vrednost naložbe po sklopih, v EUR, stalne in tekoče cene .....	100
Preglednica 51: Ocenjena vrednost naložbe po vrstah posegov, v EUR, stalne in tekoče cene .....	101
Preglednica 52: Upravičeni stroški urbane opreme in ozelenitve brez DDV, v EUR .....	102
Preglednica 53: Upravičeni stroški komunalne infrastrukture brez DDV, v EUR .....	103
Preglednica 54: Celotni (US in NUS) stroški naložbe z DDV, v EUR, stalne cene .....	104
Preglednica 55: Celotni (US in NUS) stroški naložbe z DDV, v EUR, tekoče cene.....	105
Preglednica 56: Okvirna časovnica za ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra.....	106
Preglednica 57: Dinamika nastajanja stroškov naložbe po letih, v EUR, tekoče cene.....	107
Preglednica 58: Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene .....	108
Preglednica 59: Seznam investicijskih projektov, sofinanciranih s sredstvi EU .....	109

## Seznam slik

Slika 1: Območje obdelave od Trubarjeve ulice na zahodu do Maistrove ulice na severu....	26
Slika 2: Gregorčičeva od križišča s Trubarjevo do Tyrševe.....	27
Slika 3: Trg generala Maistra od Grajske do Razlagove ulice .....	28
Slika 4: Ulica heroja Staneta pred zgradbo MO Maribor .....	28
Slika 5: Tyrševa ulica od Gregorčičeve do Krekove ulice .....	28
Slika 6: Območja obdelave ureditve Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra .....	30
Slika 7: Organigram z udeleženci za izvedbo naložbe v ureditev Gregorčičeve s Trgom generala Maistra v skladu z načeli trajnostne mobilnosti .....	111

# 1 UVODNA POJASNILA

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje ureditev več odsekov ulic na robu starega mestnega jedra v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Celotno območje je dolgo približno 867 m in zajema odsek Gregorčičeve ulice med Trubarjevo in Tyrševo ulico, del Tyrševe ulice od izvoza iz garažne hiše do Krekove ulice, ulico, ki zamejuje Trg generala Maistra na južnem in vzhodnem delu, skupaj s potmi v parku na trgu, odsek Ulice heroja Staneta med Razlagovo in Maistrovo ulico (pred stavbo MO Maribor) ter ureditev pripadajočih križišč.

MO Maribor z ureditvijo prostora za pešce in kolesarje ter skupnega prometnega prostora na navedenih odsekih cest uresničuje cilje spodbujanja trajnostne mobilnosti v mestnem jedru, v neposredni okolici pomembnih mestnih ustanov. Gre za cilje, ki jih je zapisala v strateške dokumente, ustrezne nacionalne cilje ter cilje in ukrepe za spodbujanje trajnostne mobilnosti iz Programa Evropske kohezijske politike: povečanje obsega trajnostne mobilnosti v mestu, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in izboljšanje kakovosti zraka v mestu, izboljšanje kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih in povečanje prometne varnosti.

Načrtovana ureditev je zasnovana ob upoštevanju prostorskih in arhitekturnih danosti in omejitev, ki jih nalagajo zasnova starega mestnega jedra in zgodovinske stavbe v neposredni okolici, zaščitene kot kulturni spomeniki, ter obstoječe ureditve, ki jih je treba ohraniti. Načrtovana ureditev zajema bistveno izboljšanje površin za pešce in kolesarje ter zmanjšanje obsega prometa motornih vozil in mirujočega prometa.

Načrtovana naložba je prostorsko in vsebinsko razdeljena na štiri sklope, ki se navezujejo na dva že urejena sklopa, na sklop 2, tj. že urejeno območje Gregorčičeve ulice med Tyrševo in Grajsko ulico, ter sklop 6, tj. Grajsko ulico na zahodu Trga generala Maistra (ob Prvi gimnaziji). Sklopa 3 (Trg generala Maistra z Gregorčičevo ulico) in 5 (Tyrševa ulica) se urejata kot celovita prenova ulic v skladu z načeli trajnostne mobilnosti z uvedbo novega skupnega prometnega prostora. V sklopih 1 (Gregorčičeva ulica med Trubarjevo in Tyrševo ulico) ter 4 (Ulica heroja Staneta med Razlagovo in Maistrovo ulico) pa se povečujejo in izboljšujejo površine za pešce in kolesarje. V okviru naložbe je predvidena gradnja nove meteorne kanalizacije in javne razsvetljave, ozelenitev površin ob površinah za pešce in kolesarje ter namestitve urbane opreme, ki so potrebni za izboljšanje pogojev za pešačenje in kolesarjenje ter povečanje udobja uporabnikov. Predvidena je tudi gradnja drugih komunalnih vodov (vodovod, kanalizacija za odvajanje odpadnih vod, plinovod, TK in drugi vodi), ki so zaradi rekonstrukcije cestnih profilov nujni za izvedbo ukrepov in zahtevani v projektnih pogojih upravljavcev vodov. Dela bodo potekala v obliki vzdrževalnih del v javno korist, zato gradbeno dovoljenje **ni potrebno**.

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi dokumenta PZI Projekt obnove Gregorčičeve ulice od Trubarjeve do Maistrove ceste ter odseka Tyrševe in Grajske ulice skupaj s popisom del in projektantskim predračunom, ki ga je novembra 2021 pripravilo in aprila 2025 posodobilo projektantsko podjetje Parter, Petra Krištof, s. p. iz Maribora,. Vrednost naložbe v stalnih cenah znaša brez DDV 6.138.974,36 EUR, z neodbitnim DDV pa 7.220.590,47 UR. Vrednost v tekočih cenah brez DDV znaša 6.568.673,76 EUR, z nepovratnim DDV pa 7.727.185,63 EUR.

MO Maribor se poteguje za pridobitev sofinanciranja naložbe iz mehanizma Celostne teritorialne naložbe (CTN). Junija 2025 je predložila vlogo na drugo povabilo posredniškega organa Združenje mestnih občin Slovenije (ZMOS), objavljeno 12. maja 2025. Vlogi je bil priložen dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP, potrjen 24. aprila 2025). DIIP je bil potrjen pred objavo drugega javnega povabila ZMOS, zato je bil v skladu s sklepom 24. redne seje Mestnega sveta MO Maribor o potrditvi DIIP po objavi povabila ZMOS posodobljen v skladu z Vsebinskimi izhodišči za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (regijski specifični cilj RSO 2.8) iz aprila 2025. V dokumentu so upoštevane tudi zahteve iz povabila in prijavnih obrazcev za prvo fazo obravnave vlog za neposredno potrditev operacij (NPO) v okviru CTN. Vendar v skladu s sklepom po potrditvi DIIP ključne prvine DIIP niso spremenjene.

Vloga MO Maribor št. 303-51-25 je bila v prvi fazi ocenjevanja vlog **potriena** s sklepom skupščine ZMOS št. 303-18/2025 z dne 12. avgusta 2025 in **uvrščena na Seznam izbranih vlog** za CTN pod zap. št. 3.

V skladu s postopki potrjevanja vlog za NPO se v drugi fazi posredniškemu organu, Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo (MOPE) novembra 2025 predloži vloga na prijavnem obrazcu MOPE. Vlogi je treba priložiti vso investicijsko dokumentacijo, izdelano v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UEM)<sup>1</sup>. Vrednost naložbe presega mejno vrednost 2.500.000 EUR iz 4. člena UEM, zato investicijsko dokumentacijo poleg DIIP sestavljata še predinvesticijska zasnova (ta PIZ) in investicijski program.

Če bo vloga MO Maribor za pridobitev sofinanciranja naložbe iz mehanizma CTN uspešna tudi v drugi fazi potrjevanja vlog, bo občina pridobila sofinanciranje v višini 80 % upravičenih stroškov naložbe, kar znaša 5.015.056,89 EUR (64,90 % celotne vrednosti naložbe), iz proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške s pripadajočim DDV v skupnem znesku 2.712.128,74 EUR (35,10 % celotne vrednosti naložbe).

Od datuma sprejetja DIIP so dejavnosti, skupna vrednost projekta, višina upravičenih in neupravičenih stroškov ter viri in dinamika financiranja niso spremenili. Naložba bo potekala v skladu s časovnico: v letu 2025 bo zaključena priprava dokumentacije, gradnja bo potekala postopoma po sklopih in se bo začela po podpisu pogodbe o sofinanciranju z MOPE (predvidoma v prvem četrtletju 2026). Večina GOI del bo potekala v letu 2027, ko bo naložba tudi končana in izročena v uporabo.

---

<sup>1</sup> Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16

## 2 PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE

### 2.1 Predstavitev investitorja

#### *Osnovni podatki o investitorju*

---

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

Podpis odgovorne osebe:

Žig

#### *Predstavitev investitorja*

---

Mestna občina Maribor (MO Maribor) je samoupravna lokalna skupnost, ustanovljena na podlagi Zakona o lokalni samoupravi. Delovanje MO Maribor določa Statut Mestne občine Maribor<sup>2</sup>. MO Maribor samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), določene z zakonom in statutom. Njena dejavnost je registrirana pod SKD: O84.110 – Splošna dejavnost javne uprave. MO Maribor je bila vpisana v register lokalnih skupnosti 26. 12. 1994. Odgovorna oseba MO Maribor je župan Aleksander Saša Arsenovič.

Občina Maribor meri 148 km<sup>2</sup>, v njej je po podatkih Statističnega urada v drugem polletju leta 2024 prebivalo 113 393 prebivalcev. Mesto Maribor je središče občine, upravno, gospodarsko in kulturno središče Podravske regije ter največje mesto severovzhodne Slovenije. V Mariboru je sedež nacionalnih institucij, kot so Agencija za železniški promet Republike Slovenije, Javna agencija Republike Slovenije za energijo, Javni sklad RS za podjetništvo in Pošta Slovenije. V mestu je vrsta institucij nacionalnega pomena: Inštitut informacijskih znanosti – IZUM, Mariborska nadškofija, SNG Maribor, Univerza v Mariboru in Univerzitetni klinični center Maribor. Mesto se ponaša s številnimi kulturnimi ustanovami in športnimi objekti.

---

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

V MO Maribor je skupaj nekaj manj kot 655 km državnih in občinskih cest, kar znaša približno 57,50 km na 10.000 prebivalcev<sup>3</sup>. Občina si prizadeva za bolj zdravo okolje za prebivalce in spodbuja trajnostno mobilnost, kar je zapisano v več strateških razvojnih dokumentih, ki jih je pripravila v preteklih desetih letih. Prizadeva si za boljše dostopnost s kolesom ali peš do ključnih storitev v mestu, prijaznejše in udobnejše površine za kolesarje in pešce ter večjo uporabo javnih prevoznih sredstev. Uresničevanju te usmeritve je namenjena tudi načrtovana ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra skupaj s potmi v parku ter odsekov na Tyrševi ulici in Ulici heroja Staneta pred mestno hišo.

Gre za ulice, ki potekajo na severnem robu starega mestnega jedra, ob zgodovinskih stavbah, ki so zaščitene kot kulturna dediščina (mariborski grad), izobraževalnih ustanovah, mestnih in regijskih javnih uradih in službah ter novejših poslovnih in stanovanjskih objektih. Te ulice že zdaj pomenijo frekventno peš in kolesarsko povezavo v smeri zahod–vzhod (in obratno) na severnem obrobju peš cone v starem mestnem jedru. Z namenom ureditve privlačnih in udobnih površin za pešce in kolesarje je predvidena celovita rekonstrukcija odseka Tyrševe ulice, celotnega Trga generala Maistra, skupaj s potmi na trgu, in ureditev ustreznih površin za pešce in kolesarje na Gregorčičevi med Trubarjevo in Tyrševo ter na odseku Ulice heroja Staneta pred občinsko stavbo.

Končana naložba bo ostala v lasti MO Maribor, predvidoma jo bo vzdrževalo javno podjetje Nigrad, komunalno podjetje, d. o. o., član javnega holdinga Maribor (JHMB). JP Nigrad opravlja javno gospodarsko službo odvajanja odpadne vode ter vzdržuje javno cestno, kanalizacijsko in vodovodno omrežje.

### Odgovorne osebe in organizacija za izvedbo naložbe

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

Naziv	Mestna občina Maribor, Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Vodja službe	Andraž Mlaker
Odgovorna oseba za pripravo in nadzor na pripravo dokumentacije	
Ime in priimek	Aleš Klinc
Telefon:	02 220 14 66
E-poštni naslov	ales.klinc@maribor.si

Žig

Podpis:

<sup>3</sup> Odprti podatki Slovenija, Vlada RS, dostop prek <https://podatki.gov.si/dataset/dolzine-javnih-cest-po-obcinah>, januar 2025; vsi podatki o dolžini cest so za leto 2021

Pri investitorju bo naložbo spremljal Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet. Skrbnik projekta bo Aleš Klinc, univ. dipl. inž. prom., ki ima več let izkušenj pri vodenju projektov, financiranih s sredstvi EU. Skrbnik projekta bo poskrbel za pripravo in nemoten potek naložbe, spremljal delo izbranih zunanjih izvajalcev, usklajeval potek projekta z drugimi organizacijskimi enotami investitorja (npr. Urad za finance in proračun, pravna služba) ter skrbel za komuniciranje in poročanje na podlagi pogodbe o sofinanciranju naložbe, ki bo v primeru uspešne vloge v drugi fazi postopka (neposredna potrditev) v okviru mehanizma CTN sklenjena z Ministrstvom za okolje, podnebje in energijo (MOPE).

## 2.2 Predstavitev vzdrževalca in upravljavca

Po končani rekonstrukciji bo na novo urejene odseke predvidoma vzdrževalo javno podjetje **Nigrad Maribor, d. o. o.**, član JHMB. JP Nigrad Maribor vzdržuje javne kanalizacijske sisteme, javne prometne površine in javno razsvetlavo v Mariboru in okolici.

### Osnovni podatki o upravljavcu in vzdrževalcu

Naziv	Javno podjetje Nigrad, komunalno podjetje, d. o. o.
Naslov	Zagrebska cesta 30, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Dušan Slapnik, univ. dipl. inž. grad., direktor
Telefon	02 45 00 300
E-poštni naslov	info@nigrad.si
Spletna stran	www.nigrad.si
Davčna št.	SI 71083715
Matična št.	5066310000



Podpis odgovorne osebe:

Osnovna dejavnost podjetja je opravljanje komunalnih dejavnosti, organiziranih v poslovnih modelih gospodarskih javnih služb (GJS) ter tržnih storitev za potrebe lokalnih skupnosti, podjetij, ustanov in individualnih naročnikov. Dejavnosti GJS opravlja na podlagi odloka MO Maribor o GJS in pogodb o vzdrževanju gospodarske javne infrastrukture (GJI). Med glavne dejavnosti podjetja spadajo: redno letno vzdrževanje javnih prometnih površin, pregledniška služba, izvedba in vzdrževanje horizontalne in vertikalne prometne signalizacije, vzdrževanje zelenih površin, izvajanje zimske službe, vgrajevanje asfaltnih zmesi in dela na trgu. V okviru GJS upravlja in vzdržuje približno 800 km cest in 450 km pločnikov, več kot 500 kanalizacijskih vodov s prečrpališči, 360 km omrežja s 18.000 javnimi svetilkami in 80 semaforiziranih križišč.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Letno poročilo družbe Nigrad d. o. o. za leto 2024 – objava Ajpes, dostop avgust 2025, in spletna stran: <https://www.nigrad.si/>

## 2.3 Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije

### Osnovni podatki o izdelovalcu projektne dokumentacije PZI

---

Naziv organizacije PARTER, tehnično projektiranje, Petra Krištof, s. p.  
Naslov Praprotnikova ulica 8, 2000 Maribor  
Direktor Petra Krištof, univ. dipl. inž. grad.  
Odgovorna oseba za izdelavo projektne dokumentacije PZI, št. projekta 47/2021  
Ime in priimek Petra Krištof, univ. dipl. inž. grad.; IZS G-3581  
Telefon: 041 973 384  
E-poštni naslov petra@parter.si

Žig

Parter

Petra Krištof s.p.  
Praprotnikova ul. 8  
2000 Maribor



Podpis:

### Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije - PIZ

---

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

Žig

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

Podpis:



### 3 POVZETEK INVESTICIJSKEGA DOKUMENTA DIIP

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje ureditev več odsekov ulic na severnem robu starega mestnega jedra v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Celotno območje je dolgo približno 867 m in razdeljeno na štiri sklope:

- sklop 1: odsek Gregorčičeve ulice med Trubarjevo in Tyrševo ulico,
- sklop 3: Trg generala Maistra od Grajske ulice do Razlagove ulice in poti v parku na trgu,
- sklop 4: Ulica heroja Staneta med Razlagovo in Maistrovo ulico (pred stavbo MO Maribor),
- sklop 5: odsek Tyrševe ulice od izvoza iz garažne hiše na Gregorčičevi do Krekove ulice.

#### *Nameni in cilji načrtovane naložbe*

---

Ob upoštevanju upravičenih namenov, ukrepov in podukrepov iz Vsebinskih izhodišč MOPE za pripravo projektov, so **cilji** načrtovane naložbe v ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra naslednji:

- celovita ureditev Trga generala Maistra in Tyrševe ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti z uvedbo skupnega prometnega prostora ter ureditev varnih, udobnih in privlačnih površin za pešce in kolesarje na Gregorčičevi ulici in Ulici heroja Staneta;
- povečanje varnosti in udobja pešcev in kolesarjev na obravnavanih odsekih ter s tem
- zagotovitev pogojev za povečanje deleža trajnostne mobilnosti v mestu s povečanjem števila in pešcev kolesarjev, ki bodo uporabljali odseke po ureditvi;
- uskladitev površin za pešce/kolesarje s predpisi in smernicami.

Z naložbo bo MO Maribor zagotovila naslednje **neposredne učinke**:

- povečanje obsega in bistveno izboljšanje kakovosti površin za pešce in kolesarje na trasi približno 860 m;
- rekonstrukcijo vozišč in pločnikov na trasi ca. 867 m z zagotovitvijo približno 1.055 m poti za pešce (skupaj z 270 m poti v parku) in 1.225 m poti za kolesarje;
- zožitvijo voznih pasov za motorna vozila na 3,00 m ter omejitvijo hitrosti vožnje na 30 km/h na celotnem obravnavanem odseku in 20 km/h na skupnem prometnem prostoru (Trg generala Maistra, Tyrševa ulica);
- ureditvijo šestih križišč za varno prečkanje pešcev in kolesarjev, kar bo prispevalo tudi k umirjanju motornega prometa;
- odstranitvijo večine parkirišč za motorna vozila s cestnih profilov;
- izgradnjo 820 m meteorne kanalizacije in cestno razsvetljavo s 55 novimi svetilkami na trasi 820 m; prenovi 800 m kanalov za odpadno vodo, 420 m vodovoda, 470 m plinovoda, 530 m TK in drugih vodov ter namestitvijo šestih enot podzemnih zbirališč za ločeno zbiranje odpadkov;
- ureditvijo zelenic ob cestah ter zasaditvijo drevoredov (63 novih in dve nadomestni drevesi), namestitvijo urbane opreme (67 klopi, 38 košev za smeti in pitnik) za povečanje udobja in privlačnosti površin za pešačenje in kolesarjenje;
- ureditvijo postajališč za kolesa na najbolj frekventnih mestih v bližini šol in javnih ustanov s skupaj 54 parkirnimi mesti za kolesa.

## Predstavitev naložbe

Naložba bo prispevala k zagotavljanju pogojev za povečanje obsega trajnostne mobilnosti v središču mesta, predvsem k varnosti in udobju pešcev in kolesarjev na obravnavanih odsekih Gregorčičeve ulice, Trgu generala Maistra ter odsekih Tyrševe ulice in Ulice heroja Staneta. Pri tem je treba upoštevati omejitve, ki jih zahteva mestno jedro kot kulturni spomenik, in ureditve prilagajati potrebam uporabnikov na eni ter arhitekturnim danostim in funkcijam obstoječih stavb ob ulicah na drugi strani. Zato se z vidika ukrepov trajnostne mobilnosti v okviru ureditve obravnavanega območja v skladu z načeli trajnostne mobilnosti uvajajo različni ukrepi, od celovite prenove ulic z uvedbo skupnega prometnega prostora do gradnje povezane, ustrezno urejene, privlačne in udobne infrastrukture za pešačenje in kolesarjenje.

Kjer prostor to dopušča, bodo za kolesarje in pešce urejene ustrezno zasnovane površine, ločene od prometa motornih vozil. Prenova križišč bo pešcem in kolesarjem omogočila varno in udobno prečkanje križišč. Z odstranitvijo robnikov in ovir ter namestitvijo taktilnih oznak bo omogočeno neovirano gibanje za gibalno prizadete ter slepe in slabovidne uporabnike. Predvidena omejitev hitrosti za motorna vozila na 30 km/h oziroma 20 km/h na skupnem prometnem prostoru, ukrepi za umirjanje prometa (grafične oznake, nasadi) ter odstranitev neustrezno zasnovanih parkirišč za motorna vozila bodo vplivali na zmanjšanje obsega motornega prometa ter s tem na manjše izpuste iz motornih vozil zmanjšanje vplivov prometa na okolje. Ozelenitve v obliki dreves in grmovnic bodo delovale tudi kot ponor CO<sub>2</sub>.

## Vrednost naložbe, viri in dinamika financiranja

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi posodobljenega projektantskega predračuna iz aprila 2025 in prikazana v naslednji preglednici. Vrednost naložbe v stalnih cenah znaša z (neodbitnim DDV) 7.220.590,47 EUR, v tekočih cenah pa 7.727.185,63 EUR.

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

Ozn.	Ime sklopa, vrsta posega	Stalne cene		Tekoče cene	
		Brez DDV	z DDV	Brez DDV	z DDV
1	Ceste s površinami za pešce in kolesarje	3.048.827,88	3.719.570,01	3.270.432,14	3.989.927,21
2	Razsvetljava	301.600,79	367.952,96	323.522,66	394.697,65
3	Meteorna kanalizacija	635.059,22	774.772,25	679.814,61	829.373,82
4	Podzemni zbiralniki za odpadke	184.000,00	224.480,00	197.374,05	240.796,34
5	Komunalni vodi	2.410.676,04	2.672.066,50	2.575.805,25	2.855.886,04
6	Urbana oprema	255.487,51	311.694,76	274.057,64	334.350,32
7	Ozelenitve	163.928,77	199.993,10	175.843,94	214.529,61
8	Storitve zunanjih izvajalcev	254.054,17	309.946,09	266.237,23	324.809,42
9	Informiranje in komuniciranje	6.000,00	7.320,00	6.297,56	7.683,03
<b>10</b>	<b>SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA</b>	<b>6.138.974,36</b>	<b>7.220.590,47</b>	<b>6.568.673,76</b>	<b>7.727.185,63</b>

MO Maribor se poteguje za pridobitev sofinanciranja naložbe iz evropskih kohezijskih sredstev v okviru mehanizma CTN v višini 80 % upravičenih stroškov naložbe, kar znaša 5.015.056,89 EUR (64,90 % celotne vrednosti naložbe), iz proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške s pripadajočim DDV v skupnem znesku 2.712.128,74 EUR (35,10 % celotne vrednosti naložbe). Vloga je bila v prvi fazi potrjena s sklepom skupščine ZMOS št. 303-18/2025, 12. avgusta 2025, in uvrščena v seznam pod št. 3.

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

Ozn.	Stroški in viri	Leto	2025	2026	2027	2025–2027	Struktura %
1	Upravičeni stroški (US)		74.984,25	159.001,36	6.034.835,50	6.268.821,11	
1.1	CTN – Podpora Unije – 80 % US, od tega		0,00	187.188,49	4.827.868,40	5.015.056,89	64,90
	– ESRR (85 %)			159.110,22	4.103.688,14	4.262.798,36	
	– proračun RS (15 %)			28.078,27	724.180,26	752.258,53	
1.2	Sofinanciranje MO Maribor – 20 % US		74.984,25	-28.187,13	1.206.967,10	1.253.764,22	
2	Neupravičeni stroški (NUS)		24.994,75	339.497,14	1.093.872,63	1.458.364,52	
3	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS		99.979,00	498.498,50	7.128.708,13	7.727.185,63	100,00
4	SKUPAJ FINANCIRANJE MO MARIBOR		99.979,00	311.310,01	2.300.839,73	2.712.128,74	35,10

### Okvirna časovnica za izvedbo projekta

Izvedba naložbe v ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra je odvisna od pridobitve sofinanciranja iz mehanizma CTN, zato je začetek naložbe povezan s postopkom potrjevanja operacij v okviru CTN, tj. uvrstitvijo naložbe na seznam projektov na podlagi povabila ZMOS, ki je bila opravljena 12. avgusta 2025, ter ocene vloge v drugi fazi potrjevanja projektov za NPO in nato sklenitve pogodbe o sofinanciranju. Ta bo predvidoma sklenjena v prvem četrtletju 2026. MO Maribor bo predvidoma v zadnjem četrtletju 2025 v skladu s predpisi o javnem naročanju in internimi akti začela postopek izbire zunanjih izvajalcev (z odložnim pogojem). Urejanje Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra se bo začelo po sklenitvi pogodbe o sofinanciranju, predvidoma v drugem četrtletju leta 2026 in bo končano konec drugega četrtletja leta 2027. Več podrobnosti je na voljo v okvirni časovnici v točki 12.4.

### Prispevek naložbe h kazalnikom učinka in rezultata v okviru PEKP

Ocenjen prispevek naložbe v ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra k ustreznim kazalnikom učinka in rezultata je prikazan v naslednji preglednici:

Preglednica 3: Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP

Identifik.	Kazalnik učinka	EM	Mejnik 2024	Cilj 2029
RC058	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	0	10,00
	Prispevek naložbe h kazalniku	km	0	1,225
ID	Kazalnik rezultata	EM	Izhodiščna vrednost	Cilj 2029
RCR64	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo – Vzhodna kohezijska regija	Uporabniki/leto	0	200.000
	Prispevek naložbe h kazalniku	Uporab./leto	0	20.000

## 4 POVZETEK PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE (PIZ)

### Osnovni podatki o naložbi

---

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje ureditev več odsekov ulic na severnem robu starega mestnega jedra v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Celotno območje je dolgo približno 867 m in razdeljeno na štiri sklope:

- sklop 1: odsek Gregorčičeve ulice med Trubarjevo in Tyrševo ulico,
- sklop 3: Trg generala Maistra od Grajske ulice do Razlagove ulice in poti v parku na trgu,
- sklop 4: Ulica heroja Staneta med Razlagovo in Maistrovo ulico (pred stavbo MO Maribor),
- sklop 5: odsek Tyrševe ulice od izvoza iz garažne hiše na Gregorčičevi do Krekove ulice.

Naložba bo potekala kot vzdrževalna dela v javno korist, zato gradbeno dovoljenje **ni potrebno**.

### Namen in cilj naložbe

---

Namen in cilji naložbe se od potrditve DIIP niso spremenili. Opredeljeni so v skladu z ukrepi in podukrepi iz Vsebinskih izhodišč MOPE in so naslednji:

- celovita ureditev Trga generala Maistra in Tyrševe ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti z uvedbo skupnega prometnega prostora ter ureditev varnih, udobnih in privlačnih površin za pešce in kolesarje na Gregorčičevi ulici in Ulici heroja Staneta;
- povečanje varnosti in udobja pešcev in kolesarjev na obravnavanih odsekih ter s tem
- zagotovitev pogojev za povečanje deleža trajnostne mobilnosti v mestu s povečanjem števila in pešcev kolesarjev, ki bodo uporabljali odseke po ureditvi;
- uskladitev površin za pešce/kolesarje s predpisi in smernicami.

Z naložbo bo MO Maribor zagotovila naslednje **neposredne učinke**:

- povečanje obsega in bistveno izboljšanje kakovosti površin za pešce in kolesarje na trasi približno 860 m;
- rekonstrukcijo vozišč in pločnikov na trasi ca. 867 m z zagotovitvijo približno 1.055 m poti za pešce (skupaj z 270 m poti v parku) in 1.225 m poti za kolesarje;
- zožitvijo voznih pasov za motorna vozila na 3,00 m ter omejitvijo hitrosti vožnje na 30 km/h na celotnem obravnavanem odseku in 20 km/h na skupnem prometnem prostoru (Trg generala Maistra, Tyrševa ulica);
- ureditvijo šestih križišč za varno prečkanje pešcev in kolesarjev, kar bo prispevalo tudi k umirjanju motornega prometa;
- odstranitvijo večine parkirišč za motorna vozila s cestnih profilov;
- izgradnjo 820 m meteorne kanalizacije in cestno razsvetljavo s 55 novim svetilkami na trasi 820 ; prenovo 800 m kanalov za odpadno vodo, 420 m vodovoda, 470 m plinovoda, 530 m TK in drugih vodov ter namestitvijo šestih enot podzemnih zbirališč za ločeno zbiranje odpadkov;
- ureditvijo zelenic ob cestah ter zasaditvijo drevoredov (63 novih in dve nadomestni drevesi), namestitvijo urbane opreme (67 klopi, 38 košev za smeti in pitnik) za povečanje udobja in privlačnosti površin za pešačenje in kolesarjenje;
- ureditvijo postajališč za kolesa na najbolj frekventnih mestih v bližini šol in javnih ustanov s skupaj 54 parkirnimi mesti za kolesa.

## Pripravljena projektna dokumentacija, pridobljena mnenja/soglasja

Načrtovana naložba je naložba v ureditev cestnih površin ter gradnjo komunalne infrastrukture. Gre za **zahtevni** objekt, ki se bo izvajal kot vzdrževalna dela v javno korist, zato gradbeno dovoljenje **ni potrebno**.

Za izvedbo naložbe je pripravljen projekt za izvedbo PZI s popisi del in predračuni<sup>5</sup>, ki je bil aprila in avgusta 2025 usklajen z zahtevami iz Vsebinskih izhodišč MOPE. Pridobljena so vsa mnenja pristojnih nosilcev urejanja prostora.

Za naložbo je bil aprila 2025 izdelan in 24. aprila 2025 potrjen DIIP, ki je bil z redakcijskimi popravki (uskladitev z novimi Vsebinskimi izhodišči MOPE), brez sprememb ključnih prvin DIIP priložen k vlogi za potrjevanje projektov v prvi fazi NPO. V skladu s 4. členom UEM je treba pripraviti predinvesticijsko zasnovo projekta (ta PIZ) in nato še investicijski program. Po potrditvi DIIP se ključne sestavine naložbe (časovnica, vrednost naložbe, upravičeni in neupravičeni stroški ter viri in dinamika financiranja) niso spremenili. Zato ta PIZ vsebuje prvine iz DIIP.

## Analiza stanja s potrebami ciljnih skupin in analiza lokacije

Območje obdelave zajema ulice na severnem robu starega mestnega jedra, ki je kulturni spomenik Maribor – Mestno jedro (EŠD 424)<sup>6</sup>. Na severni strani Gregorčičeve ulice je območje pozidano z zgodovinskimi stavbami iz pozne druge polovice 19. in začetka 20. stoletja. Na jugovzhodni strani je mestni grad, na območju nekdanjega mestnega obzidja zahodno od gradu pa so tudi stavbe, zgrajene po drugi svetovni vojni. Na vzhodnem delu območja obdelave je umeščen Trg generala Maistra s parkom, ki je varovana naravna znamenitost (evid. št. 815)<sup>7</sup>.

Na območju obdelave in v neposredni bližini so umeščene številne javne institucije, kulturne in izobraževalne ustanove ter številne poslovne in storitvene dejavnosti. Na eni ali obeh straneh ulic so umeščeni tudi večstanovanjski objekti. Območje zato že zdaj redno uporabljajo pešci in kolesarji za dnevne poti v službo, šolo in po opravkih v mestu. Vendar so površine za pešce in kolesarje neurejene in nepovezane. Pohodne/povozne površine so neustrezno obdelane in dotrajane. Promet kolesarjev se neustrezno vodi po ulicah in čez križišča, ponekod kolesarskih površin ni. Ozelenitev ni na voljo povsod in ne zagotavlja zadostnega senčenja za udobje pešcev in kolesarjev, mikrourbana oprema pa je pomanjkljiva. Zato pešpoti in kolesarske površine niso udobne in dovolj privlačne.

Motorni promet poteka enosmerno od zahoda prosti vzhodu in severu. Hitrost motornih vozil je že omejena na 30 km/h. Velik del površin, ki bi lahko bile namenjene pešcem in kolesarjem, zdaj zaseda mirujoči promet.

<sup>5</sup> Parter Petra Krištof, s. p., novembra 2021 izdelalo projekt za izvedbo – PZI Projekt obnove Gregorčičeve ulice od Trubarjeve do Maistrove ceste ter odseka Tyrševe in Grajske ulice, št. projekta 38/2020

<sup>6</sup> Odlok o razglasitvi nepremičnih kulturnih in zgodovinskih spomenikov na območju občine Maribor, MUV, št. 5/92

<sup>7</sup> Odlok o razglasitvi naravnih znamenitosti na območju občine Maribor (MUV, št. 17/92)

Ciljna skupina načrtovane naložbe so prebivalci in obiskovalci mesta, ki uporabljajo navedene ulice za pešačenje in kolesarjenje po dnevnih poteh in do kulturnih znamenitosti v starem mestnem jedru, športnih objektov in parkov. Ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra je pomembna za zagotavljanje infrastrukturnih pogojev za dnevno mobilnost v središču mesta. Sedanje parcialne ureditve ne zagotavljajo primernih, povezanih, varnih, udobnih in privlačnih površin za pešačenje in kolesarjenje. Gost promet motornih vozil, neurejeno vodenje prometa po ozkih ulicah in pomanjkanje ustrezne ozelenitve prispevajo k izpustom in slabšanju kakovosti zraka. Neusklajena urbana organiziranost in pomanjkanje mikrourbane opreme zmanjšujeta privlačnost površin za pešačenje in kolesarjenje.

Območje obdelave je razdeljeno na šest sklopov. Dva (sklop 2 in sklop 6) sta bila v okviru drugega projekta (namestitvev vročevoda) že urejena in nista vključena v to naložbo.

Vsa zemljišča, na katerih bodo potekali posegi, so v lasti MO Maribor. Načrtovani posegi so v skladu z veljavnimi prostorskimi akti, tj. OPPN – Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje starega mestnega jedra v Mariboru (MUV, št. 1/02, 24/04, 27/07 – obv. razl., 13/13 – obv. razl. in 2/14 – obv. razl.) in OPPN – Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za del območja Rotovž 3 c (območje kareja med Maistrovim trgom, Ulico heroja Tomšiča, Maistrovo ulico in Ulico heroja Staneta – nova občinska stavba), MUV, št. 11/13.

### ***Predstavitev naložbe***

---

Naložba bo potekala v središču mesta, na obrobju starega mestnega jedra, ki je zaščiten kot kulturni spomenik. Zato je treba pri snovanju rešitev, ki bodo ustrezale uporabnikom, predvsem pešcem in kolesarjem, upoštevati omejitve, ki jih zahteva varovanje kulturnega spomenika, in ureditve prilagajati potrebam uporabnikov na eni ter arhitekturnim danostim in funkcijam obstoječih stavb ob ulicah na drugi strani. Zato se z vidika ukrepov trajnostne mobilnosti v okviru ureditve obravnavanega območja v skladu z načeli trajnostne mobilnosti uvajajo različni ukrepi, od celovite prenove ulic z uvedbo skupnega prometnega prostora do gradnje povezane, ustrezno urejene, privlačne in udobne infrastrukture za pešačenje in kolesarjenje.

Kjer prostor to dopušča, bodo za kolesarje in pešce urejene ustrezno zasnovane površine, ločene od prometa motornih vozil. Prenova križišč bo pešcem in kolesarjem omogočila varno in udobno prečkanje križišč. Z odstranitvijo robnikov in ovir ter namestitvijo taktilnih oznak bo omogočeno neovirano gibanje za gibalno prizadete ter slepe in slabovidne uporabnike. Predvidena omejitev hitrosti za motorna vozila na 30 km/h oziroma 20 km/h na skupnem prometnem prostoru, ukrepi za umirjanje prometa (grafične oznake, nasadi) ter odstranitev neustrezno zasnovanih parkirišč za motorna vozila bodo vplivali na zmanjšanje obsega motornega prometa ter s tem na manjše izpuste iz motornih vozil in zmanjšanje vplivov prometa na okolje. Ozelenitve v obliki dreves in grmovnic bodo delovale tudi kot ponor CO<sub>2</sub>.

### ***Skladnost naložbe s strategijami in prostorskimi akti ter vsebinskimi izhodišči MOPE***

---

V tem PIZ je povzeta ocena skladnosti naložbe s ključnimi nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti.

Naložba je tudi skladna s:

- PEKP: prispevala bo h kazalnikom učinka in rezultata za specifični cilj RSO 2.8:
  - kazalnik **učinka**: podprta namenska kolesarska infrastruktura (v km) **1,225 km**
  - kazalnik **rezultata**: letno število uporabnikov kolesarske infrastrukture **20.000**.
- vsemi zahtevami iz novih Vsebinskih izhodišč MOPE<sup>8</sup>;
- pogoji in zahtevami iz javnega povabila ZMOS ter
- pogoji in zahtevami iz prijavnega obrazca MOPE za 2. fazo ocenjevanja vlog za NPO.

### Ocenjena vrednost naložbe v stalnih in tekočih cenah

Vrednost naložbe v stalnih in tekočih cenah je prikazana v naslednji preglednici in se ne razlikuje od zneskov v potrjenem DIIP:

Preglednica 4: **Ocenjena vrednost naložbe v stalnih in tekočih cenah, v EUR**

Ozn.	Ime sklopa, vrsta posega	Stalne cene		Tekoče cene	
		Brez DDV	z DDV	Brez DDV	z DDV
1	Ceste s površinami za pešce in kolesarje	3.048.827,88	3.719.570,01	3.270.432,14	3.989.927,21
2	Razsvetljava	301.600,79	367.952,96	323.522,66	394.697,65
3	Meteorna kanalizacija	635.059,22	774.772,25	679.814,61	829.373,82
4	Podzemni zbiralniki za odpadke	184.000,00	224.480,00	197.374,05	240.796,34
5	Komunalni vodi	2.410.676,04	2.672.066,50	2.575.805,25	2.855.886,04
6	Urbana oprema	255.487,51	311.694,76	274.057,64	334.350,32
7	Ozelenitve	163.928,77	199.993,10	175.843,94	214.529,61
8	Storitve zunanjih izvajalcev, <i>od tega</i> :	254.054,17	309.946,09	266.237,23	324.809,42
9	Informiranje in komuniciranje	6.000,00	7.320,00	6.297,56	7.683,03
	<b>SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA</b>	<b>6.138.974,36</b>	<b>7.220.590,47</b>	<b>6.568.673,76</b>	<b>7.727.185,63</b>

### Analiza variant in izbira najprimernejše (optimalne) variante za izvedbo naložbe

Analiza variant za izvedbo naložbe je ključna sestavina PIZ. MO Maribor je že v DIIP kot neprimerno zavrnila varianto 0 – brez naložbe, saj z njo ne bi dosegla ciljev, ki si njih je zastavila v zvezi z naložbo, in širših ciljev spodbujanja trajnostne mobilnosti v mestu. Zato varianta brez naložbe tudi ni ocenjena v PIZ.

V PIZ sta bili v analizo možnih variant za izvedbo naložbe vključeni naslednji varianti:

- varianta 1: „naložba brez financiranja iz CTN“;
- varianta 2: „naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki“.

MO Maribor se je odločila, da tehnično-tehnološke rešitve za prenovo Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra, ki jo je pripravilo podjetje Parter, Petra Krištof, s. p., ne bo spreminjala, saj ustreza ciljem, ki jih želi mesto doseči z načrtovano prenovo, in tudi vsem pogojem in zahtevam, navedenim v Vsebinskih izhodiščih MOPE. Tudi lokacija – odseka Gregorčičeve in Tyrševe ulice, Trg generala Maistra ter odsek Ulice heroja Staneta – ostaja nespremenjena. Varianti 1 in 2 za izvedbo naložbe, ki sta analizirani v tem PIZ, se med seboj razlikujeta po času izvedbe in načinu financiranja:

<sup>8</sup> Vsebinska izhodišča za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO 2.8), MOPE Ljubljana, april 2025

- izvedbo naložbe po varianti 1 naj bi MO Maribor financirala z lastnimi sredstvi in najetjem dolgoročnega posojila. Začetek gradnje je možen šele po letu 2030. Gradnja bi se začela leta 2031 in končala leta 2032. Zaradi odložitve naložbe in najetja posojila bi se povečali stroški naložbe, doseganje ciljev in učinkov projekta ter vse koristi, povezane z njimi, pa bi se zamaknile za šest let;
- pri izvedbi naložbe po varianti 2 se predpostavlja, da MO Maribor pridobi sredstva za financiranje skoraj 65 % vrednosti celotne naložbe iz mehanizma CTN. Ker ne bo treba najeti posojila in odložiti naložbe za več let, se vrednost naložbe zaradi inflacije in stroškov posojila ne bo povečala. Naložba bo izvedena v letih 2026–2027 in bo uporabnikom na voljo v drugi polovici leta 2027.

Urejeno območje z varnimi in udobnimi površinami za pešce in kolesarje bo prispevalo k izboljšanju prometne varnosti uporabnikov, izboljšani povezanosti mreže peš in kolesarskih poti v mestu, pogoji za aktiven in mirujoč promet z motornimi vozili pa se bodo poslabšali ter vplivali na zmanjšanje izpuhov in hrupa, kar bo ugodno vplivalo na kakovost življenja prebivalcev na tem območju ob cesti in obiskovalcev mesta.

Za oceno primernosti variant je bila v PIZ za vsako varianto izdelana finančna in ekonomska analiza stroškov in koristi s finančnimi in ekonomskimi kazalniki ter oceno tveganj in občutljivosti kazalnikov na kritične parametre. Varianti sta bili ocenjeni z uporabo uteženih meril. Pregled vrednosti primerjanih meril za varianti je prikazan v preglednici na naslednji strani.

Na podlagi navedenih ocen je kot primernejša (**optimalna**) ocenjena **varianta 2**, in sicer iz naslednjih razlogov:

- skupni naložbeni stroški (z DDV) so pri varianti 2 za 1.403.826,28 EUR nižji kot v varianti 1;
- zaradi pridobitve nepovratnih sredstev iz mehanizma CTN posojilo ni potrebno, zato ni obresti in stroškov vodenja posojila;
- naložba se lahko prične izvajati že v letu 2026, skupni čas izvedbe naložbe, vključno s stroški priprave naložbe v letu 2025, je pri varianti 2 dve leti in pol; pri varianti 1 pa šest let in pol;
- zaradi hitrejšega doseganja zastavljenih ciljev in učinkov je tudi družbena koristnost variante 2 večja.

Preglednica 5: **Pregled vrednosti primerjanih meril obeh variant**

Ozn.	Merila	Varianta 1	Varianta 2
1	Investicijski stroški z DDV v tekočih cenah v EUR	8.533.141,91	7.727.185,63
2	Letni stroški obratovanja v EUR (drugo leto obratovanja)	7.569,17	7.273,82
3	Najeto dolgoročno posojilo v EUR	6.000.000,00	0,00
4	Stroški obresti in vodenja posojila v EUR	597.870,00	0,00
5	Finančna neto sedanja vrednost FNSV * v EUR	-5.167.023,94	-6.364.069,31
6	Finančna interna stopnja donosnosti FISD *	-6,58 %	-11,59 %
7	Višina sofinanciranja iz CTN – EU sredstva v EUR	0,00	5.015.056,89
8	Ekonomska neto sedanja vrednost ENSV v EUR	97.988,76	136.621,58
9	Ekonomska interna stopnja donosnosti EISD	5,75 %	6,33 %
10	Koeficient družbene koristnosti	1,0205	1,0249
11	Trajanje izvajanja naložbe	6,5 leta	2,5 leta

\* FNSV in FISD sta pri varianti 1 ugodnejša zaradi večjega ostanka vrednosti naložbe, saj se amortiziranje naložbe po varianti 1 začne 5 let pozneje zaradi odložitve izvedbe naložbe.

Za varianti so bile ocenjene tudi koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju, predvsem povečanje kakovosti življenja prebivalcev v bližini cestnih odsekov in Trga generala Maistra ter zagotovitev pogojev za družbeno spremembo – spreminjanje odnosa do trajnostne mobilnosti.

Ker sta tehnično-tehnološki rešitvi za obe varianti enaki, vpliv posameznih variant na okolje ni obravnavan. Za varianto 1 je ocenjeno le, da bi se zaradi zamika pri doseganju načrtovanih učinkov utegnili poslabšati pogoji za ohranjanje obstoječih dreves in zelenic ter z njimi povezanih naravnih habitatov. Obravnavan pa je vpliv izbrane optimalne variante na okolje, skupaj z oceno skladnosti s horizontalnimi načeli.

### ***Ocena možnosti izvedbe naložbe v obliki javno-zasebnega partnerstva***

---

Naložba zajema ureditev ulic in parka, ki so javno dobro in bodo še naprej brezplačno na voljo vsem uporabnikom. Ker naložba ne bo prinašala prihodkov, ni primerna za izvedbo v obliki javno-zasebnega partnerstva. MO Maribor jo bo izvedla v obliki klasičnega javnega naročila ob upoštevanju zelenih javnih naročil.

### ***Časovnica za izvedbo naložbe***

---

Okvirna časovnica za izvedbo projekta se od potrditve DIIP ni spremenila. Izvedba načrtovane naložbe je odvisna od pridobitve sofinanciranja iz mehanizma CTN, zato je začetek naložbe povezan s postopkom potrjevanja operacij v okviru CTN. Naložba je bila v prvi fazi 12. avgusta 2025 uvrščena na Seznam izbranih operacij. MO Maribor bo predvidoma novembra 2025 predložila vlogo v drugo fazo ocenjevanja vlog za NPO. V zadnjem četrtletju 2025 bo začela postopek izbire zunanjih izvajalcev (z odložnim pogojem, ki bo pogojeval sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem s sklenitvijo pogodbe z MOPE). Urejanje Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra se bo začelo takoj po sklenitvi pogodbe z MOPE, predvidoma v drugem četrtletju leta 2026 in bo končano konec drugega četrtletja leta 2027. Več podrobnosti je na voljo v okvirni časovnici v točki 12.4.

### ***Upravičeni in neupravičeni stroški ter viri in dinamika sofinanciranja iz CTN***

---

MO Maribor se poteguje za pridobitev sofinanciranja iz mehanizma CTN, zato je ocenjene stroške v skladu z zahtevami in omejitvami iz Vsebinskih izhodišč MOPE razmejila na upravičene in neupravičene. Upravičeni stroški urbane opreme in ozelenitve so precej nižji od dovoljenih zneskov. Namen stroškov komunalne opreme je upravičen, saj so nujni za izvedbo ukrepov in ustrezajo zahtevanim omejitvam. Zaradi preglednosti projektiranja in poenostavitve spremljanja stroškov so kot upravičeni stroški opredeljeni stroški meteorne kanalizacije, cestne razsvetljave in podzemnih smetnjakov. Kot neupravičeni so opredeljeni stroški ostale komunalne infrastrukture (kanalizacije za odpadno vodo na Trgu generala Maistra in Tyrševi ulici ter vodovod na Gregorčičevi ulici).

Upravičeni in neupravičeni stroški, viri in dinamika financiranja so prikazani v preglednici (naslednja stran).

Preglednica 6: Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene

Ozn.	Leto	2025	2026	2027	2025–2027	Struktura %
1	Upravičeni stroški (US)	74.984,25	159.001,36	6.034.835,50	6.268.821,11	
1.1	CTN – Podpora Unije – 80 % US, od tega	0,00	187.188,49	4.827.868,40	5.015.056,89	64,90
	– ESRR (85 %)		159.110,22	4.103.688,14	4.262.798,36	
	– proračun RS (15 %)		28.078,27	724.180,26	752.258,53	
1.2	Sofinanciranje MO Maribor – 20 % US	74.984,25	-28.187,13	1.206.967,10	1.253.764,22	
2	Neupravičeni stroški (NUS)	24.994,75	339.497,14	1.093.872,63	1.458.364,52	
3	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS	99.979,00	498.498,50	7.128.708,13	7.727.185,63	100,00
4	SKUPAJ FINANCIRANJE MO MARIBOR	99.979,00	311.310,01	2.300.839,73	2.712.128,74	35,10

Iz mehanizma CTN se sofinancira do 80 % priznanih upravičenih stroškov (v tekočih cenah, skupaj z upravičenim – neodbitnim DDV), kar znaša 5.015.056,89 EUR (**64,90 %** celotne naložbe), in sicer 85 % iz sklada ESRR, 15 % pa iz proračuna Republike Slovenije. Preostalih 20 % upravičenih stroškov in celotne neupravičene stroške v skupnem znesku 2.712.128,74 EUR (**35,10 %** celotne naložbe) bo pokrila MO Maribor iz mestnega proračuna. Financiranje iz CTN se začne po sklenitvi pogodbe, v letu 2026, zato bo MO Maribor v letu 2025 predfinancirala 80 % upravičenih stroškov, nastalih v tem letu (59.987,40 EUR), ki se nato v letu 2026 povrnejo iz CTN.

### Organiziranost in sposobnost investitorja za izvedbo naložbe

V PIZ je predstavljena organiziranost MO Maribor kot prijavitelja/upravičenca za pripravo in izvedbo ter obratovanje naložbe. Naložbo bo spremljal in nadzoroval Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet. Imenovan je vodja projekta z ustreznim znanjem in izkušnjami. V pomoč mu bo projektna skupina, ki jo sestavljajo zaposleni v navedenem uradu, prav tako z ustreznim znanjem in izkušnjami. Na voljo mu bodo tudi ostale strokovne službe MO Maribor. V točki 13.3 PIZ je prikazana organizacijska shema udeležencev pri pripravi, izvajanju in nadzoru naložbe ter obratovanju končanega objekta.

### Vpliv naložbe na okolje in ocena skladnosti s horizontalnimi načeli

V PIZ je kratka ocena vpliva naložbe na okolje, vključno s skladnostjo s horizontalnimi načeli, obravnavana samo za izbrano (optimalno) varianto. Ocena je izdelana na podlagi elaboratov o DNSH, vplivu na podnebje in podnebni odpornosti ter uporabi načel Novega evropskega Bauhauasa, ki so jih izdelali zunanji izvajalci.

### Predlog variante za obravnavo v investicijskem programu

Na koncu PIZ je povzeta utemeljitev izbrane variante s predlogom, da se v investicijskem programu obravnava le **varianta 2 – naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki**. Navedena so tudi izhodišča za pripravo investicijskega programa.

## 5 CILJI NALOŽBE V UREDITEV GREGORČIČEVE S TRGOM GENERALA MAISTRA

### 5.1 Namen in cilji naložbe

V okviru mehanizma CTN se bodo sofinancirale le naložbe (operacije), ki bodo prispevale k realizaciji Programa Evropske kohezijske politike za Slovenijo (PEKP) na ravni specifičnega cilja RSO 2.8 „Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika“, prednostne naloge 4 „Trajnostna mobilnost“, cilja politike 2 „Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti.“ V povabilu k predložitvi vlog (12. maja 2025) je med posebnimi pogoji<sup>9</sup> zapisano, da se sofinancirajo le operacije, skladne s cilji, opredeljenimi v trajnostnih urbanih strategijah (TUS), in cilji, opredeljenimi v občinskih celostnih prometnih strategijah (CPS), ter le ukrepi znotraj posameznih upravičenih namenov, kot je to določeno v 2. poglavju Vsebinskih izhodišč MOPE.

Upoštevajoč ukrepe in podukrepe iz navedenih Vsebinskih izhodišč MOPE so **cilji** načrtovane naložbe v ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra naslednji:

- celovita ureditev dveh cestnih odsekov, tj. Trga generala Maistra (sklop 3) in Tyrševe ulice od Gregorčičeve do Krekove ulice (sklop 5) v skladu z načeli trajnostne mobilnosti z uvedbo skupnega prometnega prostora ter ureditev varnih, udobnih in privlačnih površin za pešce in kolesarje na Gregorčičevi ulici (sklop 1) in Ulici heroja Staneta (sklop 4);
- povečanje varnosti in udobja pešcev in kolesarjev na obravnavanih odsekih ter s tem
- zagotovitev pogojev za povečanje deleža trajnostne mobilnosti v mestu s povečanjem števila in pešcev kolesarjev, ki bodo uporabljali odseke ulic po ureditvi;
- uskladitev površin za pešce in kolesarje s predpisi in smernicami.

Cilji se bodo udeležili z naslednjimi **ukrepi**:

- povečanjem obsega in kakovosti površin za pešce in kolesarje v skladu s predpisi, s površino, ki je večja od minimalne predpisane na minimalno predpisano širino ali širše;
- zožitvijo voznih pasov za motorna vozila na minimum 3,00 m ter omejitvijo hitrosti vožnje;
- celostno ureditvijo štirih in delno ureditvijo dveh križišč v skladu z ukrepi za varnejše prehajanje križišč ter večje udobje za pešce in kolesarje;
- odstranitvijo vseh parkirišč za motorna vozila s cestnega profila v območjih celovite rekonstrukcije cest (Tyrševa in Trg generala Maistra);
- rekonstrukcijo vozišč in pločnikov ter ureditvijo ustrezne prometne signalizacije, vključno s taktilnimi oznakami za slepe in slabovidne;
- izgradnjo meteorne kanalizacije in cestne razsvetljave ter prenovo vseh komunalnih vodov;
- ureditvijo zelenic z zasaditvijo dreves ob cestnih odsekih, kjer se urejajo površine za pešce in/ali kolesarje;
- zagotovitev urbane opreme in parkirnih mest za kolesa v skladu z zahtevami iz Vsebinskih izhodišč MOPE.

<sup>9</sup> posebna pogoja 2 in 4, Povabilo ZMOS, točka 8.2 Posebni pogoji, str. 24

## 5.2 Načrtovani neposredni učinki naložbe

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

- povečanje obsega in bistveno izboljšanje kakovosti površin za pešce in kolesarje na trasi približno 867 m;
- rekonstrukcijo vozišč in pločnikov na trasi ca. 867 m z zagotovitvijo približno 1.055 m poti za pešce (skupaj z 270 m poti v parku) in 1.225 m poti za kolesarje;
- zožitvijo voznih pasov za motorna vozila na 3,00 m ter omejitvijo hitrosti vožnje na 30 km/h na celotnem obravnavanem odseku in 20 km/h na skupnem prometnem prostoru (Trg generala Maistra, Tyrševa ulica);
- ureditvijo šestih križišč za varno prečkanje pešcev in kolesarjev, kar bo prispevalo tudi k umirjanju motornega prometa;
- odstranitvijo večine parkirišč za motorna vozila s cestnih profilov;
- izgradnjo 820 m meteorne kanalizacije in cestno razsvetljavo s 55 novim svetilkami na trasi 820 ; prenovo 800 m kanalov za odpadno vodo, 420 m vodovoda, 470 m plinovoda, 530 m TK in drugih vodov ter namestitvijo šestih enot podzemnih zbirališč za ločeno zbiranje odpadkov;
- ureditvijo zelenic ob cestah ter zasaditvijo drevoredov (63 novih in dve nadomestni drevesi), namestitvijo urbane opreme (67 klopi, 38 košev za smeti in pitnik) za povečanje udobja in privlačnosti površin za pešačenje in kolesarjenje;
- ureditvijo postajališč za kolesa na najbolj frekventnih mestih v bližini šol in javnih ustanov s skupaj 54 parkirnimi mesti za kolesa..

## 6 ANALIZA STANJA

### 6.1 Analiza stanja

Analiza stanja je povzeta iz projektne naloge Ureditve Gregorčičeve ulice, ki jo je leta 2021 pripravila MO Maribor<sup>10</sup> (v nadaljnjem besedilu: projektna naloga) in projektne dokumentacije za izvedbo (PZI) Projekt obnove Gregorčičeve ulice od Trubarjeve do Maistrove ceste ter odseka Tyrševe in Grajske ulice, ki jo je novembra 2021 pripravilo in aprila 2025 posodobilo podjetje Parter Petra Krištof, s. p. (v nadaljnjem besedilu: PZI)<sup>11</sup>. Meje obdelave so prikazane na sliki:

Slika 1: Območje obdelave od Trubarjeve ulice na zahodu do Maistrove ulice na severu



Vir: Projektna naloga, Urad za komunalno, promet in prostor MO Maribor, 2021

Območje obdelave zajema ulice na severnem robu starega mestnega jedra, ki je kulturni spomenik Maribor – Mestno jedro (EŠD 424)<sup>12</sup>. Na severni strani Gregorčičeve ulice je območje pozidano z zgodovinskimi stavbami iz pozne druge polovice 19. in začetka 20. stoletja. Na jugovzhodni strani je mestni grad, na območju nekdanjega mestnega obzidja zahodno od gradu pa so tudi stavbe, zgrajene po drugi svetovni vojni. Na vzhodnem delu območja je umeščen Trg generala Maistra s parkom, ki je varovana naravna znamenitost (evid. št. 815)<sup>13</sup>.

Na območju obdelave in v neposredni bližini so umeščene številne javne institucije (MO Maribor in Upravna enota Maribor s svojimi uradi in službami, Geodetska uprava itn.), kulturne ustanove (npr. mariborski grad s Pokrajinskim muzejem in Muzej narodne osvoboditve), izobraževalne ustanove (npr. Prva gimnazija, v bližini sta tudi sedež Univerze v Mariboru in Ekonomska poslovna fakulteta) ter številne poslovne dejavnosti (banke, trgovine, storitvene dejavnosti in gostinski lokali).

<sup>10</sup> Ureditve Gregorčičeve ulice, Projektna naloga, Projektna dokumentacija PZI, Urad za komunalno, promet in prostor MO Maribor, 2021

<sup>11</sup> Projekt obnove Gregorčičeve ulice od Trubarjeve do Maistrove ceste ter odseka Tyrševe in Grajske ulice, št. projekta 47/2021, Parter Petra Krištof, s. p., Maribor, november 2021, prenovljen aprila 2025

<sup>12</sup> Odlok o razglasitvi nepremičnih kulturnih in zgodovinskih spomenikov na območju občine Maribor, MUV, št. 5/92

<sup>13</sup> Odlok o razglasitvi naravnih znamenitosti na območju občine Maribor (MUV, št. 17/92)

Na obeh straneh ulice so tudi večstanovanjski objekti. Območje zato že zdaj redno uporabljajo pešci in kolesarji za dnevne poti v službo, šolo in po opravkih v mestu. Vendar so površine za pešce in kolesarje neurejene in nepovezane. Pohodne/povozne površine so neustrezno obdelane in dotrajane. Velik del površin, ki bi lahko bile namenjene pešcem in kolesarjem, zdaj zaseda mirujoči promet. Tudi površine za kolesarje so nepovezane, promet kolesarjev se neustrezno vodi po ulicah in čez križišča, ponekod kolesarskih površin ni. Ozelenitev ni na voljo povsod in ne zagotavlja zadostnega senčenja za udobje pešcev in kolesarjev, primanjkuje mikrourbane opreme. Zato pešpoti in kolesarske površine niso udobne in dovolj privlačne.

Območje obdelave je razdeljeno na šest sklopov. Dva (sklop 2 in sklop 6) sta bila v okviru drugega projekta (namestitvev vročevoda) že urejena in nista vključena v to naložbo. V nadaljevanju je predstavljeno stanje po posameznih sklopih. Slike so povzete iz projektne naloge in Googlovih zemljevidov.

### ***Sklop 1: Gregorčičeva od križišča s Trubarjevo do Tyrševe ulice***

---

Slika 2: **Gregorčičeva od križišča s Trubarjevo do Tyrševe**



Po cesti poteka enosmerni promet motornih vozil od zahoda proti vzhodu. Promet kolesarjev po pločniku in čez križišče ni neustrezno voden. Ob severni strani so vzdolž ulice parkirana osebna vozila. Ozelenitev je urejena le na južni strani ulice. Na jugu kolesarski promet poteka po vozišču. Na začetku in koncu odseka so na pločniku postavljeni vsebniki za odpadke.

### ***Sklop 2: Gregorčičeva ulica od križišča s Tyrševo do Grajske ulice***

---



Ta odsek Gregorčičeve ulice je bil v okviru drugega projekta že urejen v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Promet pešcev in kolesarjev poteka po tlakovanih površinah na obeh straneh ulice. Vozišče je zoženo na minimum, promet poteka po enem pasu v smeri zahod–vzhod. Na severni strani ulice je zasajen novi drevored. Zato ta sklop ni vključen v to naložbo.

### ***Sklop 3: Trg generala Maistra***

---

Trg generala Maistra obsega park s pešpotmi in vozišče – ulico na obodu trga, ki zamejuje trg na južni in vzhodni strani med Razlagovo ulico na severu in severnim robom Trga svobode.

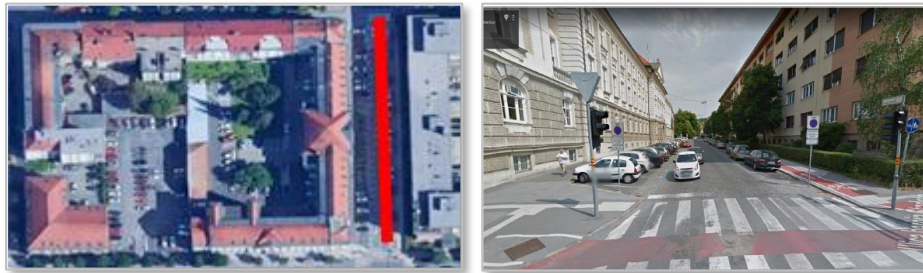
**Slika 3: Trg generala Maistra od Grajske do Razlagove ulice**



Na ulici na obodu Trga generala Maistra površine za kolesarje niso urejene. Tudi dostop s sosednjega Trga svobode ni ustrezno urejen. Na severni strani ulice so neposredno ob parku neustrezno umeščena parkirišča za motorna vozila. Po odseku poteka enosmerni promet motornih vozil v smeri od zahoda proti vzhodu in severu. Hitrost je omejena na 20 km/h.

#### **Sklop 4: Ulica heroja Staneta od Razlagove do Maistrove ulice (pred zgradbo občine)**

**Slika 4: Ulica heroja Staneta pred zgradbo MO Maribor**



Po Ulici heroja Staneta poteka dvosmerni promet z motornimi vozili, vozna pasova sta široka po 3,25 m, hitrost je omejena na 30 km/h. Hodniki za pešce so vzpostavljeni na obeh straneh ulice. Parkirišča za motorna vozila so umeščena pravokotno na zahodnem delu in vzdolž vzhodne strani ulice. Promet kolesarjev poteka proti severu na vzhodni strani ulice po pločniku, proti jugu, mimo stavbe MO Maribor, pa po neoznačeni površini pločnika.

#### **Sklop 5: Tyrševa ulica od Gregorčičeve do Krekove ulice**

Sklop 5 zajema odsek Tyrševe ulice med Gregorčičevo ulico na jugu in Krekovo ulico na severu:

**Slika 5: Tyrševa ulica od Gregorčičeve do Krekove ulice**



Motorni promet po Tyrševi ulici od Gregorčičeve do Krekove ulice poteka enosmerno od severa proti jugu. Hitrost je trenutno omejena na 30 km/h. Na zahodni strani ulice so umeščena vzdolžna parkirna mesta, vendar vozila parkirajo na obeh straneh ulice, delno na cesti, delno na hodniku za pešce. Na odseku Tyrševe od izvoza iz garažne hiše do Gregorčičeve ulice je promet dovoljen le za izhod vozil iz garažne hiše. Kolesarski promet poteka po vozišču.

### ***Sklop 6: Trg generala Maistra pred Prvo gimnazijo***

---



Ta sklop zajema Grajsko ulico na zahodnem robu Trga generala Maistra – ploščad pred Prvo gimnazijo – in je že urejen. Zagotovljene so tlakovane površine za pešce na celotni potezi od križišča Grajske ulice na jugu do Razlagove ulice na severu. Zasajena so dodatna drevesa, nameščeni so klopi, koš za smeti, stojalo za kolesa in razsvetljava. Zato sklop 6 ni vključen v to naložbo.

### ***Arhitekturne zahteve in kulturna dediščina***

---

Območje obdelave poteka na severnem robu starega mestnega jedra, ki je kulturni spomenik Maribor – Mestno jedro (EŠD 424). Obravnavano območje je mogoče z vidika konfliktov v rabi prostora, vizualne pojavnosti in kakovosti mikrourbanih ureditev označiti za degradirano območje. Zaradi posamičnih parcialnih ureditev v obravnavanem mestnem ambientu je očitna odsotnost usklajene urbane organiziranosti javnega prostora.

### ***Stanje cestišča in komunalni vodi***

---

Cestišče, ki je deloma tlakovano in deloma asfaltirano, je v slabem stanju. Odvodnjavanje vozišča je zaradi pogostih prekopavanj slabo. Po celotnem obočju obdelave potekajo komunalni vodi, ki jih bo treba zaradi rekonstrukcije cestnega profila v skladu s projektnimi pogoji upravljavcev vodov prestaviti oz. zgraditi na novo.

## **6.2 Potrebe uporabnikov – ciljnih skupin**

Ciljna skupina načrtovane naložbe so prebivalci in obiskovalci mesta, ki uporabljajo navedene ulice za pešačenje in kolesarjenje od doma v službo in šole ter za dnevne opravke v mestu, v uradih MO Maribor in Upravne enote, trgovinah in gostinskih lokalih v bližini območja obdelave. Za prebivalce in obiskovalce mesta so pomembne tudi povezane, urejene, udobne in privlačne površine za pešačenje in kolesarjenje po mestu do kulturnih znamenitosti v starem mestnem jedru, športnih objektov in parkov. Ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra je torej pomembna za zagotavljanje infrastrukturnih pogojev za dnevno mobilnost v središču mesta.

Sedanje parcialne ureditve ne zagotavljajo primernih, povezanih, varnih, udobnih in privlačnih površin za pešačenje in kolesarjenje. Velike dele površin, ki bi morale biti na voljo pešcem in kolesarjem, zaseda mirujoči promet. Gost promet motornih vozil in neurejeno vodenje prometa po ozkih ulicah prispevajo k izpustom in slabšanju kakovosti zraka. K slednjemu prispeva tudi pomanjkanje ustrezne ozelenitve. Neusklajena urbana organiziranost in pomanjkanje mikrourbane opreme zmanjšujeta privlačnost površin za pešačenje in kolesarjenje.

## Ocena razvoja povpraševanja v prihodnosti

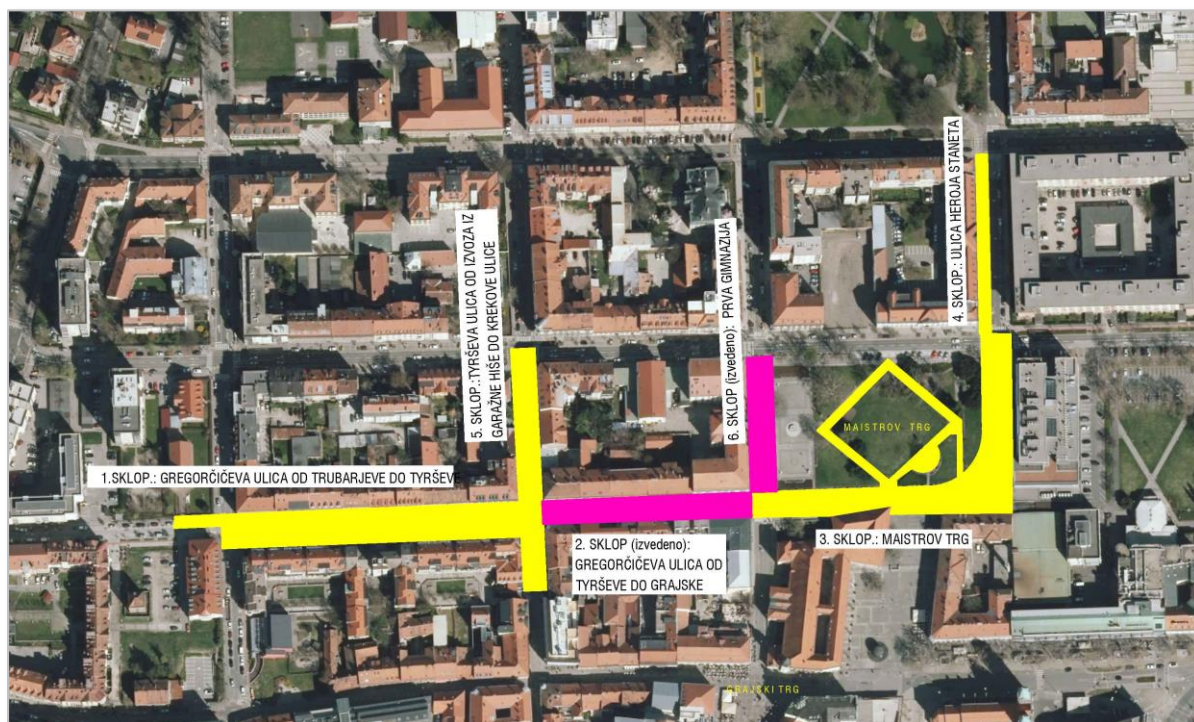
Ureditev površin za pešce in kolesarje na obravnavanih odsekih Gregorčičeve in Tyrševe ulice, Trgu generala Maistra ter odseku Ulice heroja Staneta bo prispevala k boljši povezanosti in kakovosti mreže kolesarskih povezav in pešpoti v mestu. „Poslabšanje“ pogojev za uporabo osebnih avtomobilov – za vožnjo in parkiranje – bo sčasoma vplivala na zmanjšanje obsega motoriziranega prometa na obravnavanem območju. Izboljšanje dostopa do javnih koles bo ugodno vplivala na uporabo trajnostnih mobilnostnih rešitev. Investitor ocenjuje, da bo sočasno z dodatnimi ukrepi za izboljšanje, npr. nadaljnjimi ureditvami za udobno, varno in privlačno pešačenje in kolesarjenje v mestu ter nadaljnjim prilagajanjem JPP potrebam uporabnikov za obvladovanje večjih razdalj, spodbudila povečanje obsega pešačenja in kolesarjenja na dnevnih poteh po Mariboru. Investitor ocenjuje, da se bo povpraševanje po urejenih, varnih in udobnih površinah za pešačenje in kolesarjenje ter dostopih do postajališč JPP v prihodnosti povečevalo.

### 6.3 Analiza lokacije

#### Umeščenost načrtovane naložbe v mestu Maribor

Načrtovana naložba v ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra bo potekala v mestu Maribor, v središču mesta, na severnem robu starega mestnega jedra, ki je kulturni spomenik (EŠD 424). Nanaša se na ureditev vozišča, površin za pešce in kolesarje ter zelenih površin in namestitev urbane opreme na Gregorčičevi ulici od Trubarjeve do Tyrševe, celotnem Trgu Generala Maistra, Ulici heroja Staneta od Razlagove do Maistrove ter odseku Tyrševe ulice od garažne hiše na Gregorčičevi do Krekove ulice. Celotna dolžina odsekov znaša približno 867 m. Odseki so prikazani v naslednji sliki:

Slika 6: Območja obdelave ureditve Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra



Vir: Parter, Petra Krištof, s. p., Maribor, april 2025

## 6.4 Prostorska ureditev, parcele in premoženjskoppravna razmerja

Načrtovani posegi so v skladu z naslednjimi veljavnimi prostorskimi akti:

- OPPN – Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje starega mestnega jedra v Mariboru<sup>14</sup>;
- OPPN – Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za del območja Rotovž 3 c (območje kareja med Maistrovim trgom, Ulico heroja Tomšiča, Maistrovo ulico in Ulico heroja Staneta – nova občinska stavba)<sup>15</sup>.

Načrtovana naložba bo potekala po naslednjih parcelah: št. 116 (del), 136 (del), 933, 1249, 1258, 1274, 1283 (del), 1338 (del), 1342/1 (del), 1424 (del), 1479 (del), 2096 (del), 2097 (del), 2099 (del), 2108 (del), 2116/3 (del), 2148, 2149 (del), vse k. o. 657 Maribor-Grad. Celotna površina posegov znaša približno 14.000 m<sup>2</sup>. V okviru PZI je izdelan katastrski elaborat (za vse sklope), ki je del dokumentacije PZI in obsega preglednico parcel in grafični prikaz. Vse navedene zemljiške parcele so v lasti MO Maribor in prikazane v naslednji preglednici.

Preglednica 7: **Seznam parcel za ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra**

Ozn.	Parcela št.	Katastrska občina	Lastnik ali pravica graditi	Obravnavana površina (m <sup>2</sup> )
1	116 (del)	657 - Maribor - grad	MO Maribor	16
2	136 (del)	657 - Maribor - grad	MO Maribor	120
3	933	657 - Maribor - grad	MO Maribor	1.767
4	1249	657 - Maribor - grad	MO Maribor	4
5	1258	657 - Maribor - grad	MO Maribor	1.455
6	1274	657 - Maribor - grad	MO Maribor	989
7	1283 (del)	657 - Maribor - grad	MO Maribor	522
8	1338 (del)	657 - Maribor - grad	MO Maribor	54
9	1342/1 (del)	657 - Maribor - grad	MO Maribor	248
10	1424 (del)	657 - Maribor - grad	MO Maribor	61
11	1479 (del)	657 - Maribor - grad	MO Maribor	151
12	2096 (del)	657 - Maribor - grad	MO Maribor	181
13	2097 (del)	657 - Maribor - grad	MO Maribor	9
14	2099 (del)	657 - Maribor - grad	MO Maribor	2
15	2108 (del)	657 - Maribor - grad	MO Maribor	221
16	2116/3 (del)	657 - Maribor - grad	MO Maribor	440
17	2148	657 - Maribor - grad	MO Maribor	3.394
18	2149 (del)	657 - Maribor - grad	MO Maribor	4.302
<b>SKUPAJ</b>				<b>13.936</b>

<sup>14</sup> MUV, št. 1/02, 24/04, 27/07 – obv. razl., 13/13 – obv. razl. in 2/14 – obv. razl

<sup>15</sup> MUV, št. 11/13

## 6.5 Varovana območja

### *Vpliv projekta na vodni režim in stanje voda*

---

Načrtovana naložba bo potekala po ožjem vodovarstvenem območju, ki je v skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrove in Dravskega polja<sup>16</sup> opredeljeno kot vodovarstveno območje VVO II. Pripravljaavec projektne dokumentacije je pridobil mnenje Direkcije RS za vode, Sektorja območje Drave, v katerem je ugotovljeno, da projekt ne vpliva na vodni režim in stanje voda. Načrtovana ureditev ne bo potekala po plazljivem, erozijsko in poplavno ogroženem območju.

### *Varovano naravno območje*

---

Načrtovana ureditev posega na varovano območje parka na Trgu generala Maistra, ki je z lokalnim odlokom<sup>17</sup> zavarovan kot spomenik oblikovane narave z opredeljenim varstvenim režimom. V strokovnem mnenju s pogojem št. 4-II-501/2-O-19/AŠa, ki ga je 29. aprila 2019 izdal Zavod RS za varstvo narave (ZRSVN) je ugotovljeno, da ima načrtovani poseg nebiten vpliv ob upoštevanju omilitvenih pogojev, ki se nanašajo na zasaditev drevoreda 23 dreves ob južnem in vzhodnem robu parka (ogrlica) ter zajemajo priporočeno vrsto dreves in ukrepe za rastiščni prostor. Strokovno mnenje je bilo upoštevano pri načrtovanju zasaditve drevoreda.

Načrtovana naložba **ne posega** na varovano ali vplivno območje Nature2000.

### *Varovano območje kulturne dediščine*

---

Načrtovana ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra posega v kulturni spomenik Maribor – Mestno jedro (EŠD 424). za katerega je v občinskem odloku<sup>18</sup> in zakonu o varstvu kulturne dediščine določen varstveni režim. V Kulturnovarstvenih pogojih št. 35107-0184/2019/3/MK, ki jih je 23. aprila 2019 izdala Območna enota Maribor Zavoda RS za varstvo kulturne dediščine (ZVKD) je zahtevano:

- poenotenje tlakovanih/utrjenih površin in površinske obdelave na cestiščih, površinah za pešce in kolesarje ter parkirnih površinah z ureditvami v mestnem jedru;
- enovito oblikovanje urbane opreme v skladu s sprejetimi oblikami svetilk in klopi;
- izbira primerne oblike ovir za preprečevanje parkiranja;
- navodilo v zvezi z morebitnim odkritjem arheoloških ostalin.

Navedene zahteve ZVKD so bile upoštevane pri projektiranju.

## 6.6 Pregled strokovnih podlag in predhodnih študij ter pridobljenih mnenj

### 6.6.1 Projektna dokumentacija

Načrtovana naložba je naložba v ureditev cestnih površin ter gradnjo komunalne infrastrukture. Gre za **zahtevni** objekt, ki se bo izvajal kot vzdrževalna dela v javno korist, zato gradbeno dovoljenje **ni potrebno**.

---

<sup>16</sup> Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15

<sup>17</sup> Odlok o razglasitvi naravnih znamenitosti na območju občine Maribor, MUV, št. 17/92 – velja za Park na Leninovem trgu – zdaj Trg generala Maistra

<sup>18</sup> Odlok o razglasitvi nepremičnih kulturnih in zgodovinskih spomenikov na območju občine Maribor (MUV, št. 5/992)

Za izvedbo naložbe je bil del projektne dokumentacije izdelan že leta 2018 v okviru načrtovanja prenove vročevoda (DGD in PZI, MI 1526, junij in avgust 2018). Septembra 2020 je bila izdelana idejna zasnova Ureditev Gregorčičeve ulice (Parter Petra Krištof, s. p., št. projekta 38/2020).

Leta 2021 je Urad za komunalno, promet in prostor MO Maribor pripravil **programsko projektno nalogo** Ureditev Gregorčičeve ulice z izhodišči in usmeritvami za pripravo PZI za ureditev kolesarskih površin in „shared space“ na Gregorčičevi ulici v Mariboru (od Trubarjeve mimo trga Generala Maistra do Ulice heroja Staneta in Maistrove ulice). Celotno območje je razdeljeno na šest sklopov, ki se razlikujejo po elementih urejanja:

- Gregorčičeva od Trubarjeve ulice do Tyrševe ulice – sklop 1;
- Gregorčičeva od Tyrševe ulice do Grajske ulice (Trga generala Maistra) – sklop 2;
- Trg generala Maistra do Razlagove ulice – sklop 3;
- Ulica heroja Staneta od Razlagove do Maistrove ulice – sklop 4;
- Tyrševa ulica od izvoza iz garažne hiše na Gregorčičevi 13 do Krekove ulice – sklop 5;
- ploščad pred 1. gimnazijo (Grajska ulica) med Grajsko ulico 5 in Krekovo ulico – sklop 6.

V projektni nalogi so navedena izhodišča in usmeritve za urejanje prometa motornih vozil, parkirišč – mirujočega prometa ter organizacijo cest, pešpoti in kolesarskih poti po sklopih. Za območje urejanja so navedene zahteve v zvezi s hortikulturno ureditvijo in mikrourbano opremo ter gradnjo in obnovo komunalne infrastrukture v skladu s projektnimi pogoji upravljavcev, ki so bili v času priprave projektne naloge že pridobljeni, vključno s predlagano ureditvijo podzemnih zbirališč za ločeno zbiranje odpadkov.

Na podlagi projektne naloge je projektantsko podjetje Parter Petra Krištof, s. p., novembra 2021 izdelalo **projekt za izvedbo** – PZI Projekt obnove Gregorčičeve ulice od Trubarjeve do Maistrove ceste ter odseka Tyrševe in Grajske ulice, št. projekta 38/2020, ki zajema sklope 1, 3, 4, 5 in 6 z rešitvami na podlagi usmeritev iz projektne naloge.

PZI s popisom del in projektantskim predračunom je bil posodobljen aprila 2025. Pred posodobitvijo PZI sta bila sklop 2 (Gregorčičeva od Tyrševe do Grajske ulice) in sklop 6 (ploščad pred Prvo gimnazijo) že urejena v okviru drugega projekta. V tem PIZ so upoštevane tehnične rešitve iz posodobljene dokumentacije PZI iz aprila 2025, to je **druga faza gradnje**, ki zajema sklope 1, 3, 4 in 5. Po predložitvi vloge v prvo fazo potrjevanja projektov za NPO so bili avgusta 2025 v predračunu posodobljeni upravičeni in neupravičeni stroški v skladu z zahtevami iz Vsebinskih izhodišč MOPE.

K projektni dokumentaciji so bila pridobljena vsa mnenja pristojnih nosilcev urejanja prostora.

## 6.6.2 Investicijska dokumentacija

Za načrtovano naložbo je bil aprila 2025 izdelan dokument identifikacije investicijskega projekta ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra<sup>19</sup> kot prva raven investicijske dokumentacije. DIIP je bil 24. aprila 2025 obravnavan in potrjen na 24. redni seji Mestnega sveta MO Maribor (sklep župana MO Maribor o potrditvi DIIP 24. marca 2025).

---

<sup>19</sup> Ekonomski institut Maribor, Razlagova ulica 22, Maribor, april 2025

DIIP je bil izdelan pred objavo povabila ZMOS k predložitvi projektov za potrjevanje v prvi fazi postopka CTN (objava 31. marca 2025) in pred spremembo Vsebinskih izhodišč MOPE aprila 2025. Zato so bile po potrditvi v DIIP vnesene redakcijske spremembe, ki so zajemale usklajevanje z novimi Vsebinskimi izhodišči MOPE in povabilom ZMOS, ključne sestavine DIIP pa se niso spremenile. Povzetek tako dopolnjenega DIIP je v poglavju 3 tega PIZ.

DIIP z redakcijskimi popravki je bil junija 2025 priložen k vlogi, ki jo je MO Maribor oddala v prvi fazi potrjevanja vlog za NPO v mehanizmu CTN. Vloga MO Maribor št. 303-51-25 je bila v prvi fazi potrjena in s sklepom skupščine ZMOS št. 303-18/2025 od 12. avgusta 2025 uvrščena na Seznam izbranih operacij CTN pod zaporedno št. 3.

V skladu s predpisano metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije (člen 4)<sup>20</sup> je treba za naložbo, katere vrednost skupaj z DDV v stalnih cenah presega 2.500.000 EUR, izdelati tudi predinvesticijsko zasnovo (PIZ) in investicijski program (IP).

Ta PIZ temelji na DIIP, ki je bil priložen potrjeni vlogi v prvi fazi potrjevanja vlog z enakimi dejavnostmi, enako dinamiko izvajanja naložbe (časovnica) ter enakimi skupnimi, upravičenimi in neupravičenimi stroški naložbe ter posledično enakimi viri in dinamiko financiranja.

---

<sup>20</sup> Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS, št. št. 60/2006, 54/2010 in 27/16

## **7 USKLAJENOST NALOŽBE S STRATEGIJAMI IN USMERITVAMI**

### **7.1 Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami**

#### **7.1.1 Strategija razvoja Slovenije 2030**

V ospredju Strategije razvoja Slovenije 2030<sup>21</sup> je zagotovitev kakovostnega življenja za vse, zato strategija temelji na uravnoteženem gospodarskem, družbenem in okoljskem razvoju države, ki upošteva omejitve in zmožnosti prostora ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje generacije. Trajnostno mobilnost kot krovni cilj razvijanja pogojev za pešačenje in kolesarjenje je mogoče povezati tudi z osmim razvojnim ciljem, nizkoogljično krožno gospodarstvo, kjer je med ukrepi navedeno, da mora infrastruktura omogočati trajnostno mobilnost. Naložba prispeva k ukrepom za zagotavljanje infrastrukture za trajnostno mobilnost.

#### **7.1.2 Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS)**

V dokumentu SPRS<sup>22</sup> je v usmeritvah za razvoj prometne infrastrukture obravnavana trajnostna mobilnost, tj. hoja in kolesarjenje, v povezavi z JPP. Načrtovana naložba bo prispevala k uresničevanju te usmeritve. Zaradi umeščenosti v urbanem prostoru bo prispevala k izpopolnitvi in povezanosti kolesarskega omrežja za dnevno mobilnost – pešačenje in kolesarjenje v središču mesta, saj povezuje območja s stanovanjskimi objekti v središču mesta, ki sodijo med generatorje dnevne mobilnosti, z območji javnih storitev za občane, izobraževalnih ustanov, trgovin in gostinskih lokalov in drugih storitev ter kulturne dediščine.

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

V dokumentu ReNPRP30<sup>23</sup> je v izhodiščih ugotovljeno, da kolesarski promet na nacionalni, regionalni in lokalni ravneh ni urejen, ni v funkciji JPP in ne omogoča zadostnega razvoja kolesarjenja za dnevne migracije. Med ukrepi so navedeni izdelava strateškega načrta, celostnih prometnih strategij (občine, regije) in gradnja ustrezne kolesarske infrastrukture, tudi s poudarkom na povezavi z JPP. Načrtovana naložba je skladna z navedenimi usmeritvami.

#### **7.1.4 Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030**

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030<sup>24</sup> celovito obravnava razvoj prometa v državi ter določa cilje in ukrepe za udejanjanje strategije. Eden od glavnih ciljev načrta je posebni cilj 4e Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje zaradi dejavnosti, povezanih s prometom. Zahteva zlasti zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov, povezanih s prometom, in onesnaževanje ozračja. To bo med drugim doseženo s sklopom ukrepov za spodbujanje premika k javnemu prevozu in okolju prijaznim načinom prevoza. Cilj se bo uresničeval z ukrepom za zmanjševanje emisij onesnaževal (Ro.45 za cestni promet). Načrtovana naložba z omejitvijo hitrosti neposredno prispeva k temu cilju.

<sup>21</sup> Vlada Republike Slovenije, december 2017

<sup>22</sup> Ministrstvo za naravne vire in prostor, 2023

<sup>23</sup> Uradni list RS, št. 124/2023

<sup>24</sup> Ministrstvo za infrastrukturo, junij 2017

### **7.1.5 Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050**

Slovenija si je zadala za cilj doseči ogljično nevtralno družbo do leta 2050 in glavna usmeritev, ki se uresničuje s strategijo REDPS50<sup>25</sup>, je zmanjševanje emisij toplogrednih plinov (TGP) iz cestnega (motornega) prometa, ki vplivajo na podnebne spremembe in so se v preteklih letih najhitreje povečevale. Med sprejetimi usmeritvami in ukrepi do leta 2030 so na prvem mestu ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Slovenija bo dejavno spodbujala aktivno trajnostno mobilnost z izgradnjo infrastrukture za pešačenje in kolesarjenje za dnevne uporabnike, ki bo omogočala dostop do mestnih središč ter prispevala tudi k zmanjšanju emisij hrupa. Obravnavana naložba neposredno prispeva k udejanjanju teh ukrepov.

### **7.1.6 Nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN)**

V Posodobljenem celovitem nacionalnem energetskem in podnebnem načrtu Republike Slovenije (NEPN)<sup>26</sup> je ugotovljeno, da raven emisij TGP na enoto bruto domačega proizvoda (BDP) ostaja višja od povprečja EU ter da sta okoljsko problematična zlasti njihovo povečevanje in splošna netrajnostna mobilnost. Za doseganje strateških ciljev na tem področju se dokument sklicuje na pet evropskih razsežnosti energetske unije. Prva med njimi je razogljičenje. Ključni cilji te razsežnosti so:

- prispevati k doseganju neto ničelnih emisij TGP na ravni EU do leta 2050,
- zmanjšati skupne emisije TGP za vsaj 55 % do leta 2033,
- zmanjšati emisije TGP do leta 2030 za več, kot je v državi določeno z Uredbo o delitvi bremen, to je, vsaj za 28 % glede na leto 2005; pri čemer za sektorski cilj promet velja dodatno zmanjšanje za en odstotek, ter
- zagotavljanje prehoda v nizkoogljico krožno gospodarstvo s spodbujanjem trajnostne potrošnje in proizvodnje.

Z Evropskimi podnebnimi pravili je cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050 in zmanjšanja emisij TGP za vsaj 55 % do leta 2030 na ravni EU postal pravno zavezujoč. Slovenija je leta 2022 z novelo Zakona o varstvu okolja<sup>27</sup> uzakonila cilj iz podnebne strategije, da do leta 2050 doseže neto ničelne emisije oziroma podnebno nevtralnost.

Na področju prometa in prometne infrastrukture do leta 2030 je v Sloveniji temeljni dokument Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (predstavljen v točki 7.1.4). V preteklih letih so že bili izvedeni številni ukrepi, med drugim na področju javnega prometa in trajnostne mobilnosti.

Naložba v ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra v skladu z načeli trajnostne mobilnosti bo z omejitvami hitrosti, „poslabšanjem“ pogojev za vožnjo osebnih motornih vozil in ukinitvijo večine parkirnih mest za motorna vozila prispevala k zmanjšanju obsega prometa z osebnimi motornimi vozili in s tem k zmanjšanju izpustov TGP in delcev iz prometa v mestu.

<sup>25</sup> Uradni list RS, št. 119/21 in 44/22 – ZVO-2

<sup>26</sup> Vlada Republike Slovenije, Ljubljana, 18. december 2024

<sup>27</sup> ZVO-2, Uradni list RS, št. 44/22, 018/23 – ZDU10, 78/23 – ZUNPEOVE, 23/24 IN 21/25 - ZOPVOOV

### **7.1.7 Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih**

Leta 2017 je bil izdelan dokument Kolesarjem prijazna infrastruktura<sup>28</sup>, ki med drugim določa usmeritve za načrtovanje in gradnjo državnih, regijskih in lokalnih kolesarskih povezav v navezi z drugimi kolesarskimi povezavami in JPP ter navaja priporočila in usmeritve. Te smernice so bile upoštevane pri načrtovanju površin za pešce in/ali kolesarje v naložbi, vključno z zagotovitvijo manjkajočih povezav za kolesarje, odstranitvijo neustrezno urejenih parkirišč za motorna vozila, povečanjem varnosti in udobja kolesarjev in pešcev pri prehajanju čez križišča ter ozelenitvijo (zelenice, drevored) za povečanje udobja uporabnikov.

### **7.1.8 Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo**

Dokument „Hoja – temelj trajnostne mobilnosti, nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo“<sup>29</sup> je bil pripravljen konec leta 2022. Opredeljuje pojem „hodljivosti“, ki jo je treba zagotoviti pri načrtovanju infrastrukture za hojo za vse vrste pešcev, od otrok do starejših in oseb s posebnimi potrebami, tj. dostopnost in varnost skupaj z ustreznim oblikovanjem: ustrezne dimenzije, vključevanje zelenja in naravnega okolja za povečanje kakovosti in privlačnosti prostora za pešce.

Načrtovana naložba je skladna z navedenimi smernicami: ureditev površin za pešce in kolesarje vključuje vse predpisane elemente varnosti (signalizacija, taktilne oznake, ločenost od površin za motorna vozila, ustrezno urejena križišča za varno prečkanje ulic, omejitev hitrosti za motorna vozila, zelenice med pločnikom in voziščem za motorna vozila). Dimenzije so načrtovane v skladu s Pravilnikom za kolesarske površine. Načrtovane zelenice in drevoredi bodo zagotavljali uporabnikom udobne in privlačne površine za hojo in kolesarjenje. Pri projektiranju taktilnih oznak je bil uporabljen tudi priročnik Z belo palico po mestu<sup>30</sup>.

Usklajenost s specifičnimi cilji RSO 2.8 PEKP je navedena v točki 8.3.

## **7.2 Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami**

### **7.2.1 Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027**

V RRP Podravja<sup>31</sup> je ugotovljeno, da omrežje površin za kolesarjenje v regiji ni povezano, kar velja tudi za obravnavano območje v središču Maribora. Ukrepi za razvoj kolesarske infrastrukture so v RRP navedeni v okviru Razvojnega cilja 2 – Nizkoogljična in bolj zelena regija, Razvojna prioriteta 2.6 Trajnostna mobilnost, ukrep 2.6.1 Spodbujanje uporabe in razvoj vseh oblik trajnostnega prometa. V ukrepu je omenjena ureditev varnih kolesarskih (in peš) poti kot osnove za izboljšanje dnevne mobilnosti v urbanih (in podeželskih) območjih. Načrtovana naložba bo prispevala k udejanjanju tega ukrepa.

<sup>28</sup> Kolesarjem prijazna infrastruktura, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, 2017

<sup>29</sup> Ministrstvo za infrastrukturo, SPTM – Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, oktober 2022

<sup>30</sup> Priročnik za načrtovanje talnega taktilnega vodilnega sistema, Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije, 2016

<sup>31</sup> RRA Podravje, junij 2022

## **7.2.2 Strategija razvoja Maribora 2030**

Strategija razvoja Maribor do leta 2030<sup>32</sup> je bila pripravljena že leta 2012, ko obravnavana naložba še ni bila zasnovana. V strategiji so v okviru strateške osi X poudarjene trajnostne oblike prometa, med njimi tudi kolesarjenje. Načrtovana naložba bo z zagotovitvijo ustreznih površin za promet kolesarjev prispevala k trajnostnim oblikam prometa v središču mesta.

## **7.2.3 Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030**

Dokument Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030<sup>33</sup> je bil pripravljen že leta 2013, preden je bila zasnovana obravnavana naložba. Dokument celovito obravnava stanje kolesarskih povezav v mestu (in s sosednjimi občinami). Med ključnimi problemi kolesarskega omrežja navaja neustrezne in (pre)ozke površine vozišč za kolesarje. Ta težava velja tudi za območje, obravnavano v tej naložbi. Z naložbo bodo zagotovljene ustrezno široke, varne in udobne površine za pešce in kolesarje, hkrati bo odstranjen moteč mirujoči promet in uvedeni ukrepi za zmanjšanje hitrosti in obsega prometa motornih vozil.

## **7.2.4 Celostna prometna strategija mesta Maribor**

CPS, Celostna prometna strategija mesta Maribor<sup>34</sup> je bila pripravljena že leta 2015. V pripravi je nova CPS, ki bo predvidoma na voljo konec leta 2025. Načrtovana naložba se navezuje na tretji strateški steber CPS iz leta 2015 Optimalno izkoriščenje potencialov kolesarjenja in izpolnjuje naslednje cilje stebra:

- zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu: dovolj široke površine za pešce in kolesarje, varno in udobno vodenje pešcev in kolesarjev čez križišča;
- postopno povečevanje deleža kolesarjenja na dnevnih potovanjih po mestu,
- povečanje prometne in osebne varnosti kolesarjev in pešcev z možnostjo uporabe namenskih, od vozišč za motorna vozila ločenih površin, ter
- izboljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci: motiviranje prebivalcev za izbiro kolesa za krajše razdalje po mestu namesto avtomobila.

## **7.2.5 Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor 2021–2030**

Dokument OPVO<sup>35</sup> je krovni strateški dokument občine, ki opredeljuje okoljske izzive in trajnostno vizijo mesta – postati podnebno nevtraln do leta 2045. Med področji ukrepanja je prvo področje podnebnih sprememb, ki zahteva zmanjševanje izpustov CO<sub>2</sub> iz vseh sektorjev, predvsem iz cestnega prometa. Zaradi še vedno zelo nizkega deleža potovanj s kolesi po mestu je treba zmanjšati število poti z osebnimi avtomobili po mestu in ustvariti boljše pogoje za vse oblike trajnostne mobilnosti. V okviru strateškega načrtovanja prometa je posvečen poseben pomen kolesarjenju kot najbolj perspektivni obliki trajnostne mobilnosti v mestu.

---

<sup>32</sup> Mestna občina Maribor, marec 2012

<sup>33</sup> Mariborska kolesarska mreža, Maribor, 2013, v okviru projekta City Network, Interreg Slovenija–Avstrija 2007–2013

<sup>34</sup> Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Maribor, 2015, v okviru projekta TRAMOB, sofinanciranega iz ESRR.

<sup>35</sup> Občinski program varstva okolja v Mestni občini Maribor, Operativna skupina za pripravo OPVO, Maribor, februar 2021

Glavna vizija kolesarjenja v mestu je izboljšanje pogojev za varno in udobno kolesarjenje, povečanje števila kolesarjev in izboljšanje javne podobe kolesarjenja. Med cilji nadaljnega razvoja kolesarske mreže v mestu je navedena posodobitev obstoječe kolesarske mreže v mestu, k čemur prispeva ureditev ustreznih in udobnih površin za pešce in kolesarje v okviru načrtovane naložbe.

### **7.2.6 TUS – Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035**

Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035.<sup>36</sup> je bila pripravljena konec leta 2023. V oceni elementov trajnostne mobilnosti je navedeno, da so peš povezave pogosto neustrezno dimenzionirane in neurejene, neustrezno je tudi skupno vodenje pešcev in kolesarjev na pločnikih. Kolesarsko omrežje je v glavnem sestavljeno iz mreže enosmernih kolesarskih stez na pločnikih in deloma ne ustreza standardom, je razdrobljeno in nepovezano ter polno konfliktnih točk. Vozne površine so ozke, zlasti na pločnikih, in dotrajane, niso vselej ustrezno označene in tudi smernost ni urejena. Ni zadostnega števila postajališč za kolesa. Naštete težave veljajo tudi za odseke ulic na obravnavanem območju.

Ukrepi za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti so zajeti v cilju 3 Mesto kratkih razdalj – trajnostna mobilnost. V okviru prednostne usmeritve 3.2 Trajnostna mobilnost sta pešačenje in kolesarjenje navedena kot nepogrešljiv sestavni del prometnega sistema mesta. Predvidena je priprava in izvedba celovitega kolesarskega omrežja v občini, skupaj z navezavo na nacionalna in evropska kolesarska omrežja. Razvoj med drugim podpirajo naslednji ključni ukrepi, h katerim bo načrtovana naložba neposredno prispevala:

- **četrti ukrep:** izgradnja manjkajočega mestnega kolesarskega omrežja: V okviru naložbe je predvidena izgradnja novih površin za kolesarje na Trgu generala Maistra, kjer kolesarskih površin ni. S prenovo križišč bodo zagotovljene varne in ustrezne povezave za prehod pešcev in kolesarjev prek križišč. S širitvijo in izboljšanjem obstoječih površin za kolesarjenje in pešačenje, vključno z ozelenitvami in namestitvijo urbane opreme, bo prispevala k boljšemu izkoriščanju, varnosti, udobju in privlačnosti kolesarskih in pešpoti v središču mesta;
- **peti ukrep:** ureditev dodatnih stojal za kolesa (in zaprtih kolesarnic): V okviru naložbe je predvidena postavitev novih stojal za kolesa in kolesarske postaje z ustrezno opremo;
- **šesti ukrep:** ureditev manjkajočih (pločnikov) in peš povezav: V okviru naložbe je predvidena razširitev in ureditev pločnikov, večinoma v obliki mešanega prostora za pešce in kolesarje, ločenega od vozišč za motorna vozila, pri čemer bodo površine za kolesarje ločene od površin za pešce z vzdolžno črto in ustreznimi oznakami.

### **7.3 Skladnost naložbe s horizontalnimi načeli**

Projekti, ki bodo podprti v okviru mehanizma CTN, morajo ustrezati horizontalnim načelom v skladu z 9. členom Uredbe (EU) 2021/1060, vključno z načelom, da „se ne škoduje bistveno“ (Do No Significant Harm – DNSH), ob upoštevanju Smernic organa upravljanja za uporabo načela DNSH ter, kjer je relevantno, Tehničnih meril za izbor projektov za izpolnjevanje načela DNSH in Omilitvenih ukrepov ter priporočil iz predhodne ocene Programa EKP 2021–2027 (CVPO za PEKP). Kratka ocena skladnosti naložbe z načelom DNSH v celotnem življenjskem ciklu naložbe je smiselno uvrščena v poglavje o oceni skladnosti naložbe s horizontalnimi načeli (poglavje 15).

<sup>36</sup> Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023

## **8 PREVERITEV SKLADNOSTI NALOŽBE Z VSEBINSKIMI IZHODIŠČI MOPE**

V tem poglavju je opredeljena in utemeljena skladnost načrtovane naložbe v ureditev obravnavanih odsekov ulic in Trga generala Maistra zahtevami iz Vsebinskih izhodišč in povabila ZMOS.

### **8.1 Kratek opis postopka potrjevanja vlog v mehanizmu CTN z ocenjenim časovnim okvirom**

Postopek neposrednega potrjevanja vlog za pridobitev financiranja za naložbe s področja trajnostne mobilnosti v okviru CTN poteka v dveh fazah:

#### ***Prva faza postopka potrjevanja vlog za CTN***

---

ZMOS v vlogi posredniškega telesa, pristojnega za izbor naložb (operacij) v okviru prve faze CTN, je v skladu z uredbo EKP in Navodili organa upravljanja za izvajanje mehanizma CTN v programskem obdobju 2021–2027<sup>37</sup> 12. maja 2025 objavil drugo povabilo za predložitev vlog za sofinanciranje operacij iz CTN. MO Maribor je junija predložila vlogo v prvo fazo ocenjevanja projektov za NPO.

Vloga je bila v prvi fazi potrjevanja projektov potrjena s sklepom skupščine ZMOS št. 303-18/2025 od 12. avgusta 2025 uvrščena na Seznam izbranih operacij CTN pod zaporedno št. 3. S tem je bila prva faza neposredne potrditve operacij zaključena in MO Maribor ima pravico predložiti vlogo v drugo fazo potrjevanja vlog za neposredno potrditev operacije.

#### ***Druga faza postopka potrjevanja vlog za CTN***

---

V drugi fazi prijavitelji, ki so uvrščeni na seznam v prvi fazi izbranih vlog, pripravijo in oddajo vlogo za neposredno potrditev operacije (NPO) na MOPE, ob upoštevanju Navodil organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027 in že omenjenih Vsebinskih izhodišč MOPE. Skrajni rok za predložitev vlog v drugo fazo je tri mesece po sprejetju sklepa o uvrstitvi projekta v seznam operacij. MO Maribor bo vlogo predvidoma predložila v začetku novembra 2025.

MOPE preveri ustreznost vloge v drugi fazi ter o rezultatu preverjanja obvesti ZMOS. Ta potrdi ustreznost vloge za odločitev o podpori, ki jo je potrdil MOPE, za vlogo, uvrščeno na seznam izbranih vlog v prvi fazi. MOPE pripravi vlogo za odločitev o podpori za izbrano operacijo, ki jo izvaja upravičenec, in jo posreduje organu upravljanja, tj. Ministrstvu za kohezijo in regionalni razvoj (v nadaljnjem besedilu: MKRR). MKRR sprejme odločitev o podpori. Nato MOPE z upravičencem sklene pogodbo o sofinanciranju operacije. Pogodbe o sofinanciranju naj bi se v skladu z okvirnim terminskim načrtom ZMOS podpisovale v prvem četrtletju 2026.

---

<sup>37</sup> Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, avgust 2024

## 8.2 Usklajenost naložbe z upravičenimi nameni in ukrepi iz Vsebinskih izhodišč MOPE

V okviru specifičnega cilja RSO 2.8 se bodo, kot je že zapisano v točki 5.1 tega PIZ, sofinancirali naslednji **upravičeni nameni**:

- celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti,
- ureditve namenskih površin za javni potniški promet (JPP),
- izgradnja/ureditev infrastrukture za pešce,
- izgradnja/ureditev kolesarske infrastrukture,
- digitalizacija za spodbujanje trajnostne mobilnosti,
- spodbujanje uporabe alternativnih goriv v mestih.

V okviru vsakega upravičenega namena je navedenih več ukrepov. V okviru mehanizma CTN se spodbujajo čim bolj celoviti projekti, ki vključujejo več kot eno vrsto ukrepov, pri čemer mora vsaka naložba **prispevati k ustreznim kazalnikom učinka in/ali rezultata PEKP**. Posamezni ukrepi, katerim ustreza načrtovana naložba, so podrobneje predstavljeni v nadaljevanju.

Za utemeljitev skladnosti načrtovane naložbe z upravičenimi nameni in ukrepi v nadaljevanju navajamo le opis ukrepov (in podukrepov), ki jim ustreza načrtovana naložba: celovita prenova ulic in cest v skladu z načeli trajnostne mobilnosti, izgradnja/ureditev infrastrukture za pešce in izgradnja/ureditev kolesarske infrastrukture.

### ***Skladnost naložbe z ukrepom celovite preureditve ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti***

---

Ukrep zajema celovito (prometno in urbanistično-oblikovalsko) rekonstrukcijo ulic in cest z vzpostavitvijo novih površin oz. bistvenim izboljšanjem obstoječih površin za pešce in/ali kolesarje, vključno z izvedbo ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce.

**Skladnost naložbe z ukrepom:** Celovita prenova ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti je predvidena na Trgu generala Maistra (sklop 3) in odseku Tyrševe ulice med Gregorčičevo ulico na jugu in Krekovo ulico na severu (sklop 5). Načrtovana naložba zajema celovito prometno in urbanistično-oblikovalsko rekonstrukcijo navedenih odsekov ter uvedbo novega skupnega prometnega prostora.

Obstoječe površine za pešce in kolesarje se bodo povečale in bistveno izboljšale, na Trgu generala Maistra bo zgrajena nova kolesarska površina. Izvedeni bodo ukrepi za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce in kolesarje (razsvetljava, ozelenitev, urbana oprema) in odstranjena vsa parkirna mesta za motorna vozila, razen namenskih na Tyrševi ulici.

**Skladnost naložbe s podukrepi:** V okviru ukrepa je navedenih šest podukrepov. Načrtovana naložba je skladna s podukrepom e):

- podukrep e) **Uvedba skupnega prometnega prostora** (t. i. shared space):  
Uvedba skupnega prometnega prostora je predvidena na Trgu generala Maistra (sklop 3) do uvoza v garažno hišo (v stavbi Maistrovi dvori) in na odseku Tyrševe ulice med Gregorčičevo na jugu in Krekovo ulico na severu (sklop 5). Celotna odseka bosta opredeljena kot skupna površina za motorna vozila, pešce in kolesarje. Pešci bodo imeli prednost. Površine za različne uporabnike ne bodo medsebojno ločene, le območje za vožnjo z motornimi vozili na Trgu generala Maistra bo označeno s čepki iz nerjavnega jekla. Vsa parkirišča na severnem in južnem delu obodne ulice, ki zamejuje park na Trgu generala Maistra, in vsa vzdolžna parkirišča na navedenem odseku Tyrševe ceste bodo odstranjena. Promet z motornimi vozili bo, kot doslej, potekal enosmerno: na Trgu generala Maistra, kjer je hitrost motornih vozil že omejena na 20 km/h, v smeri zahod–vzhod. Po Tyrševi ulici bo promet potekal od severa proti jugu, hitrost bo omejena na 20 km/h. Vse površine bodo tlakovane s tlakovci, prostor bo opremljen z urbano opremo: koši, klopi, 37 stojal za kolesa in postajo za popravilo koles. Na južni strani parka je predvidena zasaditev enorednega drevoreda (ogrica). Enoredni drevored je predviden tudi na Tyrševi ulici.

### ***Skladnost naložbe z ukrepom infrastruktura za pešce***

Na Gregorčičevi ulici od Trubarjeve na zahodu do Tyrševe ulice na vzhodu (sklop 1) in na Ulici heroja Staneta, ob stavbi MO Maribor (sklop 4) je predvidena rekonstrukcija pločnikov za bistveno izboljšanje infrastrukture za pešce. V okviru ukrepa so navedeni trije podukrepi. Načrtovana naložba ustreza dvema:

- podukrep **gradnja in/ali rekonstrukcija pločnikov in ostalih peš povezav**, vključno [...] z napravami in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejši in prijetnejši promet pešcev, prometno signalizacijo, urbano opremo in izvedbo ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce:
  - rekonstrukcija pločnikov: z načrtovano naložbo je predvidena gradnja površin za pešce in kolesarje zunaj vozišča za motorna vozila, na pločnikih, in sicer na Gregorčičevi ulici na severni (prenova) in južni (nova pešpot) strani, na Ulici heroja Staneta pa na zahodni strani ulice. Površine za pešce (in kolesarje) bodo tlakovane, na severnem delu Gregorčičeve ulice, kjer bodo na pločniku tudi površine za kolesarje, bodo ločene od kolesarskih površin z vzdolžno črto. Pred zgradbo občine in na južni strani Gregorčičeve ulice pa bo promet kolesarjev potekal po vozišču;
  - ureditev pešpoti v parku: v parku na Trgu generala Maistra se prenove približno 270 m peščenih pešpoti, ki povezujejo Trg generala Maistra s sosednjimi ulicami;
  - naprave in ukrepi za umirjanje prometa: na Gregorčičevi ulici bo vozišče široko 3,75 m, ker bo na jugu ulice po vozišču potekal promet kolesarjev v smeri zahod–vzhod. Hitrost bo omejena na 30 km/h. Na obravnavanem odseku Ulice heroja Staneta se ohrani dvosmerni promet, s širitvijo pločnika se zoži vozišče za motorna vozila (2 × 3,00 m), hitrost vožnje se omeji na 30 km/h;
  - urbana oprema: površine za pešce (in kolesarje) bodo opremljene z ustrežno prometno signalizacijo. Za slepe in slabovidne so predvidene taktilne oznake. Obravnavana odseka bosta opremljena z urbano opremo (koši za smeti, stojala za kolesa, klopi);

- udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce: vzdolž Gregorčičeve ulice se na južni strani ohrani in obnovi obstoječa zasaditev, na severni strani pa je predvidena zasaditev novega enorednega drevoreda. Na Ulici heroja Staneta pred stavbo MO Maribor je (na zahtevo Zavoda RS za varstvo narave – ZRSVN) predvidena zasaditev zelenic v tlakih na zelenih otokih nepravilnih oblik. V parku na Trgu generala Maistra se na zahtevo ZRSVN odstranita dve drevesi ob pešpoti in nadomestita z novima. Udobju pešcev (in kolesarjev) sta namenjeni tudi nova cestna razsvetljava za varno pešačenje (in kolesarjenje) v pogojih slabše vidljivosti in ponoči ter nova meteorna kanalizacija za varno uporabo površin za pešce (in kolesarje) v času padavin;
- podukrep **vzpostavitev prehodov za pešce in rekonstrukcije križišč** kot del obsežnejših projektov vzpostavitve peš povezav, s katerimi se povečujejo površine za trajnostne oblike mobilnosti in minimizirajo površine za motoriziran promet:

Z načrtovano naložbo se na celotnem obravnavanem območju povečujejo površine za pešačenje in kolesarjenje kot trajnostne oblike mobilnosti ter ožijo vozni pasovi za motoriziran promet.
- rekonstrukcija križišč: za varnejše in udobnejše prehajanje pešcev (in kolesarjev) preko križišč je predvidena celovita prenova križišč na začetku in koncu obodne ulice na Trgu generala Maistra (križišče Gregorčičeva–Grajska in križišče Trg generala Maistra–Razlagova ulica) ter delna obnova križišč s prilagoditvijo robnikov in pločnikov na južnem delu križišč Tyrševa–Krekova in Ulica heroja Staneta–Maistrova.

### Skladnost naložbe z ukrepom kolesarska infrastruktura

V okviru ukrepa so navedeni trije podukrepi. Kot je navedeno v posebnih pogojih za ta ukrep<sup>38</sup>, se s tem ukrepom podpira celovita kolesarska povezava. Načrtovana naložba to ne bo, vendar zajema dopolnitev in s tem sklenitev celovite kolesarske mreže v središču mesta. Ta v mestnem središču povezuje območja s stanovanjskimi objekti, javnimi storitvami, poslovno in gostinsko dejavnostjo, kulturnimi znamenitostmi v središču mesta, športnimi objekti na zahodu povezave ter dostopom do postajališč mestnega avtobusnega prometa, ki so v bližini obravnavanega območja. Povezava je namenjena dnevnim potrebam pešcev in kolesarjev. Celotna povezava meri približno 800 m, pri čemer je del te celovite kolesarske povezave (približno 260 m) že urejen (Gregorčičeva ulica od Strossmayerjeve do Trubarjeve in od Tyrševe do Grajske ulice) in ni vključen v to naložbo.

V okviru naložbe je predvidena gradnja površine za pešce in kolesarje na Gregorčičevi ulici (sklop 1) in na Ulici heroja Staneta (sklop 4). Na severni strani Gregorčičeve ulice bo kolesarska površina zgrajena na pločniku (smer vzhod–zahod), na južni strani pa bo promet kolesarjev potekal po vozišču (smer zahod–vzhod). Na Ulici heroja Staneta (sklop 4) bo zagotovljeno izboljšanje obstoječih površin za kolesarje na vzhodnem pločniku (smer jug–sever) ter vodenje kolesarjev po označeni površini na vozišču na zahodni strani ulice, ob stavbi MO Maribor (smer sever–jug).

V okviru ukrepa so predvideni trije podukrepi. Načrtovana naložba ustreza dvema podukrepoma in zagotavlja možnosti za uvedbo tretjega (ki pa ni vključen v to naložbo):

<sup>38</sup> Vsebinska izhodišča MOPE, točka 3.7 Posebni pogoji glede na vrsto ukrepa, str. 11

- podukrep **gradnja/rekonstrukcija kolesarskih povezav** z morebitnimi premostitvenimi objekti (mostovi, brvi, dvigala ipd.), namenjenih pešcem in kolesarjem, vključno z napravami in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejši in prijetnejši promet kolesarjev, prometno signalizacijo in opremo. Načrtovana naložba zajema:
  - naprave in ukrepe za umirjanje prometa: predvideni so zožitev voznih pasov za motorna vozila na minimum 3,00 m (le na Gregorčičevi 3,75 m, ker po vozišču poteka promet kolesarjev), na Ulici heroja Staneta, kjer se ohrani dvosmerni promet, pa na  $2 \times 3,00$  m ter omejitev hitrosti na 30 km/h na obeh odsekih. Za omejitev hitrosti so predvideni tudi dvignjeni robniki (2 cm), da se prepreči nalet na zelenice in urbano opremo;
  - prometna signalizacija: vozišča za motorna vozila (kjer se promet kolesarjev vodi po vozišču) ter površine za kolesarje (in pešce) bodo opremljeni z ustrezno vertikalno in talno prometno signalizacijo;
  - urbana oprema: odseka Gregorčičeve in Tyrševe bosta opremljena s posebej zasnovano urbano opremo (koši za smeti, stojala za kolesa, klopi);
  - udobnost in privlačnost infrastrukture za kolesarje: vzdolž Gregorčičeve ulice na južni strani že obstaja zasaditev, ki bo izboljšana, na severni strani pa je predvidena zasaditev novega enorednega drevoreda (16 dreves). Na Ulici heroja Staneta pred stavbo MO Maribor, kjer bo promet kolesarjev potekal po cestišču v smeri sever–jug, je predvidena zasaditev grmovnic in šest manjših dreves na zelenih otokih nepravilnih oblik. Za udobje (in varnost) kolesarjev (in pešcev) sta predvideni tudi nova cestna razsvetljava za varno kolesarjenje (in pešačenje) v pogojih slabše vidljivosti in ponoči ter nova meteorna kanalizacija za varno uporabo površin za kolesarje (in pešce) v času padavin;
- podukrep **postavitev varnih kolesarnic, nadstrešnic in stojal za parkiranje koles** in vozil za mikromobilnost, servisnih postaj za popravilo koles, prednostno na postajališčih JPP in pred javnimi objekti:
  - stojala za parkiranje koles: naložba zajema postavitve 10 stojal za kolesa pred stavbo MO Maribor. Postaja za popravilo koles je predvidena na vzhodnem delu Trga generala Maistra, v bližini stavbe Maistrovi dvori (banka). Stojala bodo tipska, zagotovljeno bo varno zaklepanje koles. Nadstrešnice niso predvidene;
- podukrep **postavitev/nadgradnja postaj sistema izposoje javnih koles**, z ustreznim številom koles ali električnih koles:  
Parkirišče za izposajo javnih koles MBajk že obstaja pred občinsko zgradbo. Nova postaja za izposajo javnih koles v okviru naložbe **ni predvidena**, vendar je zanjo predviden prostor na vzhodnem delu Trga generala Maistra, v bližini stavbe Maistrovi dvori (banka).

### 8.3 Skladnost naložbe s posebnimi pogoji za vrsto ukrepa

Pri oblikovanju rešitev v okviru projektiranja ureditve Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra so bila upoštevana vsa ključna vsebinska izhodišča, opredeljena v okviru cilja RSO 2.8 za trajnostno mobilnost. Skladnost s specifičnimi pogoji za podukrepe iz Vsebinskih izhodišč MOPE je povzeta iz Tehničnega poročila<sup>39</sup>.

<sup>39</sup> Projekt obnove Gregorčičeve ulice od Trubarjeve do Maistrove ceste ter odseka Tyrševe in Grajske ulice, PZI, št. 47/2021, prenovljen aprila 2025

### 8.3.1 Skladnost s specifičnimi pogoji za vse vrste ukrepov

V nadaljevanju je podrobno navedena ocena skladnosti s specifičnimi pogoji za vse vrste ukrepov, vključenih v naložbo, kot so navedeni v Vsebinskih izhodiščih MOPE (poglavje 3.7, točka a)).

#### Oblikovanje ulice kot javnega prostora

---

- **Zahteva** v zvezi z upoštevanjem **principov in temeljnih vrednot pobude Novi evropski Bauhaus**:

**Ocena skladnosti z zahtevo**: Projekt ureditve Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra se osredotoča na preoblikovanje ulic v celovit javni prostor, ki v skladu z načeli Novega evropskega Bauhauusa poudarja kakovostno urbano oblikovanje. Pri tem so upoštevani naslednji elementi:

- estetika in funkcionalnost: nova urbana oprema, kot so klopi, stojala za kolesa, koši za smeti, je vključena v celostno zasnovo, kar krepi občutek sodobnega in prijaznega okolja;
- zasnova ozelenitve: uredili se bodo novi drevoredi in zelenice, pri čemer se ohranjajo vsa vitalna obstoječa drevesa. Uvedba enotnega zasaditvenega koncepta in izbor primernih drevesnih vrst bosta pripomogla k vizualni usklajenosti in dolgoročni trajnosti;
- univerzalno oblikovanje in denivelacije: z uvedbo denivelacij površin in prilagoditvijo robnikov bo zagotovljena dostopnost in varnost za vse uporabnike. S položitvijo novih tlakovcev iz avtohtonega materiala (granit, pohorski tonalit) bo zagotovljena skladnost na novo urejenih površin z rešitvami, uporabljenimi pri prenovah v starem mestnem jedru.

- **Zahteva**: najmanj **10 % površin za motorni promet ne sme biti v asfaltni izvedbi**:

**Ocena skladnosti z zahtevo**:

- zahteva se nanaša na celovito prenovu ulic. Ta ukrep bo izveden na Trgu generala Maistra in na Tyrševi ulici z uvedbo skupnega prometnega prostora. Celotna površina teh dveh odsekov bo tlakovana, asfaltiranih površin za promet motornih vozil ne bo.

#### Izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje (ter JPP)

---

Naložba ne vključuje pogojev za javni potniški promet, saj s posodobitvijo linij JPP na obravnavanih odsekih ulic ne potekajo linije mestnega javnega prometa.

**Zahteve**: Pogoji za pešce in kolesarje ter JPP morajo biti izboljšani glede na predhodno stanje s prikazom vzpostavitve oz. povečanja površin za pešce in kolesarje ter JPP in ohranjanjem ali povečanjem števila dreves na območju ureditve. Pešcem in kolesarjem se poti ne smejo podaljšati, udobje se mora izboljšati (širine, nakloni, ovire ...).

**Ocena skladnosti z zahtevami**:

- povečanje površin za pešce in kolesarje: na območju urejanja se bodo površine za pešce povečale za skupaj 722 m<sup>2</sup> (sklop 1: 422 m<sup>2</sup>, sklop 3: 350 m<sup>2</sup>), dodatna mešana površina za pešce in kolesarje (sklop 3) pa za 481 m<sup>2</sup>;

- ohranjanje ali povečanje števila dreves na območju ureditve: na celotnem območju urejanja se ohranjajo vitalna drevesa in sadijo nova v obliki enorednih ali dvorednih drevoredov. Skupaj je predvidena zasaditev 63 novih in dveh nadomestnih dreves;
- poti za pešce in kolesarje se ne smejo podaljšati, izboljšati je treba udobje: poti za pešce in kolesarje se ne bodo podaljšale, saj bodo potekale po pločnikih ob voziščih, vendar bo izboljšano udobje (ustrezne širine, nivojsko prečkanje križišč, osenčenost itn.), kar je podrobneje predstavljeno v naslednji točki 8.3.2, tj. oceni skladnosti s specifičnimi pogoji za posamezne vrste podukrepov.

### Odmiki ovir od površin za pešce (in/ali kolesarje)

**Zahteva:** V primeru ločenih površin za pešce in/ali kolesarje morajo biti te načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih pešca (in/ali kolesarja) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji

**Ocena skladnosti z zahtevo:** Predvidena površina za pešce in kolesarje poteka po pločnikih in je ločena od površin za motorni promet. V prostih profilih pešcev in kolesarjev ni ovir, zagotovljeni so odmiki v skladu z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji. Pri načrtovanju in izvedbi bo posebna pozornost namenjena postavitvi prometnih znakov.

### Omejitev hitrosti

**Zahteve:** Obvezna je uvedba **omejitve hitrosti na največ 30 km/h** za naslednje ukrepe: a) rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum, b) rekonstrukcija dvosmerne ceste v enosmerno, enopasovno, in c) rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje.

Projekt mora vključevati postavitev stacionarnega **merilnika** ali **prikazovalnika** hitrosti.

#### **Ocena skladnosti z zahtevami:**

- omejitev hitrosti: na celotnem območju urejanja je že oziroma bo vzpostavljena cona z omejitvijo hitrosti na 30 km/h, na skupnem prometnem prostoru na Trgu generala Maistra in Tyrševi ulici bo hitrost omejena na 20 km/h. Cona 30 km/h se navezuje na že vzpostavljene cone 30 km/h na sosednjih ulicah. S tem ukrepom se povečuje varnost, tj. zmanjšuje se tveganje za prometne nesreče ter omogočajo boljši pogoji za kolesarjenje in pešačenje. Prispeva se tudi k zmanjšanju hrupa in onesnaženosti;
- prikazovalnik (merilnik) hitrosti je vključen v naložbo, in sicer na začetku območja omejitve hitrosti na 20 km/h (na Trgu generala Maistra, pred območjem gradu).

### Umirjanje prometa

**Zahteva:** Pri projektiranju je treba vključiti ukrepe umirjanja prometa iz tehničnih smernic TSC 03.800:2009 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa in TSC 02.203 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa v nivojskih nesemaforziranih križiščih.

**Ocena skladnosti z zahtevo:** Pri projektiranju so bili upoštevani standardi iz tehničnih smernic. Za zmanjšanje hitrosti motornega prometa in izboljšanje varnosti so predvideni naslednji ukrepi za umirjanje prometa:

- zožitev vozišča: na celotnem območju urejanja, razen na Ulici heroja Staneta, je predviden enosmerni promet z motornimi vozili. Vozni pasovi za motorni promet bodo na celotnem obravnavanem območju zoženi na 3,00 m (3,75 m na Gregorčičevi, kjer po južnem robu vozišča poteka promet kolesarjev) na račun širitve površin za pešce in kolesarje na pločnikih ter površin za kolesarje na voziščih. Zožitev bo prispevala k naravnemu umirjanju prometa;
- drugi ukrepi za umirjanje prometa: k umirjanju prometa bodo prispevale tudi grafične oznake in predvidene zelene površine z 2 cm dvignjenimi robniki, da se prepreči nalet na zelenice in/ali urbano opremo. Postavitev zelenih otokov ali drugih mehanskih ovir zaradi ožine ulic ni primerna.

## **Parkiranje**

---

**Zahteva:** Obvezna je ukinitve vseh parkirišč za motorna vozila na/ob ulici, razen namenskih parkirišč, ki so posebej navedena v zahtevi (Vsebinska izhodišča MOPE, str. 12).

Izjemoma je dovoljena vzpostavitev parkirnih površin za ustavljanje, dostavo in kratkotrajno parkiranje za ukrepa: uvedba skupnega prometnega prostora in rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje.

**Ocena skladnosti z zahtevo:** V okviru prenove Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra je urejanje mirujočega prometa načrtano na dva načina:

- na območjih celovite prenove ulic (Trg generala Maistra in odsek Tyrševe ulice) bodo odstranjena vsa parkirišča (razen namenskih parkirnih mest). Površina namenskih parkirnih mest na vzhodnem delu Tyrševe ulice ne bo presegla 5 % površin, ki se urejajo. Prostori, ki jih zdaj zasedajo parkirana vozila, bodo uporabljeni za širitev javnih površin, urejanje zelenic in ustvarjanje varnih con za pešce in kolesarje;
- na območjih rekonstrukcije pločnikov za povečanje in izboljšanje površin za pešce in kolesarje (severni del Gregorčičeve ulice in zahodni del Ulice heroja Staneta) se zaradi širitve pločnikov ukinejo parkirna mesta. Na zahodnem delu Ulice heroja Staneta se ohranijo namenska parkirna mesta na manj kot 5 % površin, ki se urejajo.

### **8.3.2 Skladnost s specifičnimi pogoji za posamezno vrsto podukrepov**

Kot je navedeno v točki 8.2, naložba v prenovu Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra ter odseka Tyrševe ulice in Ulica heroja Staneta zajema tri podukrepe: ureditev skupnega prometnega prostora, ureditev infrastrukture za pešce in ureditev infrastrukture za kolesarje, ki zajemajo več specifičnih pogojev. V nadaljevanju je predstavljena ocena skladnosti naložbe s specifičnimi pogoji za vse tri podukrepe. Zahteve/pogoji so navedeni v točki b) Vsebinskih izhodišč MOPE (poglavje 3.7, točka b)).

### **Območje skupnega prometnega prostora**

---

Za ta podukrep so opredeljeni štiri specifični pogoji: omejitev hitrosti, prometna signalizacija, lokacija in parkiranje. Ocena skladnosti z zahtevami je navedena po posameznih pogojih:

Pogoj **Omejitev hitrosti** motornih vozil na 20 km/h, pri čemer mora ureditev tudi fizično onemogočati hitrejšo vožnjo.

Projekt mora vključevati postavitve stacionarnega **merilnika** ali **prikazovalnika** hitrosti.

### **Ocena skladnosti s pogoji:**

- **omejitev hitrosti:** na skupnem prometnem prostoru na Trgu generala Maistra in na Tyrševi ulici bo hitrost motornih vozil omejena na 20 km/h. S tem ukrepom se zmanjšuje tveganje za prometne nesreče ter omogočajo boljši pogoji za kolesarjenje in pešačenje;
- **fizično onemogočanje hitrejših vožnj:** k umirjanju prometa bodo prispevale tudi grafične oznake in 2-centimetrski robniki zelenih površin, da se prepreči nalet na zelenice in/ali urbano opremo. Postavitev zelenih otokov ali drugih mehanskih ovir zaradi ožine ulic ni primerna;
- **prikazovalnik (merilnik) hitrosti** je vključen v naložbo, in sicer na začetku Trga generala Maistra, pred območjem gradu, in na Tyrševi ulici.

### **Infrastruktura za pešce**

---

V okviru naložbe je predvidena rekonstrukcija pločnikov, da se zagotovijo udobne in varne površine za pešce (in kolesarje). Ustrezale bodo naslednjim pogojem iz Vsebinskih izhodišč:

- Pogoj **Kakovost in smiselnost povezave:** Povezava za pešce mora biti udobna, varna in smiselna ter oblikovana v skladu z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo.

**Ocena skladnosti s pogojem:** Vse površine za pešce so zasnovane v skladu z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo. So udobne (širina, nakloni, senčenje), varne (ločene od površin za motorni promet in med seboj – z vzdolžno črto) in smiselne, saj potekajo po celotni dolžini obravnavanih odsekov.

- Pogoj **Minimalna širina:** Sofinancirajo se le pločniki in ostale peš povezave, ki bodo dosegali standard za hojo vštrec skladno z nacionalnimi smernicami (minimalna širina 1,6 m). Zoženja zaradi obstoječih objektov ali prometne signalizacije so dopustna lokalno, na manj kot 10 % dolžine pločnika, dolžina posamezne zožitve pa ne sme presegati 50 m. Pri tem so lokalne zožitve dopustne le ob hkratnem upoštevanju minimalnih standardov tudi za širino voznih pasov za motorna vozila. [...]. Prav tako lokalne zožitve niso dopustne, kjer so v profilu ceste površine za parkiranje.

**Ocena skladnosti s pogojem:** Vsi pločniki bodo enotne širine, ki bo presegala 1,60 m. Lokalnih zožitev ne bo.

- Pogoj **Univerzalno oblikovanje:** Zahtevano je, da so vse površine za pešce načrtovane tako, da omogočajo varno in neovirano samostojno gibanje oseb na invalidskih vozičkih ter drugih oseb z oviranostmi. Vsi prehodi preko cestišča morajo biti nivojski (dvignjen prehod za pešce) ali imeti klančino z naklonom največ 1 : 12 (8,3 %), minimalne širine 1,2 m. Enako velja za druge spremembe nivoja. Kjer se zaradi klančine zožuje profil pločnika, je treba upoštevati pogoje za lokalne zožitve pri pogojem Minimalna širina. Prehodi morajo biti opremljeni s taktilnimi oznakami, skladnimi s priročnikom „Z belo palico po mestu“.

**Ocena skladnosti s pogojem:** Vse širine in nakloni površin za pešce bodo urejeni tako, da bodo omogočali varno in neovirano samostojno gibanje oseb na invalidskih vozičkih ter drugih oseb z oviranostmi. Vsi prehodi ulic bodo dvignjeni in s predpisanim naklonom klančin, brez zožitev profilov pločnika zaradi klančin. Na vseh prehodih za pešce so predvidene taktilne oznake, projektirane v skladu s predpisi in priročnikom Z belo palico po mestu.

- Pogoj **Prehodnost cest**: Razdalja med prehodi za pešce ne sme biti več kot 200 m, razen kjer to zaradi rabe prostora ni smiselno. Pri cestah brez označenih prehodov in neprekinjene sredinske črte na ulici z omejitvijo hitrosti 30 km/h ali manj, pogoj ne velja.

**Ocena skladnosti s pogojem**: Razdalja med križišči povsod znaša manj kot 200 m. Na skupnem prometnem prostoru (Trg generala Maistra in Tyrševa ulica) prehodi za pešce niso označeni, promet motornih vozil bo potekal po enem pasu.

- Pogoj **Odmiki ovir od površin za pešce (in/ali kolesarje)**: Površine za pešce morajo biti načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih pešca (in/ali kolesarja) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji.

**Ocena skladnosti s pogojem**: V prostih profilih pešcev (in kolesarjev) ni nikakršnih ovir, zagotovljeni so odmiki v skladu z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji.

- Pogoj **Obojestranska povezava in dostop do infrastrukture**: Pločnika morata biti urejena na obeh straneh ceste, razen kjer na eni strani ceste ni ne izhodišč ne ciljev poti in pri cestah brez označenih prehodov in neprekinjene sredinske črte. Do površin za pešce mora imeti dostop vsak vhod v objekt.

**Ocena skladnosti s pogojema**: Pločniki za pešce (in kolesarje) se urejajo na Gregorčičevi ulici (preureditev na severni, nova pešpot na južni strani) in Ulici heroja Staneta, in sicer na obeh straneh po celotni dolžini odseka. Dostop do površin za pešce je zagotovljen iz vsakega vhoda v objekt.

## *Infrastruktura za kolesarje*

---

V okviru naložbe je predvidena nova kolesarska povezava na Trgu generala Maistra (na mestu sedanjih parkirišč), drugod pa širitev in rekonstrukcija pločnikov, da se zagotovijo udobne in varne površine za kolesarje (in pešce), ki bodo na severnem delu Gregorčičeve in vzhodnem delu Ulice heroja Staneta potekale ločeno od prometa motornih vozil na pločniku. Na južnem delu Gregorčičeve in zahodnem delu Ulice Heroja Staneta bodo kolesarji vozili po vozišču. Površine za kolesarje ustrezajo naslednjim specifičnim pogojem:

- Pogoj **Izdelan koncept kolesarske povezave in dostop do infrastrukture**: V opisu pogoja je zahtevano, da projekt predstavlja celovito kolesarsko povezavo, ki je lahko izvedena v več etapah, pri čemer lahko ukrep, ki je predmet vloge, predstavlja eno ali več etap. Izkazati je treba, da celovita povezava povezuje izhodišče in cilj poti vsakodnevnih kolesarjev znotraj mesta skladno s smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih. K vlogi mora vlagatelj priložiti tehnični izris celovite kolesarske povezave s predvidenimi vrstami kolesarske infrastrukture in roki realizacije.

**Ocena skladnosti s pogojem**: Ocenjujemo, da zahteve glede celovite kolesarske povezave oziroma posamezne etape take povezave za načrtovano naložbo v ureditev cestnih odsekov v središču mesta **niso relevantne**, saj ne gre za kolesarsko povezavo ali posamezno etapo kolesarske povezave od izvora do ponora. Načrtovana naložba se na začetku in koncu vsakega odseka navezuje na že izgrajeno kolesarsko mrežo po ulicah mestnega središča in je s tem del mestne kolesarske mreže.

- Pogoj **Neposrednost kolesarske povezave**: Dolžina povezave predstavlja kolesarsko traso, ki ni 20 % daljša od optimalne dolžine in daljša trasa nima večjega števila križanj od trase z optimalno dolžino.

**Ocena skladnosti s pogojem:** Kolesarske površine potekajo vzdolž vozišč za motorna vozila na obeh straneh ulic in ne presegajo dolžin vozišč. Trasa je torej optimalna.

- Pogoj **Udobnost kolesarske povezave (križanja):** Na križanjih povezave z neprednostnimi cestami je predvideno nivojsko vodenje kolesarja (dvignjeni plato) oz. so klančine z vzdolžnimi nakloni pod 1 : 20 (5 %) ali v primeru kolesarskega pasu neposredno vodenje preko križišča. Pot kolesarja se pri križanju z neprednostnimi cestami ne sme lomiti ali podaljševati.

**Ocena skladnosti s pogoji:** Na vseh križanjih je predvideno nivojsko vodenje kolesarjev, zato se pot kolesarjev pri križanju ne lomi in ne podaljšuje. Nakloni so največ 5 %.

- Pogoj **Udobnost kolesarske povezave (uvozi):** Kolesarska povezava se ne dviga in spušča na posameznih uvozih (rodeo-efekt). Uvozi morajo biti tehnično rešeni v okviru varovalnega pasu – brez poseganja v uporabno širino kolesarske povezave.

**Ocena skladnosti s pogoji:** Nivo vozišča je dvignjen, zato se kolesarske poti ne lomijo in ni „rodeo-efekta“. Zaradi uvozov ni posegov v uporabne širine kolesarskih površin.

- Pogoj **Odmiki ovir od površin za kolesarje (ali pešce):** Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih kolesarja (ali pešca) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji.

**Ocena skladnosti s pogoji:** V prostih profilih kolesarjev (in pešcev) ni ovir, zagotovljeni so tudi odmiki v skladu z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji.

- Pogoj **Najmanjši dopustni polmeri krožnih lokov v križiščih:** Kolesarske površine morajo biti načrtovane tako, da je na prednostnih smereh v križiščih in krožiščih polmer krožnega loka kolesarske površine  $R_{min}$  najmanj 10,00 m.

**Ocena skladnosti s pogoji:** Prednostna je Gregorčičeva ulica, ki se ureja. Ulica je ravna, zato ni zamikov kolesarskih stez. Pri gradu se nadaljuje na obodno ulico Trga generala Maistra, ki nato zavije proti severu in se nadalje na Ulico heroja Staneta. Radij je večji od 10 m.

- Pogoj **Števec kolesarjev:** Za vzpostavljeno kolesarsko povezavo, daljšo od 1 km, je treba predvidevati štetje števila kolesarjev pred pričetkom izvedbe projekta (najmanj 7 zaporednih dni – 1 teden, v spomladanskem ali jesenskem času) in po zaključku projekta.

**Ocena skladnosti s pogoji:** Predvidena sta dva števca kolesarjev.

- Pogoj **Širina kolesarskih površin:** Kolesarske površine morajo ustrezati normalnim ali večjim širinam, opredeljenim za posamezno vrsto kolesarske površine v Pravilniku o kolesarskih površinah. Ožje kolesarske površine se ne sofinancirajo.

Če se ob kolesarskih površinah gradi infrastruktura za pešce, mora le-ta izpolnjevati standard za hojo vštrec v skladu z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo (minimalna širina 1,6 m). Zaradi gradnje kolesarske infrastrukture ni dopustno ožiti obstoječe infrastrukture za hojo na širino, ki je manjša od 1,6 m.

Odstopanje od normalnih širin za površine za kolesarje ter gradnja skupne površine za mešan promet pešcev in kolesarjev je izjemoma upravičena, če zaradi prostorskih omejitev ali vzpostavitve drevoreda ob povezavi ni mogoče zagotoviti ločenih površin po zgoraj navedenih pogojih, ob upoštevanju normalnih širin voznih pasov za motorni promet (vključno z nižanjem dovoljene hitrosti, če je to relevantno) in da v profilu ceste ni površin za parkiranje.

**Ocena skladnosti s pogoji:** Načrtovane površine za pešce in kolesarje na pločnikih so ločene z vzdolžnimi črtami in oznakami. Vse takšne površine bodo širše od 1,60 m. Zožitev ne bo. Zaradi gradnje kolesarskih površin se ne zožujejo obstoječe površine za hojo. Površine za kolesarje (in pešce) se širijo na račun popolne (ali delne) odstranitve parkirnih mest za motorna vozila.

## ***Parkirišča za kolesa***

---

V okviru prenove odsekov ulic je predvidena gradnja novih površin s stojali za parkiranje koles, in sicer.

- štiri parkirna mesta (PM) na južni strani Gregorčičeve, zraven Študentskega servisa;
- 26 PM ob parku in drevoredu na Trgu generala Maistra;
- 10 PM na JV strani Trga generala Maistra (ob Vinagu);
- 10 PM ob stavbi MO Maribor
- štiri PM na zahodni strani Tyrševe ulice.

Parkirišča za kolesa bodo ustrezala naslednjim specifičnim pogojem:

- Pogoj **Skladnost s smernicami:** Parkirišče je tehnično načrtovano skladno s smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih. Mikrolokacija in normativi števila parkirnih mest za kolesa morajo upoštevati usmeritve predmetnih smernic.

**Ocena skladnosti s pogoji:** Pri načrtovanju parkirišč za kolesa so bile poleg predpisov upoštevane smernice Kolesarjem prijazna infrastruktura: parkirišča so postavljena v bližini najpogostejših ciljev kolesarskih poti (MO Maribor, poslovne in storitvene dejavnosti, kulturni spomeniki).

- Pogoj **Zagotavljanje polnjenja e-koles in parkiranja tovornih koles:** Parkirišča za kolesa z več kot 10 parkirnimi mesti morajo za vsaj 30 % parkirnih mest omogočiti brezplačno polnjenje električnih koles. Parkirišča za kolesa z 20 ali več parkirnimi mesti morajo zagotoviti najmanj 10 % parkirnih mest za parkiranje večjih (npr. tovornih) koles.

**Ocena skladnosti s pogoji:** Zahteve glede polnjenja e-koles in parkiranja tovornih koles so upoštevane. Možnosti brezplačnega polnjenja in možnosti pakiranja večjih koles bodo zagotovljene na postaji ob parku in drevoredu na Trgu generala Maistra.

- Pogoj **Zagotovljen dostop do parkirišča za kolesarje:** Novo parkirišče ima/bo imelo zagotovljen varen dostop s kolesom. Varen dostop predstavlja zagotovljena varna infrastruktura za kolesarja do mikrolokacije parkirišča.

**Ocena skladnosti s pogoji:** Do vseh petih načrtovanih parkirišč za kolesa bo zagotovljen dostop po varnih površinah za kolesarjenje – vsa parkirišča so načrtovana ob kolesarskih površinah, ki se bodo uredile v okviru načrtovane naložbe.

- Pogoj **Oddaljenost parkirišča za kolesarje od cilja poti:** Oddaljenost parkirišča od najpogostejšega cilja poti v bližini parkirišča ne presega 80 m in hkrati ni večja od razdalje do najbližjega parkirišča za osebna vozila, razen za vozila invalidnih oseb (znak 5352). Vlagatelj v vlogi definira cilj poti, za katerega gradi javna parkirna mesta za kolesa.

**Ocena skladnosti s pogoji:** Cilji poti za vsa načrtovana parkirišča za kolesa so stavba MO Maribor, bližnji objekti poslovnih in storitvenih dejavnosti in kulturni spomeniki. Vsa načrtovana nova parkirišča za kolesa bodo v neposredni bližini (manj kot 80 m) navedenih ciljev. Parkirišč za osebna vozila na Trgu generala Maistra in Tyrševi ulici ne bo, na

Gregorčičevi ulici in Ulici heroja Staneta pa bodo postavljena neposredno pred objekti, ki so cilj kolesarskih poti

- Pogoj **Dostopnost**: Parkirišče za kolesa bo javno in pod enakimi pogoji dostopno vsem uporabnikom.

**Ocena skladnosti s pogojem**: Vsa načrtovana parkirišča za kolesa bodo javno in pod enakimi pogoji dostopna vsem uporabnikom.

### *Sistem izposoje javnih koles*

Parkirišče za izposajo javnih koles MBajk že obstaja pred občinsko zgradbo. Nova postaja za izposajo javnih koles v okviru naložbe ni predvidena, vendar je zanjo predviden prostor na vzhodnem delu Trga generala Maistra, v bližini stavbe MO Maribor.

## 8.4 Prispevek načrtovane naložbe k doseganju kazalnikov PEKP

Načrtovana naložba bo prispevala k naslednjim kazalnikom učinka in rezultata programa Evropske kohezijske politika v Sloveniji:

Preglednica 8: **Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP**

Identifik.	Kazalnik učinka	EM	Mejnik 2024	Cilj 2029
RC058	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	2,00	10,00
	<i>Prispevek naložbe h kazalniku</i>	<i>km</i>	<i>0</i>	<i>1,225</i>
ID	Kazalnik rezultata	EM	Izhodiščna vrednost	Cilj 2029
RCR64	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo – Vzhodna kohezijska regija	Uporabniki/leto	0	200.000
	<i>Prispevek naložbe h kazalniku</i>	<i>Uporab./leto</i>	<i>0</i>	<i>20.000</i>

Naložba bo prispevala tudi k specifičnim kazalnikom na ravni operacije (opredeljeni so v prilogi A k Vsebinskim izhodiščem MOPE):

- SK127 število celovito rekonstruiranih ulic ali cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti: 2
- SK128 površina celovito rekonstruiranih ulic skladno z načeli trajnostne mobilnosti: 9.270 m<sup>2</sup>
- SK129 število novih območij skupnega prometnega prostora: 2
- SK130 površina novih območij skupnega prometnega prostora: 9.270 m<sup>2</sup>
- SK138 dolžina novih povezav za pešce: 415 m
- SK139 dolžina rekonstruiranih povezav za pešce: 1.055 m,
- SK140 število novih con za pešce: 2
- SK141 število rekonstruiranih con za pešce: 2
- SK142 površina novih con za pešce: 722 m<sup>2</sup>
- SK143 površina rekonstruiranih con za pešce: 2.376 m<sup>2</sup>
- SK145 število novih parkirnih mest za kolesa: 54
- SK146 število postavljenih števcov kolesarjev: 2.

## 8.5 Prispevek k merilom za dodatno skladnost z nameni SC RSO 2.8

V nadaljevanju so na kratko povzeti prispevki načrtovane naložbe k merilom (sklop C) za dodatno skladnost z nameni specifičnega cilja RSO 2.8 (finančni obrazec, točka 7), ki v tem PIZ bodisi niso izrecno navedeni ali so obširneje predstavljeni v več delih PIZ. Merila so označena s številkami iz finančnega obrazca vloge (7.1., 7.2 itn.).

### 7.1 Prispevek k družbeni spremembi in dvigu družbene ozaveščenosti

Ključni namen načrtovane naložbe je zagotovitev kakovostne infrastrukture za (nadaljnji) razvoj trajnostne mobilnosti v središču mesta. S tem želi MO Maribor pospešiti družbeno spremembo: spreminjanje potovalnih navad pri dnevnih poteh v mestu, da se pospeši premik od netrajnostnih (osebni avtomobil) k trajnostnim (hoja, kolesarjenje) oblikam mobilnosti v mestnem središču. Izgradnja udobnih in privlačnih površin za kolesarje in pešce bo prispevala k spreminjanju odnosa do pešačenja in kolesarjenja ter povečanju deleža trajnostne mobilnosti v mestu. Zmanjšanje izpuhov TGP in ozelenitev bosta prispevala k čistejšemu zraku in večji kakovosti bivanja za prebivalce ob odsekih ulic, ki se urejajo s to naložbo. Učinki uvedbe omejitev hitrosti bodo prispevali k dvigu družbene ozaveščenosti o varnosti v prometu, odstranitvev parkirnih mest za osebna vozila pa bo pripomogla k povečanju ozaveščenosti o primernosti trajnostnejših načinov mobilnosti v središču mesta.

### 7.2 Vključitev ukrepov za zagotavljanje dostopnosti, tudi za invalide

V okviru prenove odsekov ulic v središču mesta bodo zagotovljeni pogoji za izboljšanje uporabe površin za pešce, vključno z invalidi na invalidskih vozičkih in osebami z drugimi oviranostmi. Vse površine za pešce bodo omogočale samostojno uporabo z invalidskimi vozički: širina površin za pešce, niveliranje prehodov za pešce in prehodov čez križišča, za usmerjanje slepih in slabovidnih oseb bodo na voljo taktilne oznake, zasnovane tudi v skladu s priročnikom Z belo palico po mestu.

### 7.3 Navezovanje na aktivnosti drugih specifičnih ciljev PEKP

Načrtovana naložba se navezuje na specifični cilj RSO 2.7 PEKP Izboljšanje varstva in ohranjanja narave ter biotske raznovrstnosti in zelene infrastrukture, tudi v mestnem okolju, in zmanjšanje vseh oblik onesnaževanja.

V okviru prenove odsekov ulic je povsod velik poudarek namenjen ozelenitvi in zasaditvam dreves. Povečanje obsega zelenih površin sicer ni veliko, saj gre v glavnem za ohranjanje in izboljšanje obstoječih zelenih površin. Predvidena pa je zasaditev drevoreda na Trgu generala Maistra, severnem delu Gregorčičeve in na Tyrševi ter ureditev zelenic na Ulici heroja Staneta. S temi ukrepi bo naložba prispevala k izboljšanju zelenih in povečanju z drevesi zasajenih površin v mestu, kar bo med drugim prispevalo k ponorom za CO<sub>2</sub> in zmanjšanju toplotne obremenitve ter izboljšalo pogoje za ohranjanje biotske raznovrstnosti. Z uvedbo omejitev hitrosti za motorna vozila na celotnem območju urejanja pa bodo zagotovljeni pogoji za zmanjšanje izpuhov TGP in delcev iz prometa.

## 7.4 Uporaba sodobnih tehnologij v prometnih sistemih

---

Načrtovana prenova Trga generala Maistra in odsekov ulic v središču mesta je zasnovana na celovitem pristopu k prenovi javnega prostora, kjer se urbanistična zasnova prepleta z kulturnovarstvenimi, okoljevarstvenimi in podnebnimi cilji, kar prispeva k izboljšanju kakovosti življenja in varnosti za vse uporabnike. Celostna zasnova prispeva k oblikovanju sodobnega, trajnostnega in prijaznega javnega prostora, ki bo pripomogel k večji kakovosti življenja v urbanem okolju.

Pri vseh načrtovanih posegih bo zagotovljena skladnost z najnovejšimi tehničnimi smernicami in standardi. Pri nujni prenovi komunalnih vodov je poudarek na energetski učinkovitosti in uporabi okolju prijaznih tehnologij pri razsvetljavi, vodovodnih in plinovodnih sistemih ter kanalizaciji.

V okviru prenove Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra je načrtovana uporaba naslednjih sodobnih tehnologij v skladu z Vsebinskimi izhodišči MOPE (poglavje 2, stran 6):

- *prednostno vodenje pešcev in kolesarjev*: kolesarji in pešci bodo imeli prednost v območjih skupnega prometa ter na vseh križiščih; vodenje pešcev in kolesarjev bo potekalo po dvignjenih prehodih;
- *enostavno in uporabniku prijazno prehajanje med različnimi oblikami mobilnosti*, saj so predvidena nova parkirišča za kolesa, dostopna preko površin za pešačenje in kolesarjenje, na voljo je tudi prostor za umestitev postaje za izposajo javnih koles MBajk (postavitev postaje ni vključena v naložbo). To zagotavlja uporabnikom enostaven prehod med pešačenjem in kolesarjenjem, tudi z uporabo javnih koles;
- *omejevanje motornega prometa v mestnih jedrih, območjih prijaznega prometa in brezemisijских conah*: celotno območje obdelave je predvideno kot območje prijaznega prometa: omejitev hitrosti motornih vozil na 30 km/h oz. na 20 km/h na območjih skupnega prometa, zožitev vozišča za motorna vozila na minimum (2 × 3,00 m); ukinjena so vsa parkirna mesta za motorna vozila na Trgu generala Maistra in odseku Tyrševe ulice (razen namenskih, s površinami, ki ne presegajo 5 % površin, ki se urejajo), in del parkirnih mest na Gregorčičevi ulici (južni del) in Ulici heroja Staneta (vzhodni del).

## 7.5 Ukinitev parkirnih mest

---

Kot je podrobneje navedeno v točki 8.3.1, odstavek Parkiranje, se bodo v okviru prenove Trga generala Maistra in Tyrševe ulice z uvedbo skupnega prometnega prostora ukinila vsa obstoječa parkirna mesta za motorna vozila. Parkirna mesta za kratkotrajno ustavljanje in namenska parkirna mesta so predvidena le na Tyrševi ulici (ne presegajo 5 % površine, ki se ureja). Poleg tega je predvidena delna ukinitve vseh parkirnih mest na odsekih, kjer se ureja infrastruktura za pešačenje in kolesarjenje, tj. na severnem delu Gregorčičeve ulice in zahodnem delu Ulice heroja Staneta. Na Ulici heroja Staneta se ohranijo le dovoljene površine za namenska parkirna mesta.

## ***7.7 Vključitev ozelenitve in urbane opreme***

---

Kot je podrobneje pojasnjeno v točki 11.3 tega PIZ, je v okviru vseh ukrepov prenove Trga generala Maistra in odsekov ulic velik poudarek namenjen zasaditvi oz. dosaditvi drevoredov ter ohranitvi in izboljšanju zelenih površin s travami in cveticami. Zelene površine so namenjene udobju uporabnikov in povečanju privlačnosti površin za pešačenje in kolesarjenje. Obenem bodo drevesni nasadi prispevali k ponoru CO<sub>2</sub>, ki izvira iz prometa motornih vozil, in zmanjšanju toplotnih obremenitev.

Urbana oprema zajema postavitev klopi, košev za smeti in pitnika. Urejena bodo tudi nova parkirišča za kolesa na petih lokacijah s skupno 54 novimi parkirnimi mesti.

## ***7.8 Prispevek k doseganju ciljev NEPN***

---

Kot je podrobneje opredeljeno v točki 7.1.6 tega dokumenta, bo naložba v ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra ter odsekov Tyrševe ulice in Ulice heroja Staneta v skladu z načeli trajnostne mobilnosti z omejitvami hitrosti in širin voznih pasov za motorna vozila ter odstranitvijo večine parkirišč za motorna vozila prispevala k zmanjšanju obsega prometa z osebnimi motornimi vozili v mestnem središču ter s tem k zmanjšanju izpustov TGP in delcev iz prometa, s čimer bo prispevala k udejanjanju ciljev NEPN.

## **8.6 Drugi predvideni ukrepi pri ureditvi Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra**

Poleg navedenih ključnih ukrepov naložba vključuje tudi prenavo cestne razsvetljave in sistema odvajanja meteorne vode (več v točkah 11.4.1 in 11.4.2) ter prenavo infrastrukturnih vodov (kanalizacija za odvajanje odpadne vode, vodovod, plinovod, TK in drugi vodi), ki so v navedeni v projektnih pogojih upravljavcev (več v točkah 11.4.3–11.4.7) in zato nujni za izvedbo ukrepov. Nova cestna razsvetljava in meteorna kanalizacija sta nujni tudi za delovanje površin za kolesarje in pešce ter njihovo udobje in osebno varnost.

Z gradnjo komunalne infrastrukture se zagotavlja tehnična usklajenost vseh elementov prenove ter njihova skladnost z najnovejšimi standardi in zahtevami mehanizma CTN RSO 2.8. Celostna zasnova pa prispeva k oblikovanju sodobnega, trajnostnega in prijaznega javnega prostora, ki bo prispeval k večji kakovosti življenja v urbanem okolju.

V vsebinskih izhodiščih MOPE (poglavje 4.2, točka f)) je opredeljeno, da se „gradnja komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestavitve vodov ...) šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oz. prenova nujna zaradi izvedbe ukrepa“. Vendar pa je višina upravičenih stroškov, ki se priznajo za gradnjo komunalne infrastrukture omejena (podrobneje v točki 12.3.2 tega PIZ).

## 9 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

### 9.1 Stroški vzdrževanja urejenega cestnega odseka

#### *Stroški tekočega in investicijskega vzdrževanja*

---

Urejene odseke ulic s površinami za pešce in kolesarje ter zasaditvami bo predvidoma vzdrževalo Javno podjetje Nigrad. Stroški tekočega in investicijskega vzdrževanja so ocenjeni na podlagi podatkov MO Maribor. Vzdrževanje zajema redno pregledovanje, vzdrževanje prometnih površin, bankin, naprav za odvodnjavanje, cestne razsvetljave, naprav in ureditev, vzdrževanje zelenic in nasadov ter čiščenje prometnih površin in zimsko službo. Ocenjen letni strošek vzdrževanja 805 m dolgega cestnega odseka bo znašal po sedanjih cenah pribl. **6.990,00 EUR**. Strošek zajema stroške materiala, delovnih strojev in plač delavcev ipd. Predvideno je 1-odstotno letno povečevanje stroškov. Stroški investicijskega vzdrževanja bodo nastali vsakih 10 let po začetku obratovanja. Po sedanjih cenah so ocenjeni na približno **154.500,00 EUR** (2 % nabavne vrednosti).

#### *Amortizacija*

---

Za amortizacijo ceste z zelenicami in urbano opremo so predvidene naslednje letne stopnje amortizacije: 3,5 % za GOI dela, 10 % za zelenice in nasade ter 20 % za urbano opremo. Podrobnejši prikaz stroškov vzdrževanja in amortizacije je v točkah 10.3.2–10.3.3 in 10.4.3 tega PIZ.

### 9.2 Prihodki

Cestni odseki s površinami za pešce in kolesarje ter skupnim prostorom, zelenice in nasadi ter urbana oprema so javno dobro, ki ga lahko uporabljajo vsi. Zato se uporaba naložbe ne bo zaračunavala in **ne bo ustvarjala prihodkov**. MO Maribor bo s transferji iz proračuna pokrivala stroške vzdrževanja vozišč, površin za pešce in kolesarje, zelenih površin in nasadov te urbane opreme izvajalcu vzdrževanja.

## 10 ANALIZA VARIANT ZA IZVEDBO IN IZBIRA OPTIMALNE VARIANTE

Analiza variant za izvedbo naložbe je ključna sestavina PIZ. MO Maribor je že v DIIP kot neprimerno zavrnila varianto 0 – brez naložbe, saj z njo ne bi dosegla ciljev, ki si njih je zastavila v zvezi z naložbo, tj. zagotovitve pogojev za spodbujanje trajnostne mobilnosti v središču mesta. Zato varianta brez naložbe tudi ni ocenjena v PIZ.

V PIZ sta bili v analizo možnih variant za izvedbo naložbe vključeni naslednji varianti:

- varianta 1: „naložba brez financiranja iz CTN“;
- varianta 2: „naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki“.

MO Maribor se je odločila, da tehnično-tehnološke rešitve, ki je bila izbrana na podlagi idejnega projekta IZP Ureditev Gregorčičeve ulice<sup>40</sup> in podrobno opredeljena projektu za izvedbo (PZI)<sup>41</sup>, ne bo spreminjala, saj ustreza vsem ciljem mesta in tudi vsem pogojem in zahtevam, navedenim v Vsebinskih izhodiščih MOPE. Tudi lokacija – navedeni odseki Gregorčičeve in Tyrševe ulice ter Ulice heroja Staneta in Trg generala Maistra – ostaja nespremenjena. Varianti 1 in 2 za izvedbo naložbe, ki sta analizirani v tem PIZ, se med seboj razlikujeta po času izvedbe in načinu financiranja.

### 10.1 Predstavitev variant

#### 10.1.1 Varianta 1: „naložba brez financiranja iz CTN“

Po tej varianti MO Maribor za naložbo ne bo pridobila sofinanciranja iz mehanizma CTN. Lastnih sredstev za naložbo nima, saj so zaradi številnih projektov, ki že potekajo ali so pripravljeni za izvedbo, vsa razpoložljiva proračunska sredstva za naložbe rezervirana. Tudi dodatno zadolževanje občine ni možno, saj je MO Maribor že najela ali bo najela posojila za predfinanciranje stroškov izvajanja tekočih in načrtovanih naložb, ki bodo pozneje povrnjeni iz evropskih in državnih virov, in lastno udeležbo. Investitor ocenjuje, da bi lahko naložbo začel izvajati šele čez šest let, leta 2031, in jo zaključil v sredini leta 2032. Ocenjena vrednost naložbe po stalnih cenah (februar 2025) in tekočih cenah je prikazana v naslednjih preglednicah:

Preglednica 9: Ocenjena vrednost naložbe, varianta 1, stalne cene

Ozn.	Ime sklopa, vrsta posega	Skupaj 2025–2032		
		Brez DDV	DDV	z DDV
1	Ceste s površinami za pešce in kolesarje	3.048.827,88	670.742,13	3.719.570,01
2	Komunalna infrastruktura	2.410.676,04	261.390,47	2.672.066,51
3	Urbana oprema	255.487,51	56.207,25	311.694,76
4	Ozelenitve	163.928,77	36.064,33	199.993,10
5	Storitve zunanjih izvajalcev	254.054,17	55.891,92	309.946,09
6	Informiranje in komuniciranje	6.000,00	1.320,00	7.320,00
7	<b>SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA</b>	<b>6.138.974,36</b>	<b>1.081.616,11</b>	<b>7.220.590,47</b>

40 Št. projekta 38/2020, Parter Petra Krištof, s. p., Maribor, september 2020

41 Ureditev Gregorčičeve ulice, Parter Petra Krištof, s. p., Maribor, november 2021, posodobljeno april 2025

Preglednica 10: **Ocenjena vrednost naložbe, varianta 1, tekoče cene**

Ozn.	Ime sklopa, vrsta posega	Skupaj 2025–2032		
		Brez DDV	DDV	z DDV
1	Ceste s površinami za pešce in kolesarje	3.607.114,11	793.565,10	4.400.679,21
2	Komunalna infrastruktura	2.852.107,07	309.255,00	3.161.362,07
3	Urbana oprema	302.271,11	66.499,65	368.770,76
4	Ozelenitve	193.946,59	42.668,25	236.614,84
5	Storitve zunanjih izvajalcev	285.569,03	62.825,19	348.394,22
6	Informiranje in komuniciranje	14.197,38	3.123,42	17.320,80
7	<b>SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA</b>	<b>7.255.205,30</b>	<b>1.277.936,61</b>	<b>8.533.141,91</b>

V letu 2025 bo MO Maribor v vsakem primeru iz proračuna pokrila že nastale in predvidene stroške izdelave dokumentacije v vrednosti 99.979,00 EUR z DDV. Zaradi odložitve naložbe za šest let bi celotna naložbena vrednost z DDV ob upoštevanju ocenjene stopnje inflacije<sup>42</sup> znašala 8.533.141,90 EUR, kar pomeni povečanje za več kot 10 %, (tj. za 805.956,28 EUR) glede na vrednost izvedbe v letih 2025–2027 po varianti 2.

Ker MO Maribor za izvedbo naložbe v letih 2031–2032 ne bi mogla zagotoviti lastnih sredstev, bi morala najeti bančno posojilo v višini 6.000.000,00 EUR z dobo vračila 5 let, kar bi dodatno povečalo stroške naložbe (amortizacijski načrt je v točki 10.3.2) za 597.870,08 EUR in naložba bi se s tem dodatno podražila za približno 7 %. Skupno povečanje stroškov naložbe, izvedene po varianti 1, zaradi inflacije in stroškov posojila (glede na tekoče cene, upoštevane v varianti 2) bi znašalo več kot 18 %. Poudariti je treba tudi, da bi po končani naložbi MO Maribor še tri leta vračala najeto bančno posojilo, zato bi morala v proračunu zagotoviti dovolj sredstev za obresti in stroške ter vračilo glavnice. Izvedba celotne naložbe, skupaj s pripravljalnimi deli v letu 2025, bi trajala več kot šest let.

Izvedba naložbe po varianti 1 pa ni le dražja in dolgotrajnejša. Zaradi zamika naložbe se cilji in učinki projekta ter vse koristi, povezane z njimi, zamaknejo za šest let. V vmesnem času se prometne in varnostne razmere ter udobje za pešce in kolesarje na obravnavanih odsekih ulic in na Trgu generala Maistra slabšajo, obseg aktivnega in mirujočega prometa z osebnimi motornimi vozili pa ostaja vsaj na enaki ravni, kar vpliva na nadaljnje poslabševanje živalskih in rastlinskih habitatov na celotnem območju in tudi na poslabšanje kakovosti življenja stanovalcev v tem delu mesta in obiskovalcev.

### **10.1.2 Varianta 2: „z naložbo v načrtovanem obsegu in dinamiki“**

V tej varianti se predpostavlja, da se naložba izvede v načrtovanem obsegu, času in z načrtovanimi viri financiranja. MO Maribor pridobi sredstva za financiranje skoraj 65 % vrednosti celotne naložbe iz mehanizma CTN. Naložba se izvede, kot je načrtovano, v letih 2026 in 2027, in ni dodatnih podražitev zaradi inflacije. Zaradi pridobljenega sofinanciranja iz CTN, najetje posojila ni potrebno in ni stroškov, povezanih s posojilom. Urejeni odseki Gregorčičeve in Tyrševe, Ulice heroja Staneta in Trg generala Maistra z varnimi, udobnimi in privlačnimi površinami za pešce in kolesarje bo uporabnikom na voljo že v sredini leta 2027. Vrednost variante 2 v stalnih in tekočih cenah brez DDV in z odbitnim DDV je prikazana v naslednji preglednici:

<sup>42</sup> Za projekcije je uporabljena stopnja inflacije za leto 2025 (2,7 %), za vsa ostala leta pa 2,2 % JNGG, UMAR, september 2025

Preglednica 11: **Ocenjena vrednost naložbe, varianta 2, stalne in tekoče cene**

Ozn.	Ime sklopa, vrsta posega	Stalne cene		Tekoče cene	
		Brez DDV	z DDV	Brez DDV	z DDV
1	Ceste s površinami za pešce in kolesarje	3.048.827,88	3.719.570,01	3.270.432,14	3.989.927,21
2	Komunalna infrastruktura	2.410.676,04	2.672.066,50	2.575.805,25	2.855.886,04
3	Urbana oprema	255.487,51	311.694,76	274.057,64	334.350,32
4	Ozelenitve	163.928,77	199.993,10	175.843,94	214.529,61
5	Storitve zunanjih izvajalcev	254.054,17	309.946,09	266.237,23	324.809,42
6	Informiranje in komuniciranje	6.000,00	7.320,00	6.297,56	7.683,03
7	<b>SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA</b>	<b>6.138.974,36</b>	<b>7.220.590,47</b>	<b>6.568.673,76</b>	<b>7.727.185,63</b>

Urejeno območje bo prispevalo k izboljšanju prometne varnosti pešcev in kolesarjev ter zagotovilo povezanost površin za pešačenje in kolesarjenje. Obenem se bodo zaradi zožitve vozišč, uvedbe območja skupnega prometa z omejitvijo hitrosti in ukinitvijo številnih parkirnih mest poslabšali pogoji za vožnjo z osebnimi motornimi vozili ter vplivali na zmanjšanje njegovega prometa in parkiranja, s čimer se bodo posledično zmanjšali količina izpuhov CO<sub>2</sub> in delcev iz motornega prometa ter hrup, kar bo ugodno vplivalo na kakovost življenja prebivalcev na tem območju in obiskovalcev bližnjih kulturnih znamenitosti, šol in drugih ustanov. Dodatna ozelenitev ter izboljšanje pogojev za razvoj obstoječe vegetacije bosta pozitivno vplivala na rastlinske in živalske habitate. Celotno urejeno območje bo uporabnikom na voljo v drugi polovici leta 2027.

MO Maribor bo z izvedbo načrtovane naložbe po varianti 2 v predvidenem času dosegla zastavljene cilje ter prispevala k lokalnim in nacionalnim ciljem na področju trajnostne mobilnosti ter kakovosti okolja in zraka.

## 10.2 Analiza variant z oceno investicijskih stroškov in koristi ter izračun učinkovitosti za ekonomsko dobo investicije

V tem poglavju je prikazana primerjava obeh variant, ki zajema:

- investicijsko vrednost variant,
- vire in dinamiko financiranja variant,
- finančno analizo variant,
- ekonomsko analizo variant.

### 10.2.1 Upoštevana izhodišča za finančno analizo

Za finančno analizo so v tem poglavju izračunane finančne notranje stopnje donosa, finančne neto sedanje vrednosti in finančne relativne neto sedanje vrednosti za obe varianti izvedbe naložbe v ureditev cestnega odseka na Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra. Pri izračunu navedenih kazalnikov je upoštevana metoda diskontiranja (DCF).

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

- Analiza stroškov in koristi je izdelana na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UEM)<sup>43</sup> in dokumenta Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020<sup>44</sup>. Izračun diskontiranih vrednosti se prične z letom 1.
- Kot merila donosnosti naložbe so v finančno ekonomski analizi uporabljeni kazalniki finančne interne stopnje donosa naložbe – FIRR, finančne neto sedanje vrednosti projekta – FNPV in finančne relativne neto sedanje vrednosti – RFNPV, ob upoštevanju 4-odstotne diskontne stopnje, kakor določa uredba UEM.

Ugotavljala se je finančna donosnost projekta, ki se presoja na podlagi ocenjene finančne neto sedanje vrednosti FNPV in finančne interne stopnje donosnosti projekta FIRR. Ti kazalniki pokažejo zmožnost neto prihodkov, da povrnejo stroške naložbe, ne glede na to, kako so ti financirani. Pogoji, da se za naložbo lahko zaprosi za prispevek iz evropskih skladov, je negativna FNPV, FIRR pa mora biti nižja od diskontne stopnje, ki je bila uporabljena v analizi.

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

Projekt je preučen z vidika diskontiranih denarnih tokov oz. kumulativnega neto denarnega toka projekta, ki kaže, ali je projekt finančno zdržen oz. ali se s projektom ustvarjajo ustrezni in dovolj visoki prihodki za kritje stroškov.

Ob tem so bile upoštevane sledeče predpostavke modela:

- Pri postavki investicijski stroški je bil upoštevan 22-odstotni DDV.
- Stroški in prihodki, ki so bili upoštevani pri finančnih izračunih, ne vključujejo davkov.
- Opazovano obdobje, za katerega so pripravljene izračuni, je ekonomska doba 30 let, kakor je priporočeno v dokumentu Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020.
- Upoštevana je 4-odstotna diskontna stopnja.
- Vse vrednosti so izražene v EUR.

### **10.2.2 Upoštevana izhodišča za ekonomsko analizo**

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

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

<sup>43</sup> Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16)

<sup>44</sup> Evropska komisija, december 2014

Da sta ta pogoja izpolnjena, kažejo naslednji izračunani kazalniki:

- upravičenost projekta z ekonomskega vidika prikazuje ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV), ki mora biti večja od nič;
- ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) mora biti večja od družbene diskontne stopnje;
- razmerje med koristmi in stroški, tj. količnik koristnosti (B/C), mora biti večje od ena.

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

Denarni tok iz finančne analize se povzame za izračune ekonomske analize.

Socialno ekonomska analiza stroškov in koristi je ena izmed metod ekonomskih analiz. Analiza omogoča pregled socialnih in družbenih vplivov izvajanja projekta na ekonomijo občin oziroma regije ali celo države. Metodologija je zasnovana na izračunu dodatnih prihodkov iz proizvodov ali storitev, ki bodo posredno ustvarjeni zaradi novega projekta. Izhodišče za ekonomsko analizo je finančna analiza na ravni celotnega projekta.

Glavne predpostavke modela so:

- upoštevani so dodatni stroški in prihodki (koristi) na ravni celotnega projekta,
- opazovano obdobje je 30 let,
- upoštevana je 4,0-odstotna diskontna stopnja,
- upoštevani so investicijski stroški brez DDV in drugih dajatev (npr. prispevki na bruto plače).

### **10.3 Analiza stroškov in koristi variante 1**

Varianta 1 je predstavljena v točki 10.1.1; tu so povzete le ključne značilnosti.

#### ***Povzetek značilnosti variante 1 – naložbe brez financiranja iz mehanizma CTN***

---

Pri tej varianti MO Maribor za naložbo ne bo iskala/pridobila sofinanciranja iz mehanizma CTN. Lastnih sredstev za celotno naložbo nima, tudi dodatno zadolževanje občine v tem času ni možno, saj je MO Maribor že najela ali bo najela posojila za predfinanciranje stroškov izvajanja tekočih in načrtovanih naložb, ki bodo pozneje povrnjeni iz evropskih in državnih virov. Investitor ocenjuje, da bi lahko naložbo začel izvajati šele leta 2031, z najetjem dolgoročnega posojila in jo zaključil v sredini leta 2032.

#### ***10.3.1 Investicijska vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del***

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi popisov del s projektantskim predračunom ter podatkov MO Maribor z oceno ostalih stroškov. Ocenjena vrednost naložbe po stalnih cenah znaša 7.220.590,47 EUR z vključenim (neodbitnim) DDV.

Preglednica 12: **Ocenjena vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del – stalne cene**

Ozn.	Ime sklopa, vrsta posega	2025	2026–2030	2031	2032	Skupaj v EUR
1	Ceste s pov. za pešce/koles.	0,00	0,00	1.859.785,01	1.859.785,01	3.719.570,01
2	Komunalna infrastruktura	0,00	0,00	1.336.033,26	1.336.033,26	2.672.066,51
3	Urbana oprema	0,00	0,00	155.847,38	155.847,38	311.694,76
4	Ozelenitve	0,00	0,00	99.996,55	99.996,55	199.993,10
5	Storitve zunanjih izvajalcev	99.979,00	0,00	104.983,54	104.983,54	309.946,09
6	Informiranje in	0,00	0,00	7.320,00	0,00	7.320,00
<b>7</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA</b>	<b>99.979,00</b>	<b>0,00</b>	<b>3.563.965,74</b>	<b>3.556.645,74</b>	<b>7.220.590,47</b>

Pripravljalna dela (izdelava dokumentacije) bodo izvedena v letu 2025. Urejanje cestnih odsekov in Trga generala Maistra se bo začelo leta 2031 (pribl. 50 % stroškov) in zaključilo leta 2032 (50 % stroškov). Za preračun stroškov naložbe v tekoče cene so bile uporabljene javno objavljene napovedane stopnje inflacije: 2,7 % za leto 2025, za leta po letu 2027 pa 2,2 % letno<sup>45</sup>, ker uradne napovedi ni. Ocenjena vrednost naložbe po tekočih cenah znaša 8.533.141,91 EUR z vključenim DDV in je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 13: **Ocenjena vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del – tekoče cene**

Ozn.	Ime sklopa, vrsta posega	2025	2026–2030	2031	2032	Skupaj v EUR
1	Ceste s pov. za pešce/koles.	0,00	0,00	2.176.399,21	2.224.280,00	4.400.679,21
2	Komunalna infrastruktura	0,00	0,00	1.563.482,73	1.597.879,35	3.161.362,07
3	Urbana oprema	0,00	0,00	182.379,21	186.391,55	368.770,76
4	Ozelenitve	0,00	0,00	117.020,20	119.594,64	236.614,84
5	Storitve zunanjih izvajalcev	99.979,00	0,00	122.856,19	125.559,03	348.394,22
6	Inform. in komuniciranje	0,00	0,00	8.566,17	8.754,63	17.320,80
<b>7</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA</b>	<b>99.979,00</b>	<b>0,00</b>	<b>4.170.703,71</b>	<b>4.262.459,20</b>	<b>8.533.141,91</b>

### 10.3.2 Viri in dinamika financiranja variante 1

MO Maribor bi morala izvedbo naložbe financirati z lastnimi sredstvi. Vendar za izvedbo naložbe v letih 2031–2032 ne bi mogla zagotoviti proračunskih sredstev, zato bi morala najeti bančno posojilo v višini 6.000.000,00 EUR z dobo vračila 5 let. Pri sedanjih pogojih zadolževanja<sup>46</sup> bi bila letna efektivna obrestna mera (EOM) 3,99 %. Stroški posojila so prikazani v amortizacijskem načrtu:

Preglednica 14: **Amortizacijski načrt vračila dolgoročnega posojila po letih, v EUR**

Leta	Glavnica	Obrok	Obresti	Anuitete	Stroški	Obr. in stroški
2031	4.900.000,00	1.200.000,00	209.062,00	1.409.062,00	4.200,00	213.262,00
2032	3.700.000,00	1.200.000,00	163.030,00	1.363.030,00	3.430,00	166.460,00
2033	2.500.000,00	1.200.000,00	116.998,00	1.316.998,00	2.590,00	119.588,00
2034	1.300.000,00	1.200.000,00	70.966,00	1.270.966,00	1.750,00	72.716,00
2035	0,00	1.200.000,00	24.934,00	1.224.934,00	910,00	25.844,00
<b>Skupaj</b>		<b>6.000.000,00</b>	<b>584.990,00</b>	<b>6.584.990,00</b>	<b>12.880,00</b>	<b>597.870,00</b>

<sup>45</sup> UMAR, JNGG, september 2025

<sup>46</sup> Obrestna mera 6M EURIBOR + 0,75 %, Odlok o proračunu Mestne občine Maribor za leto 2025, MUV, št. 8/25

Ocenjeni skupni stroški posojila (obresti in stroški vodenja) bi znašali **597.870,00** EUR in naložba bi se s tem dodatno podražila za približno 7 %. Vrednost naložbe s stroški posojila v tekočih cenah je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 15: **Vrednost naložbe z DDV s stroški posojila, tekoče cene**

Ozn.	Postavke	2025	2026–2030	2031	2032	2033–2035	Skupaj v EUR
1	Skupaj naložba	99.979,00	0,00	4.170.703,71	4.262.459,20	0,00	8.533.141,91
2	Stroški posojila		0,00	213.262,00	166.460,00	218.148,00	597.870,00
3	<b>Skupaj s str. posojila</b>	<b>99.979,00</b>	<b>0,00</b>	<b>4.383.965,71</b>	<b>4.428.919,20</b>	<b>8.751.289,91</b>	<b>9.131.011,91</b>

MO Maribor bi s posojilom financirala 65,71 % naložbe. Viri financiranja so prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 16: **Viri in dinamika financiranja variante 1 – tekoče cene**

Ozn	Leto	2025	2026–2030	2031	2032	Skupaj v EUR	Struktura %
1	Lastna sredstva MOM	99.979,00	0,00	0,00	3.031.032,91	3.131.011,91	34,29
2	Dolgoročno posojilo	0,00	0,00	6.000.000,00	0,00	6.000.000,00	65,71
3	<b>Skupaj naložba</b>	<b>99.979,00</b>	<b>0,00</b>	<b>6.000.000,00</b>	<b>3.031.032,91</b>	<b>9.131.011,91</b>	<b>100,00</b>

### 10.3.3 Finančna analiza variante 1

#### Ocena stroškov vzdrževanja in amortizacija

V nadaljevanju so prikazani stroški tekočega vzdrževanja ceste, zelenic in nasadov ter urbane opreme za varianto 1 za opazovano obdobje 30 let. Po vsakih desetih letih obratovanja je predviden znesek za večja popravila (investicijsko vzdrževanje). Pri varianti 1 so strošek tudi obresti in vodenje dolgoročnega posojila.

Ocenjen letni strošek vzdrževanja 1.225 m dolgih cestnih odsekov s površinami za pešce ter ozelenitvami in urbano opremo bo po sedanjih cenah znašal 6.990,00 EUR. Redno vzdrževanje ceste se začne v začetku leta 2032. Večja popravila (investicijsko vzdrževanje) so predvidena po vsakih 10 letih obratovanja v višini približno 2 % skupne vrednosti naložbe (GOI del, nasadov in urbane opreme), tj. približno 154.500,00 EUR po sedanjih cenah. Predvideno je 1-odstotno povečanje stroškov vzdrževanja. Viri podatkov za stroške tekočega in investicijskega vzdrževanja so navedeni v poglavju 9 Analiza tržnih možnosti. Predvideni stroški vzdrževanja so prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 17: **Predvideni stroški vzdrževanja po letih, varianta 1, v EUR**

Postavke	2025–31	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Redno vzdrževanje	0,00	7.494,23	7.569,17	7.644,86	7.721,31	7.798,52	7.876,51	7.955,27
Investic. vzdrževanje								
<b>Skupaj</b>	<b>0,00</b>	<b>7.494,23</b>	<b>7.569,17</b>	<b>7.644,86</b>	<b>7.721,31</b>	<b>7.798,52</b>	<b>7.876,51</b>	<b>7.955,27</b>

*nadaljevanje preglednice*

Postavke	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
Redno vzdrževanje	8.034,82	8.115,17	8.196,32	8.278,29	8.361,07	8.444,68	8.529,13	8.614,42
Investic. vzdrževanje				182.975,03				
<b>Skupaj</b>	<b>8.034,82</b>	<b>8.115,17</b>	<b>8.196,32</b>	<b>191.253,32</b>	<b>8.361,07</b>	<b>8.444,68</b>	<b>8.529,13</b>	<b>8.614,42</b>

*nadaljevanje preglednice*

Postavke	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
Redno vzdrževanje	8.700,56	8.787,57	8.875,45	8.964,20	9.053,84	9.144,38	9.235,82	9.328,18
Investic. vzdrževanje					0,00	202.118,27		
<b>Skupaj</b>	<b>8.700,56</b>	<b>8.787,57</b>	<b>8.875,45</b>	<b>8.964,20</b>	<b>9.053,84</b>	<b>211.262,65</b>	<b>9.235,82</b>	<b>9.328,18</b>

Letni stroški tekočega vzdrževanja urejenih cestnih odsekov in Trga generala Maistra znašajo od 7.494,23 EUR v letu 2032 do 9.328,18 EUR v zadnjem opazovanem letu. Stroški investicijskega vzdrževanja v opazovanem obdobju so predvideni v letih 2042 in 2052 ter znašajo 182.975,03 EUR v letu 2042 in 202.118,27 EUR v letu 2052.

Amortizacija osnovnih sredstev po letih je prikazana v naslednji preglednici:

**Preglednica 18: Stroški amortizacije varianta 1 po letih, v EUR**

Postavke	Nab. vred.	Am. st.	2025-2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Cesta	6.845.813,2	3,50 %	0,00	119.801,7	239.603,4	239.603,4	239.603,4	239.603,4	239.603,4
Nasadi	214.529,61	10,00 %	0,00	10.726,48	21.452,96	21.452,96	21.452,96	21.452,96	21.452,96
Oprema	334.350,32	20,00 %	0,00	33.435,03	66.870,06	66.870,06	66.870,06	0,00	0,00
<b>Skupaj</b>	<b>7.394.693,1</b>		<b>0,00</b>	<b>163.963,24</b>	<b>327.926,49</b>	<b>327.926,49</b>	<b>327.926,49</b>	<b>261.056,43</b>	<b>261.056,43</b>

*nadaljevanje preglednice*

Postavke	2038	2039	2040	2041	2042	2043 ...	... 2054	Ostane vrednosti
Cesta	239.603,46	239.603,46	239.603,46	239.603,46	239.603,46	239.603,46	239.603,46	1.454.735,32
Nasadi	21.452,96	21.452,96	21.452,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Oprema	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Skupaj</b>	<b>261.056,43</b>	<b>261.056,43</b>	<b>261.056,43</b>	<b>239.603,46</b>	<b>239.603,46</b>	<b>239.603,46</b>	<b>239.603,46</b>	<b>1.454.735,32</b>

Cestni odseki s površinami za pešce in kolesarje, nasadi in oprema se začnejo amortizirati v drugi polovici leta 2032. Ocenjeni strošek letne amortizacije osnovnih sredstev bo znašal 327.926,49 EUR od leta 2033 do 2035, 261.056,43 EUR med letoma 2036 in 2040, pozneje pa 239.603,46 EUR do konca opazovanega obdobja. Ostanek vrednosti znaša 1.454.735,32 EUR.

***Prihodki - transferji iz proračuna***

Naložba ne bo ustvarjala neto prihodkov. MO Maribor bo vzdrževalcu – članu JHMB – s transferji iz mestnega proračuna pokrivala stroške vzdrževanja cest in pločnikov, zelenic in nasadov ter urbane opreme. Prihodke za obresti in stroške dolgoročnega posojila bo ustvarjala iz proračunskih virov. Transferji iz proračuna za stroške vzdrževanja in posojilo so prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 19: Proračunska sredstva za vzdrževanje in posojilo, varianta 1

Postavke	2025–30	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
- za tekoče vzdržev.	0,00	0,00	7.494,23	7.569,17	7.644,86	7.721,31	7.798,52	7.876,51	7.955,27
- za investic. vzdržev.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- za stroške posojila	0,00	213.262,00	166.460,00	119.588,00	72.716,00	25.844,00	0,00	0,00	0,00
<b>Skupaj</b>	<b>0,00</b>	<b>213.262,00</b>	<b>173.954,23</b>	<b>127.157,17</b>	<b>80.360,86</b>	<b>33.565,31</b>	<b>7.798,52</b>	<b>7.876,51</b>	<b>7.955,27</b>

nadaljevanje preglednice

Postavke	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
- za tekoče vzdržev.	8.034,82	8.115,17	8.196,32	8.278,29	8.361,07	8.444,68	8.529,13	8.614,42	8.700,56
- za investic. vzdržev.	0,00	0,00	0,00	182.975,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- za stroške posojila	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Skupaj</b>	<b>8.034,82</b>	<b>8.115,17</b>	<b>8.196,32</b>	<b>191.253,32</b>	<b>8.361,07</b>	<b>8.444,68</b>	<b>8.529,13</b>	<b>8.614,42</b>	<b>8.700,56</b>

nadaljevanje preglednice

Postavke	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
- za tekoče vzdržev.	8.787,57	8.875,45	8.964,20	9.053,84	9.144,38	9.235,82	9.328,18
- za investic. vzdržev.	0,00	0,00	0,00	0,00	202.118,27	0,00	0,00
- za stroške posojila	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Skupaj</b>	<b>8.787,57</b>	<b>8.875,45</b>	<b>8.964,20</b>	<b>9.053,84</b>	<b>211.262,65</b>	<b>9.235,82</b>	<b>9.328,18</b>

*Izračun finančne učinkovitosti variante 1*

Na podlagi navedenih podatkov je v naslednji preglednici izračunan denarni (finančni) tok variante 1.

Preglednica 20: Denarni (finančni) tok variante 1, v EUR

Leto	Stroški naložbe	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
2025	99.979,00	0,00	0,00	0,00	-99.979,00	-96.133,65
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	3.563.965,74	0,00	0,00	0,00	-	-
2031	3.556.645,73	213.262,00	213.262,00	0,00	-	-
2032	0,00	173.954,23	173.954,23	0,00	0,00	0,00
2033	0,00	127.157,17	127.157,17	0,00	0,00	0,00
2034	0,00	80.360,86	80.360,86	0,00	0,00	0,00
2035	0,00	33.565,31	33.565,31	0,00	0,00	0,00
2036	0,00	7.798,52	7.798,52	0,00	0,00	0,00
2037	0,00	7.876,50	7.876,50	0,00	0,00	0,00
2038	0,00	7.955,27	7.955,27	0,00	0,00	0,00
2039	0,00	8.034,82	8.034,82	0,00	0,00	0,00
2040	0,00	8.115,17	8.115,17	0,00	0,00	0,00
2041	0,00	8.196,32	8.196,32	0,00	0,00	0,00

Leto	Stroški naložbe	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
2042	0,00	191.253,32	191.253,32	0,00	0,00	0,00
2043	0,00	8.361,07	8.361,07	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	8.444,68	8.444,68	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	8.530,13	8.530,13	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	8.615,42	8.615,42	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	8.701,56	8.701,56	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	8.788,57	8.788,57	0,00	0,00	0,00
2049	0,00	8.876,45	8.876,45	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	8.965,20	8.965,20	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	9.054,84	9.054,84	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	211.263,65	211.263,65	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	9.236,82	9.236,82	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	9.329,18	9.329,18	1.454.735,32	1.454.735,32	448.522,06
<b>Skupaj</b>	<b>7.220.590,47</b>	<b>1.175.697,04</b>	<b>1.175.697,04</b>	<b>1.454.735,32</b>	<b>-5.765.855,15</b>	<b>-5.167.023,94</b>
<b>Diskontir.</b>	<b>5.615.545,99</b>	<b>684.358,61</b>	<b>684.358,61</b>	<b>448.522,06</b>		

### 10.3.4 Ekonomska analiza variante 1

Izhodišče za ekonomsko analizo je finančna analiza na ravni celotnega projekta. Pri tem so upoštevani:

Davčni popravki:

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

Popravki zaradi eksternalij (zunanjih učinkov):

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

Korekcijski faktor gradbenih del =	- za delovno silo 40 % (0,40 x 0,72 Cf za NKV delovno silo) - za material in storitve 50 % (0,50 x 0,80 Cf za mat. in stor.) - za dobiček 10 % (cf je 0) (0,40*0,72) + (0,50*0,8) + (0,1*1)	0,78
Korekcijski faktor ostalih stroškov =		0,91
Korekcijski faktor za prihodke =		1,00

Družbeni stroški in koristnost naložbe izhajajo iz:

A) Stroški:

- vrednost investicije, znižana za DDV, znaša 6.138.974,37 EUR.

B) Koristi:

- Iz gradbenih del na podlagi izvajalskih pogodb v skupni višini 4.878.825,30 EUR.

Preglednica 21: **Koristi ureditve Gregorčičeve s TGM v skladu z načeli trajnostne mobilnosti**

Korekcijski faktor	Koristi	Vrednost v EUR
0,7800	GOI dela	4.386.277,50
0,9100	Oprema	232.493,63
1,0000	Ostalo	260.054,17
	<b>Skupaj koristi</b>	<b>4.878.825,30</b>

Predpostavke za oceno koristi:

- Večja varnost v prometu/zmanjšanje stroškov prometnih nesreč: na podlagi Ocene družbenoekonomskih stroškov prometnih nesreč na cestah v Sloveniji v letu 2024<sup>47</sup> znaša strošek prometne nesreče brez poškodovanih 8.480,00 EUR. Ob predpostavki, da se na obravnavanih odsekih ulic in Trgu generala Maistra zgodijo 3 prometne nesreče letno, znašajo koristi preprečitve teh nesreč 25.440,00 EUR letno. V obdobju desetih let bi iz tega naslova nastale koristi v višini **254.400,00 EUR**.
- Povečanje vrednosti nepremičnin: ureditev cestnih odsekov s pločniki in Trga generala Maistra bo izboljšala bivalne pogoje in kakovost življenja v tem delu mestnega središča. Zato bo vplivala na povečanje ekonomske koristi iz naslova povečanja vrednosti nepremičnin (stanovanj). Korekcijski faktor je 1.

Po podatkih GURS je bilo na širšem območju, kamor bo umeščena naložba, v letu 2024 prodanih za 3.977.300 EUR nepremičnin (stanovanj).

Preglednica 22: **Realizacija prodaje nepremičnin na območju Maribor–Center**

Leto	Vrsta nepremičnine	Površina prodanih nepremičnin v m <sup>2</sup>	Vrednost nepremičnin v EUR	Vrednost EUR/m <sup>2</sup>
2024	Stanovanja	2.123	3.977.300	1.873
	<b>Skupaj</b>	<b>2.123</b>	<b>3.977.300</b>	<b>1.873</b>

Vir: GURS, 2025

Predpostavljamo, da bi se z ureditvijo površin za pešce in kolesarje ter skupnega prometnega prostora na območju Gregorčičeva in Tyrševe ulice, Ulice heroja Staneta in Trga generala Maistra povečala vrednost nepremičnin na območju, kot prikazuje naslednja preglednica.

Preglednica 23: **Koristi iz naslova povečanja vrednosti nepremičnin**

Povečanje vrednosti nepremičnin (stanovanj)	Vrednost v EUR
1.837 EUR/m <sup>2</sup> se poveča za 3 % = 56,20 EUR/m <sup>2</sup>	56,19
Predpostavljena letna površina prodanih stanovanj = 2.000 m <sup>2</sup>	112.380,00
<b>Skupaj</b>	<b>112.380,00</b>

Predpostavljamo, da se bodo cene nepremičnin povečevale za 3 % še 10 let po ureditvi Gregorčičeve s Trgom generala Maistra. Skupne koristi iz naslova povečanja vrednosti nepremičnin bi znašale **1.123.800,00 EUR**.

<sup>47</sup> Vir: Ocena družbenoekonomskih stroškov prometnih nesreč na cestah v Sloveniji v letu 2024, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, <https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/druzbeno-ekonomskih-stroškov-prometnih-nesrec/>

- Zmanjšan obseg uporabe osebnih avtomobilov oz. manjši izdatki za gorivo:  
V letu 2022 je član gospodinjstva povprečno porabil 811,16 EUR za goriva in maziva osebnih avtomobilov. V MO Maribor je v začetku leta začetek leta 2025 prebival 114.301 prebivalec. Predpostavimo, da se skozi območje sprehodi 4 % prebivalcev MO Maribor in se njihovi izdatki za gorivo zmanjšajo za 1 % letno (8,11 EUR/letno). Koristi iz tega naslova znašajo letno 37.062,70 EUR (4.570 prebivalcev × 8,11 EUR). V obdobju 10 let bi te koristi znašale 370.627,00 EUR.

Preglednica 24: **Kazalniki ekonomske učinkovitosti naložbe, varianta 1**

Naziv	Kratika	Vrednost
Ekonomska diskontna stopnja		4,00 %
Ekonomska interna stopnja donosnosti	EIRR	5,75 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	ENPV	97.988,76 EUR
Stopnja družbene koristi	B/C ratio	1,0205

V naslednji preglednici je prikazan ekonomski tok naložbe.

Preglednica 25: **Ekonomski tok naložbe, varianta 1, v EUR**

Leto	Stroški		Koristi			Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
	Stroški naložbe brez DDV	Gradnja	Zmanjšanje stroškov prom. nesreč	Povečanje vrednosti nepremičnin	Manjša poraba goriva		
2025	81.950,00	65.128,10	0,00	0,00	0,00	-16.821,90	-16.174,90
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	3.032.172,19	2.409.757,32	0,00	0,00	0,00	-622.414,87	-491.903,52
2031	3.024.852,18	2.403.939,89	0,00	0,00	0,00	-620.912,29	-471.842,31
2032	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	127.785,08
2033	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	122.870,27
2034	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	118.144,49
2035	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	113.600,47
2036	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	109.231,22
2037	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	105.030,02
2038	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	100.990,40
2039	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	97.106,16
2040	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	93.371,30
2041	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	89.780,10
2042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2043	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Leto	Stroški	Koristi				Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
	Stroški naložbe brez DDV	Gradnja	Zmanjšanje stroškov prom. nesreč	Povečanje vrednosti nepremičnin	Manjša poraba goriva		
2049	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Skupaj</b>	<b>6.138.974,37</b>	<b>4.878.825,30</b>	<b>254.400,00</b>	<b>1.123.800,00</b>	<b>370.627,00</b>	<b>488.677,93</b>	<b>97.988,76</b>
<b>Diskont.</b>	<b>4.773.806,86</b>	<b>3.793.886,12</b>	<b>156.802,34</b>	<b>692.666,96</b>	<b>228.440,18</b>		

## 10.4 Analiza stroškov in koristi variante 2

Varianta 2 je predstavljena v točki 10.1.2; tu so povzete le ključne značilnosti.

### Povzetek značilnosti variante 2 – naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki

Pri tej varianti izvedbe bo MO Maribor pridobila sredstva za sofinanciranje naložbe iz mehanizma CTN v višini skoraj 65 % vrednosti celotne naložbe (v tekočih cenah), z lastnimi sredstvi bo pokrila 20 % upravičenih in neupravičene stroške. Naložba bo izvedena v letih 2026 in 2027. Ker ne bo treba najeti posojila in odložiti začetka gradnje, dodatnih povišanj stroškov naložbe ni.

#### 10.4.1 Investicijska vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi popisov del s projektantskim predračunom ter podatkov MO Maribor z oceno ostalih stroškov. Ocenjena vrednost naložbe po stalnih cenah znaša 7.220.590,47 EUR z vključenim DDV.

Preglednica 26: **Ocenjena vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del – stalne cene**

Ozn.	Opis del	2025	2026	2027	Skup. 2025-27
1	Cesta s površ. za pešce in kolesarje	0,00	0,00	3.719.570,01	<b>3.719.570,01</b>
2	Komunalna infrastruktura	0,00	450.381,80	2.221.684,70	<b>2.672.066,50</b>
3	Urbana oprema	0,00	0,00	311.694,76	<b>311.694,76</b>
4	Ozelenitve – zasaditve	0,00	0,00	199.993,10	<b>199.993,10</b>
5	Storitve zunanjih izvajalcev	99.979,00	17.242,32	192.724,77	<b>309.946,09</b>
6	Informiranje in komuniciranje	0,00	7.320,00	0,00	<b>7.320,00</b>
<b>7</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA</b>	<b>99.979,00</b>	<b>474.944,12</b>	<b>6.645.667,35</b>	<b>7.220.590,47</b>

Pripravljalna dela, tj. izdelava projektne, investicijske idr. dokumentacije bodo izvedena v letu 2025. Urejanje cestnih odsekov in Trga generala Maistra bo potekalo v letih 2026 in 2027. Za preračun stroškov naložbe v tekoče cene so bile uporabljene javno objavljene napovedane stopnje inflacije<sup>48</sup>: 2,7 % za leto 2025 in 2,2 % za leti 2026 in 2027.

<sup>48</sup> Pomladanska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, februar 2025

Predvideno je, da bodo v letu 2025 nastali le stroški priprave dokumentacije. Gradnja se bo začela leta 2026, večina stroškov pa bo nastala v letu 2027. Ocenjena vrednost naložbe po tekočih cenah znaša 7.727.185,63 EUR z DDV in je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 27: Ocenjena vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del – tekoče cene

Ozn.	Opis del	2025	2026	2027	Skup. 2025-27
1	Cesta s površ. za pešce in kolesarje	0,00	0,00	3.989.927,21	3.989.927,21
2	Komunalna infrastruktura	0,00	472.718,03	2.383.168,01	2.855.886,04
3	Urbana oprema	0,00	0,00	334.350,32	334.350,32
4	Ozelenitve – zasaditve	0,00	0,00	214.529,61	214.529,61
5	Storitve zunanjih izvajalcev	99.979,00	18.097,44	206.732,98	324.809,42
6	Informiranje in komuniciranje	0,00	7.683,03	0,00	7.683,03
<b>7</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA</b>	<b>99.979,00</b>	<b>498.498,50</b>	<b>7.128.708,13</b>	<b>7.727.185,63</b>

#### 10.4.2 Viri in dinamika financiranja variante 2

MO Maribor načrtuje financiranje naložbe iz sredstev mehanizma CTN in lastnih virov. Iz mehanizma CTN lahko prejme 80-odstotno financiranje upravičenih stroškov – US (vključno z upravičenim DDV), 20 % upravičenih in neupravičene stroške (NUS) pa bo financirala z lastnimi sredstvi. Viri in dinamika financiranja naložbe so prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 28: Viri in dinamika nastajanja stroškov variante 2, tekoče cene, v EUR

Ozn.	Leto	2025	2026	2027	2025–2027	Struktura %
1	Upravičeni stroški (US)	74.984,25	159.001,36	6.034.835,50	6.268.821,11	
<b>1.1</b>	<b>CTN – Podpora Unije – 80 % US, od tega</b>	<b>0,00</b>	<b>187.188,49</b>	<b>4.827.868,40</b>	<b>5.015.056,89</b>	<b>64,90</b>
	– ESRR (85 %)		159.110,22	4.103.688,14	4.262.798,36	
	– proračun RS (15 %)		28.078,27	724.180,26	752.258,53	
<b>1.2</b>	<b>Sofinanciranje MO Maribor – 20 % US</b>	<b>74.984,25</b>	<b>-28.187,13</b>	<b>1.206.967,10</b>	<b>1.253.764,22</b>	
2	Neupravičeni stroški (NUS)	24.994,75	339.497,14	1.093.872,63	1.458.364,52	
<b>3</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA US in NUS</b>	<b>99.979,00</b>	<b>498.498,50</b>	<b>7.128.708,13</b>	<b>7.727.185,63</b>	<b>100,00</b>
<b>4</b>	<b>SKUPAJ FINANCIRANJE MO MARIBOR</b>	<b>99.979,00</b>	<b>311.310,01</b>	<b>2.300.839,73</b>	<b>2.712.128,74</b>	<b>35,10</b>

Izvedba naložbe v skladu z varianto 2 bi se financirala:

- znesek 2.712.128,74 EUR oz. **35,10 %** vrednosti celotne naložbe iz proračuna MO Maribor,
- znesek 5.015.056,89 EUR oz. **64,90 %** vrednosti celotne naložbe iz mehanizma CTN.

#### 10.4.3 Finančna analiza variante 2

##### Ocena stroškov vzdrževanja in amortizacija

V nadaljevanju so prikazani stroški tekočega vzdrževanja cestnih odsekov s površinami za pešce in kolesarje, zelenic z nasadi in drevoredov ter urbane opreme. Naložba bo začela obratovati v drugi polovici leta 2027. Vsakih 10 let po začetku obratovanja so predvidena večja popravila (investicijsko vzdrževanje). Viri podatkov za stroške tekočega in investicijskega vzdrževanja so navedeni v poglavju 9 Analiza tržnih možnosti.

Preglednica 29: **Predvideni stroški vzdrževanja, varianta 2 po letih, v EUR**

Postavke	2025–26	2027*	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Redno vzdrževanje	0,00	3.565,25	7.201,80	7.273,82	7.346,56	7.420,03	7.494,23	7.569,17	7.644,86	7.721,31
Investic. vzdrževanje	0,00									
<b>Skupaj</b>	<b>0,00</b>	<b>3.565,25</b>	<b>7.201,80</b>	<b>7.273,82</b>	<b>7.346,56</b>	<b>7.420,03</b>	<b>7.494,23</b>	<b>7.569,17</b>	<b>7.644,86</b>	<b>7.721,31</b>

\* Opomba: leta 2027 le 6 mesecev!

*nadaljevanje preglednice*

Postavke	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Redno vzdrževanje	7.798,52	7.876,51	7.955,27	8.034,82	8.115,17	8.196,32	8.278,29	8.361,07	8.444,68	8.529,13
Investic. vzdrževanje		174.094,47								
<b>Skupaj</b>	<b>7.798,52</b>	<b>181.970,97</b>	<b>7.955,27</b>	<b>8.034,82</b>	<b>8.115,17</b>	<b>8.196,32</b>	<b>8.278,29</b>	<b>8.361,07</b>	<b>8.444,68</b>	<b>8.529,13</b>

*nadaljevanje preglednice*

Postavke	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
Redno vzdrževanje	8.614,42	8.700,56	8.787,57	8.875,45	8.964,20	9.053,84	9.144,38	9.235,82	9.328,18
Investic. vzdrževanje		0,00	192.308,60						
<b>Skupaj</b>	<b>8.614,42</b>	<b>8.700,56</b>	<b>201.096,17</b>	<b>8.875,45</b>	<b>8.964,20</b>	<b>9.053,84</b>	<b>9.144,38</b>	<b>9.235,82</b>	<b>9.328,18</b>

Letni stroški tekočega vzdrževanja urejenih cestnih odsekov in Trga generala Maistra (varianta 2) znašajo od 7.201,80 EUR v letu 2028 (prvo polno leto obratovanja) do 9.328,18 EUR v zadnjem opazovanem letu. Stroški investicijskega vzdrževanja v opazovanem obdobju so predvideni v letih 2037 in 2048 ter znašajo 181.970,97 EUR v letu 2037 in 201.096,17 EUR v letu 2048.

Amortizacija osnovnih sredstev po letih je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 30: **Stroški amortizacije varianta 2 po letih, v EUR**

Postavke	Nab. vred.	Am. st.	2025–26	2027*	2028	2029	2030	2031	2032
Cesta	6.845.813,2	3,50 %	0,00	119.801,73	239.603,46	239.603,46	239.603,46	239.603,46	239.603,46
Nasadi	214.529,61	10,00 %	0,00	10.726,48	21.452,96	21.452,96	21.452,96	21.452,96	21.452,96
Oprema	334.350,32	20,00 %	0,00	33.435,03	66.870,06	66.870,06	66.870,06	66.870,06	33.435,03
<b>Skupaj</b>	<b>7.394.693,1</b>		<b>0,00</b>	<b>163.963,24</b>	<b>327.926,49</b>	<b>327.926,49</b>	<b>327.926,49</b>	<b>327.926,49</b>	<b>294.491,46</b>

\* Opomba: leta 2027 le 6 mesecev!

*nadaljevanje preglednice*

Postavke	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039 ...	... 2054	Ostane vrednosti
Cesta	239.603,46	239.603,46	239.603,46	239.603,46	239.603,46	239.603,46	239.603,46	239.603,46	256.718,00
Nasadi	21.452,96	21.452,96	21.452,96	21.452,96	10.726,48	0,00	0,00	0,00	0,00
Oprema	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Skupaj</b>	<b>261.056,43</b>	<b>261.056,43</b>	<b>261.056,43</b>	<b>261.056,43</b>	<b>250.329,94</b>	<b>239.603,46</b>	<b>239.603,46</b>	<b>239.603,46</b>	<b>256.718,00</b>

Cestni odseki s površinami za pešce in kolesarje, nasadi in oprema se začnejo amortizirati v drugi polovici leta 2027. Ocenjeni strošek letne amortizacije osnovnih sredstev bo znašal od 327.926,49 EUR za leto 2028 (prvo polno leto obratovanja) do leta 2031, 261.056,43 EUR med letoma 2033 in 2036, pozneje pa 239.603,46 EUR do konca opazovanega obdobja. Ostanek vrednosti znaša 256.718,00 EUR.

## Prihodki – transferji iz proračuna

Naložba ne bo ustvarjala prihodkov. MO Maribor bo vzdrževalcu – članu JHMB – s transferji iz mestnega proračuna pokrivala stroške vzdrževanja cest ter površin za pešce in kolesarje, zelenic in nasadov ter urbane opreme. Transferji iz proračuna za stroške vzdrževanja so prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 31: Proračunska sredstva za vzdrževanje, varianta 2, v EUR

Postavke	2025–26	2027*	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Tekoče in inv. vzdrževanje	0,00	3.565,25	7.201,80	7.273,82	7.346,56	7.420,03	7.494,23	7.569,17	7.644,86	7.721,31
<b>Skupaj</b>	<b>0,00</b>	<b>3.565,25</b>	<b>7.201,80</b>	<b>7.273,82</b>	<b>7.346,56</b>	<b>7.420,03</b>	<b>7.494,23</b>	<b>7.569,17</b>	<b>7.644,86</b>	<b>7.721,31</b>

\* Opomba: leta 2027 le 6 mesecev!

*nadaljevanje preglednice*

Postavke	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Tekoče in inv. vzdrževanje	7.798,52	181.970,97	7.955,27	8.034,82	8.115,17	8.196,32	8.278,29	8.361,07	8.444,68	8.529,13
<b>Skupaj</b>	<b>7.798,52</b>	<b>181.970,97</b>	<b>7.955,27</b>	<b>8.034,82</b>	<b>8.115,17</b>	<b>8.196,32</b>	<b>8.278,29</b>	<b>8.361,07</b>	<b>8.444,68</b>	<b>8.529,13</b>

*nadaljevanje preglednice*

Postavke	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
Tekoče in inv. vzdrževanje	8.614,42	8.700,56	201.096,17	8.875,45	8.964,20	9.053,84	9.144,38	9.235,82	9.328,18
<b>Skupaj</b>	<b>8.614,42</b>	<b>8.700,56</b>	<b>201.096,17</b>	<b>8.875,45</b>	<b>8.964,20</b>	<b>9.053,84</b>	<b>9.144,38</b>	<b>9.235,82</b>	<b>9.328,18</b>

## Izračun finančne učinkovitosti variante 2

Na podlagi navedenih podatkov je v naslednji preglednici izračunan denarni (finančni) tok variante 2.

Preglednica 32: Denarni (finančni) tok variante 2, v EUR

Leto	Stroški naložbe	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
2025	99.979,00	0,00	0,00	0,00	-99.979,00	-96.133,65
2026	474.944,12	0,00	0,00	0,00	-474.944,12	-439.112,54
2027	6.645.667,35	3.565,25	3.565,25	0,00	-6.645.667,35	-5.907.974,08
2028	0,00	7.201,80	7.201,80	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	7.273,82	7.273,82	0,00	0,00	0,00
2030	0,00	7.346,56	7.346,56	0,00	0,00	0,00
2031	0,00	7.420,03	7.420,03	0,00	0,00	0,00
2032	0,00	7.494,23	7.494,23	0,00	0,00	0,00
2033	0,00	7.569,17	7.569,17	0,00	0,00	0,00
2034	0,00	7.644,86	7.644,86	0,00	0,00	0,00
2035	0,00	7.721,31	7.721,31	0,00	0,00	0,00
2036	0,00	7.798,52	7.798,52	0,00	0,00	0,00
2037	0,00	181.970,97	181.970,97	0,00	0,00	0,00
2038	0,00	7.955,27	7.955,27	0,00	0,00	0,00
2039	0,00	8.034,82	8.034,82	0,00	0,00	0,00

Leto	Stroški naložbe	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
2040	0,00	8.115,17	8.115,17	0,00	0,00	0,00
2041	0,00	8.196,32	8.196,32	0,00	0,00	0,00
2042	0,00	8.278,29	8.278,29	0,00	0,00	0,00
2043	0,00	8.361,07	8.361,07	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	8.444,68	8.444,68	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	8.529,13	8.529,13	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	8.614,42	8.614,42	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	8.700,56	8.700,56	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	201.096,17	201.096,17	0,00	0,00	0,00
2049	0,00	8.875,45	8.875,45	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	8.964,20	8.964,20	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	9.053,84	9.053,84	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	9.144,38	9.144,38	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	9.235,82	9.235,82	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	9.328,18	9.328,18	256.718,00	256.718,00	79.150,95
<b>Skupaj</b>	<b>7.220.590,47</b>	<b>591.934,31</b>	<b>591.934,31</b>	<b>256.718,00</b>	<b>-6.963.872,47</b>	<b>-6.364.069,31</b>
<b>Diskontir.</b>	<b>6.443.220,27</b>	<b>299.335,31</b>	<b>299.335,31</b>	<b>79.150,95</b>		

### *Izračun ekonomske učinkovitosti variante 2*

Družbeni stroški in koristnost naložbe izhajajo iz:

A) Stroški:

- vrednost investicije, znižana za DDV, znaša 6.138.974,37 EUR.

B) Koristi:

- iz gradbenih del v skupni višini 4.878.825,30 EUR;
- zaradi večje varnosti v višini 254.400,00 EUR v obdobju 10 let;
- zaradi povečanja vrednosti nepremičnin 1.123.800,00 EUR v obdobju 10 let;
- zaradi manjših izdatkov za gorivo 370.627,00 EUR v obdobju 10 let.

### Preglednica 33: Kazalniki ekonomske učinkovitosti, varianta 2

Naziv	Kratica	Vrednost
Ekonomska diskontna stopnja		4,00 %
Ekonomska interna stopnja donosnosti	EIRR	6,33 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	ENPV	136.621,58 EUR
Stopnja družbene koristi	B/C ratio	1,0249

Na podlagi navedenih podatkov je v naslednji preglednici izračunan ekonomski tok variante 2.

Preglednica 34: **Ekonomski tok naložbe, varianta 2, v EUR**

Leto	Stroški	Koristi				Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
	Stroški naložbe brez DDV	Gradnja	Zmanjšanje stroškov prom. nesreč	Povečanje vrednosti nepremičnin	Manjša poraba goriva		
2025	77.983,62	61.975,90	0,00	0,00	0,00	-16.007,72	-15.392,04
2026	404.267,52	321.283,41	0,00	0,00	0,00	-82.984,11	-76.723,48
2027	5.656.723,2	4.495.566,0	0,00	0,00	0,00	-	-
2028	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	149.490,46
2029	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	143.740,83
2030	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	138.212,34
2031	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	132.896,48
2032	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	127.785,08
2033	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	122.870,27
2034	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	118.144,49
2035	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	113.600,47
2036	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	109.231,22
2037	0,00	0,00	25.440,00	112.380,00	37.062,70	174.882,70	105.030,02
2038	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2039	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2040	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2041	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2043	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2049	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Skupaj</b>	<b>6.138.974,37</b>	<b>4.878.825,30</b>	<b>254.400,00</b>	<b>1.123.800,00</b>	<b>370.627,00</b>	<b>488.677,93</b>	<b>136.621,58</b>
<b>Diskont.</b>	<b>5.477.558,65</b>	<b>4.353.178,58</b>	<b>183.436,57</b>	<b>810.322,37</b>	<b>267.242,70</b>		

## 10.5 Finančni in ekonomski kazalniki variant ter koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju

V nadaljevanju so izračunani finančni in ekonomski kazalniki upravičenosti za obe varianti.

### 10.5.1 Finančni kazalniki

V okviru finančnih kazalnikov so za obe varianti izračunani prihodki, stroški, ekonomičnost, donosnost, doba vračanja vloženih sredstev, finančna neto sedanja vrednost, finančna interna stopnja donosnosti in relativna neto sedanjo vrednost. Primerjava je prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 35: **Kazalniki finančne učinkovitosti po variantah**

Izračunani parametri	Varianta 1	Varianta 2
Prihodki (drugo leto po končanju naložbe)	7.569,17 EUR	7.273,82 EUR
Odhodki (drugo leto po končanju naložbe)	7.569,17 EUR	7.273,82 EUR
Dobiček/izguba	0,00 EUR	0,00 EUR
Ekonomičnost poslovanja	1,0000	1,0000
Donosnost poslovanja	0,00	0,00
Doba vračanja vloženih sredstev	22,02	22,02
Finančna interna stopnja donosnosti naložbe	-6,58%	-11,59%
Finančna neto sedanja vrednost naložbe	-5.167.023,94	-6.364.069,31
Relativna neto sedanja vrednost	-0,7156	-0,8814

Kazalniki so pojasnjeni v točki 10.9, kjer je navedena podrobnejša ocena variant.

### 10.5.2 Ekonomski kazalniki

V okviru ekonomskih kazalnikov so za obe varianti izračunani stroški in družbene koristi naložbe (diskontirane), ekonomska neto sedanja vrednost, ekonomska interna stopnja donosnosti in stopnja družbene koristi. Primerjava je prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 36: **Kazalniki ekonomske učinkovitosti po variantah**

Izračunani parametri	Varianta 1	Varianta 2
Stroški naložbe (diskontirani)	4.773.806,86 EUR	5.477.558,65 EUR
Družbene koristi naložbe (diskontirane)	4.871.795,61 EUR	5.614.180,23 EUR
Ekonomska neto sedanja vrednost naložbe	97.988,76 EUR	136.621,58 EUR
Ekonomska interna stopnja donosnosti naložbe	5,75 %	6,33 %
Stopnja družbene koristnosti	1,0205	1,0249

### 10.5.3 Koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju

Načrtovana naložba bo zagotavljala tudi koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju, kot je na primer povečanje udobja pešcev in kolesarjev, ki ga bodo zagotavljale povečane površine za pešce in kolesarje, brez ovir, primerno osenčene in opremljene s prijetno urbano opremo, nivojski dostop za osebe z invalidskimi vozički ter taktilne oznake za slepe in slabovidne. Zmanjšanje obsega motornega prometa, ki je pričakovana posledica „poslabšanja pogojev“ za motorni promet zaradi zoževanja vozišč, uvedbe skupnega prometnega prostora in ukinitve večine parkirišč, bodo vplivale na zmanjšanje hrupa in izpustov iz motornih vozil, drevoredi in zelenice pa bodo povečale možnosti za ohranjanje in razvoj drevesnih in talnih habitatov. Vse to bo vplivalo na povečanje kakovosti življenja prebivalcev v stanovanjskih stavbah v območju urejanja.

Po mnenju investitorja je zelo pomembna korist, ki je ni mogoče ovrednotiti v denarju, tudi zagotovitev pogojev za družbeno spremembo: za ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti za trajnostni razvoj mesta ter premislek in spreminjanje potovalnih navad z nadomeščanjem osebnih motornih vozil na kratkih dnevniht poteh s pešačenjem in kolesarjenjem ter kombiniranje peš hoje in kolesarjenja z javnim potniškim prometom za daljše poti.

## **10.6 Analiza tveganj in analiza občutljivosti za varianti**

### ***10.6.1 Ocena tveganj za obe varianti***

Analiza tveganja se osredotoča na prepoznavanje in opredeljevanje možnih tveganj, ki bi lahko ogrozila izvedbo naložbe oz. negativno vplivala nanjo. V nadaljevanju so prikazane tri kritične skupine tveganj, in sicer: tveganja v zvezi z razvojem projekta in splošna tveganja, tveganja v zvezi z izvedbo naložbe ter tveganja, ki lahko nastanejo v fazi obratovanja naložbe, vključno s prikazom njihovega vpliva ter možnosti nastanka. Analiza tveganja je ocenjena verjetnost, da naložba ne bo zagotovila pričakovanih učinkov. Če je mogoče to verjetnost številčno izraziti, se imenuje stopnja tveganja.

Preglednica 37: Tveganja v zvezi z vodenjem projekta in splošna tveganja

Tveganje	Varianta 1		Varianta 2		Posledica tveganja	Ukrepi za zmanjšanje tveganja
	Stopnja tveganja	Ocena vpliva	Stopnja tveganja	Ocena vpliva		
Tveganje v zvezi z vodenjem priprave projekta	2	Čas: 3 Stroški: 2 Kakovost: 3	1	Čas: 3 Stroški: 2 Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekt ne bo uspešno voden in pravočasno zaključen</li> <li>Sprejemanje napačnih odločitev</li> <li>Nejasno delegirane naloge</li> <li>Nejasno opredeljene odgovornosti in pristojnosti udeležencev v projektu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Imenovanje izkušenega in strokovno usposobljenega odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta;</li> <li>Zagotovitev zunanjih in notranjih svetovalcev</li> </ul>

Preglednica 38: Tveganja v zvezi z izvedbo naložbe

Tveganje	Varianta 1		Varianta 2		Posledica tveganja	Ukrepi za zmanjšanje tveganja
	Stopnja tveganja	Ocena vpliva	Stopnja tveganja	Ocena vpliva		
Tveganje v postopku izvedbe javnih naročil	2	Čas: 4 Stroški: 2 Kakovost: 3	2	Čas: 4 Stroški: 2 Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ponovitev postopka javnega naročila</li> <li>Pritožbe pri postopku javnega naročila</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Posebno pozornost nameniti postopku priprave javnega naročila</li> </ul>
Tveganje v zvezi z izborom neustreznih zunanjih izvajalcev	3	Čas: 5 Stroški: 5 Kakovost: 3	2	Čas: 4 Stroški: 2 Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Podaljšanje rokov izvedbe in potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev (rebalans proračuna)</li> <li>Zamude pri pridobitvi ustrezne dokumentacije</li> <li>Spreminjanje in dopolnjevanje dokumentacije</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Priprava kakovostne razpisne dokumentacije v skladu z zakonodajo;</li> <li>Jasno definiranje pogojev, ki jih mora ponudnik – izvajalec izpolniti (reference, kadrovska zasedba), in ustreznih meril za izbor ponudnika,</li> <li>Stalni nadzor nad delom izvajalcev za pravočasno ukrepanje</li> </ul>
Tveganje zaradi nezadostnih finančnih sredstev	3	Čas: 5 Stroški: 5 Kakovost: 3	3	Čas: 3 Stroški: 1 Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekt ne bo zaključen v predvidenem roku</li> <li>Potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev</li> <li>Izguba sredstev EU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Priprave kvalitetne dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo</li> <li>Spremljanje izvajanja in pravočasno dokončanje projekta za pridobitev sredstev EU</li> </ul>

Preglednica 39: Tveganje v zvezi z obratovanjem naložbe

Tveganje	Varianta 1		Varianta 2		Posledica tveganja	Ukrepi za zmanjšanje tveganja
	Stopnja tveganja	Ocena vpliva	Stopnja tveganja	Ocena vpliva		
Tveganja, povezana z vzdrževanjem	2	Čas: 3 Stroški: 4 Kakovost: 3	2	Čas: 3 Stroški: 4 Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slabo in neredno vzdrževanje</li> <li>• Uničenje dreves, zelenic/opreme (vandalizem)</li> <li>• Nezadovoljstvo uporabnikov</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izbor odgovornih izvajalcev – vzdrževalcev</li> <li>• Redno pregledovanje vozišč, površin za pešce in kolesarje, dreves in urbane opreme</li> </ul>

*Legenda stopenj tveganja (verjetnost dogodka):*

1 – majhna verjetnost

2 – srednja verjetnost

3 – velika verjetnost

*Legenda ocen vpliva:*

0 – ni vpliva

1 – majhen vpliv

3 – srednji vpliv

4 – velik vpliv

5 – zelo velik vpliv

## ***Tveganje v zvezi z razvojem projekta***

---

Za razvoj oz. izvedbo projekta so pomembna predvsem finančna sredstva ter strokovno usposobljena ekipa za pripravo in spremljanje izvajanja projekta. MO Maribor je imenovala odgovornega vodjo projekta in projektno skupino s strokovnim znanjem in več leti izkušenj. Ob pripravi in izvajanju projekta so jim na voljo tudi druge strokovne službe investitorja (pravna služba, področje financ, področje javnih naročanj, področje komuniciranja, informatika itd.), po potrebi tudi zunanji strokovnjaki. Zato menimo, da je to tveganje malo verjetno.

## ***Tveganje v zvezi z izvedbo***

---

V fazi izvedbe projekta vsa navedena tveganja vplivajo na povečanje stroškov izvedbe naložbe, pa tudi na čas in kakovost izvedbe. Višja stopnja tveganja oz. večja verjetnost za nastanek dogodka je pripisana izboru neustreznega izvajalca del. To se lahko prepreči s pripravo kakovostnega in jasnega javnega naročila za izbiro izvajalcev z ustrežno razpisno dokumentacijo in jasno določenimi pogoji, ki jih mora izpolniti ponudnik. Naročnik bo pri izbiri izvajalca in sklenitvi pogodbe z izbranim izvajalcem določil pogoje in načine zavarovanja (npr. resnosti ponudbe, dobre izvedbe posla ali odprave napak v garancijski dobi).

Največje tveganje predstavlja upoštevanje zastavljene časovnice za načrtovana dela, saj pri projektih, ki so financirani iz evropskih virov, lahko zamuda ogrozi pridobitev sredstev. Naložbo je mogoče izvesti v skladu s časovnico, vendar morajo vsi udeleženci projekta ravnati konstruktivno ter se osredotočiti na rezultate in ne postopke (npr. odziv čim prej, namesto v predpisanem skrajnem roku). MO Maribor kot investitor bo izvajalcu določila pogodbeno kazen za morebitno zamujanje načrtovanih rokov.

## ***Tveganje v zvezi z obratovanjem***

---

To tveganje je odvisno od izbire dobrih izvajalcev vzdrževalnih del. Projektanti so sicer poskrbeli za izbiro tlakovcev, dreves in sadik, ki ne zahtevajo dosti vzdrževanja. Zlasti bo pomembna skrb za nova drevesa, ki bodo v prvih dveh do treh letih po zasaditvi potrebovala redno pregledovanje rastišč in nego. Urbana oprema je pogosto tarča vandalizma. Vzdrževalec bo moral zagotoviti redno pregledovanje opreme in po potrebi poskrbeti za sprotna popravila.

### ***10.6.2 Analiza občutljivosti za varianti 1 in 2***

Podlaga za izračun kritičnih parametrov so finančne in ekonomske analize. Za izvedbo projekta v obeh variantah bi lahko bile kritične:

- spremembe predračunske vrednosti naložbe v intervalu od  $-1\%$  do  $+1\%$ ,
- spremembe vrednosti operativnih stroškov/koristi v intervalu od  $-1\%$  do  $+1\%$ .

V nadaljevanju je prikazana analiza občutljivosti za navedene kritične parametre projekta za posamezno varianto. Prikazuje primerjavo finančne in ekonomske neto sedanje vrednosti naložbe (NPV) ter finančne in ekonomske interne stopnje donosnosti (IRR) v referenčni dobi obravnave naložbe – 30 let.

## Analiza občutljivosti variante 1

### Analiza občutljivosti finančnih kazalnikov

Preglednica 40: Vplivi sprememb naložbe na finančno NPV in IRR

<b>Spremembe vrednosti naložbenih stroškov</b>			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR naložbe	-6,54 %	-6,58 %	-6,61 %
Finančna NPV naložbe v EUR	-5.110.868,48	-5.167.023,94	-5.223.179,40
<b>Spremembe vrednosti operativnih stroškov</b>			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR operativnih stroškov	-6,56 %	-6,58 %	-6,59 %
Finančna NPV operativnih strošk. v EUR	-6.572.706,78	-5.167.023,94	-5.173.867,52

Pri povečevanju naložbene vrednosti se neto sedanja vrednost (FNPV) znižuje. Enake so posledice povečevanja vrednosti operativnih stroškov. Naložba je bolj občutljiva na spremembo naložbene vrednosti projekta.

### Analiza občutljivosti ekonomskih kazalnikov

Preglednica 41: Vplivi sprememb družbenih koristi naložbe na ekonomsko NPV in IRR

<b>Spremembe vrednosti naložbenih stroškov</b>			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR naložbe	6,69 %	5,75 %	4,87 %
Finančna NPV naložbe v EUR	145.726,83	97.988,76	50.250,69
<b>Spremembe vrednosti operativnih stroškov</b>			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR operativnih stroškov	0,69 %	5,75 %	6,68 %
Finančna NPV operativnih strošk. v EUR	-176.884,98	97.988,76	146.706,71

Pri povečevanju stroškov naložbe se ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) zmanjšuje. Pri zniževanju naložbenih stroškov se ENPV povečuje. Pri povečanju koristi naložbe se ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) povečuje, pri znižanju pa zmanjšuje. Naložba je bolj občutljiva na spremembe družbenih koristi.

## Analiza občutljivosti variante 2

### Analiza občutljivosti finančnih kazalnikov

Analiza občutljivosti finančnih kazalnikov je prikazana v naslednji preglednici. Pri povečevanju naložbene vrednosti se neto sedanja vrednost (FNPV) znižuje. Enake so posledice povečevanja vrednosti operativnih stroškov. Naložba je bolj občutljiva na spremembo naložbene vrednosti projekta.

Preglednica 42: **Vplivi sprememb naložbe na finančno NPV in IRR**

<b>Spremembe vrednosti naložbenih stroškov</b>			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR naložbe	-11,56 %	-11,59 %	-11,62 %
Finančna NPV naložbe v EUR	-6.299.637,11	-6.364.069,31	-6.428.501,52
<b>Spremembe vrednosti operativnih stroškov</b>			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR operativnih stroškov	-11,57 %	-11,59 %	-11,61 %
Finančna NPV operativnih strošk. v EUR	-6.361.075,96	-6.364.069,31	-6.367.062,67

Analiza občutljivosti ekonomskih kazalnikov

Preglednica 43: **Vplivi sprememb družbenih koristi na ekonomsko NPV in IRR**

<b>Spremembe vrednosti naložbenih stroškov</b>			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR naložbe	7,38 %	6,33 %	5,35 %
Finančna NPV naložbe v EUR	191.397,16	136.621,58	81.845,99
<b>Spremembe vrednosti operativnih stroškov</b>			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR operativnih stroškov	6,50 %	6,33 %	7,37 %
Finančna NPV operativnih strošk. v EUR	80.479,77	136.621,58	192.763,38

Pri povečevanju stroškov naložbe se ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) zmanjšuje. Pri zniževanju naložbenih stroškov se ENPV povečuje. Pri povečanju koristi naložbe se ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) povečuje, pri znižanju pa zmanjšuje. Naložba je bolj občutljiva na spremembe naložbenih stroškov.

## 10.7 Merila in uteži za oceno in izbiro optimalne variante

V tem poglavju sta navedeni varianti primerjani med seboj. Za izbor optimalne (najprimernejše) variante so upoštevana naslednja merila:

- naložbeni stroški z DDV v tekočih cenah: primerjava višine stroškov, ki zajemajo vsa GOI dela, zasaditve, urbano opremo in vse ostale stroške za uspešno izvedbo naložbe;
- letni stroški obratovanja naložbe: primerjava višine stroškov vzdrževanja ulic s površinami za pešačenje in kolesarjenje, zelenih površin in urbane opreme v času obratovanja naložbe;
- najeto dolgoročno posojilo: primerjava variant v zvezi z najetjem dolgoročnega posojila;
- stroški obresti in vodenja posojila: primerjava dodatnih stroškov investitorja v primeru najema dolgoročnega posojila zaradi nepridobljenih sredstev CTN;
- finančna neto sedanja vrednost FNSV: izračun denarnega toka naložbe (vrednost naložbe, prilivi in odlivi za obratovanje z upoštevanim ostankom vrednosti naložbe) v obdobju 30 let;
- finančna interna stopnja donosnosti FISD: izračun finančne tržne donosnosti projekta;

- sofinanciranje iz sredstev EU – mehanizma CTN: primerjava variant v zvezi s pridobitvijo nepovratnih sredstev iz mehanizma CTN;
- ekonomska neto sedanja vrednost: izračun denarnega toka naložbe (vrednost naložbe brez DDV kot stroška in njene širše družbene koristi) v obdobju 30 let;
- ekonomska interna stopnja donosnosti: izračun družbenoekonomske donosnosti projekta;
- družbena koristnost naložbe: primerjava variant v smislu širših družbenih koristi naložbe za prebivalstvo;
- začetek in trajanje izvedbe naložbe: primerjava števila let, ki bi bila potrebna za izvedbo naložbe po posamezni varianti.

V merila za ocenjevanje niso vključene tehnično-tehnološke rešitve, saj so za obe varianti uporabljene rešitve, ki jih predlaga projektant. Zato je vpliv tehnično-tehnoloških rešitev za varianti enak.

Preglednica 44: **Pregled vrednosti primerjanih meril obeh variant**

Ozn.	Merila	Varianta 1	Varianta 2
1	Investicijski stroški z DDV v tekočih cenah v EUR	8.533.141,91	7.727.185,63
2	Letni stroški obratovanja (drugo leto obratovanja) v EUR	7.569,17	7.273,82
3	Najeto dolgoročno posojilo v EUR	6.000.000,00	0,00
4	Stroški obresti in vodenja posojila v EUR	597.870,00	0,00
5	Finančna neto sedanja vrednost FNSV * v EUR	-5.167.023,94	-6.364.069,31
6	Finančna interna stopnja donosnosti FISD *	-6,58 %	-11,59 %
7	Višina sofinanciranja iz CTN – EU sredstva v EUR	0,00	5.015.056,89
8	Ekonomska neto sedanja vrednost ENSV v EUR	97.988,76	136.621,58
9	Ekonomska interna stopnja donosnosti EISD	5,75 %	6,33 %
10	Koeficient družbene koristnosti	1,0205	1,0249
11	Trajanje izvajanja naložbe	6,5 leta	2,5 leta

\* FNSV in FISD sta pri varianti 1 ugodnejša zaradi večjega ostanka vrednosti naložbe, saj se amortiziranje naložbe po varianti 1 začne 5 let pozneje zaradi odložitve izvedbe naložbe.

Vpliv nekaterih meril na izvedbo in obratovanje naložbe je pomembnejši od drugih. Zato so merilom pripisane različne uteži (ponderji).

Preglednica 45: **Ocena variant z uteženimi merili**

Ozn.	Merila	Utež	Število točk	Varianta 1	Varianta 2
1	Investicijski stroški z DDV v tekočih cenah	visoka	1	1	3
		sprejemljiva	3		
		nizka	5		
2	Letni stroški obratovanja	visoki	1	3	3
		nizki	3		
3	Najeto dolgoročno posojila	da	1	1	3
		ne	3		
4	Stroški obresti in vodenja posojila	da	1	1	3
		ne	3		
5	Sofinanciranje iz CTN – EU sredstva	da	3	1	3
		ne	1		

Ozn.	Merila	Utež	Število točk	Varianta 1	Varianta 2
6	Finančna neto sedanja vrednost FNSV	slabo	1	3	1
		zadovoljivo	2		
		dobro	3		
7	Finančna interna stopnja donosnosti FISD	slabo	1	3	1
		zadovoljivo	2		
		dobro	3		
8	Ekonomska neto sedanja vrednost ENSV	slabo	1	1	2
		zadovoljivo	2		
		dobro	3		
9	Ekonomska interna stopnja donosnosti EISD	slabo	1	1	2
		zadovoljivo	2		
		dobro	3		
10	Družbena koristnost naložbe	večja	3	1	3
		manjša	1		
11	Trajanje izvajanja naložbe	3 leta	5	1	5
		5 let	3		
		7 let	1		
<b>Skupaj točk</b>				<b>17</b>	<b>29</b>

## 10.8 Ocena variant z vidika vpliva na okolje in lokacije variant

Kot je omenjeno zgoraj, je tehnično-tehnološka rešitev za obe varianti ista in varianti sta umeščeni v isti prostor – na obravnavane odseke Gregorčičeve in Tyrševe ulice, Ulice heroja Staneta in Trg generala Maistra. Zato ocenjevanje variant glede na tehnično-tehnološko rešitev in lokacijo ni smiselno.

V zvezi z vplivom na okolje pa je treba poudariti, da je varianta 2, ki predvideva urejene cestne odseke s površinami za pešce in kolesarje že leta 2027, ugodnejša od variante 1, po kateri bi bilo urejanje območja odloženo za šest let in ulice dane v obratovanje šele leta 2032. Če bi se za izvedbo naložbe uporabila varianta 1, bi se sedanje okoljske razmere, kot so npr. hrup in izpusti iz motornega prometa ter pomanjkanje zelenih površin in dreves ohranjale ali celo poslabševale še nadaljnjih sedem let, kar bi bilo najbolj očitno pri slabšanju bivanjskih razmer za prebivalce v okoliških stanovanjskih objektih, pa tudi obiskovalce tega dela mestnega središča:

- zaradi pomanjkanja dreves, ki bi zagotavljala senčne površine za udobje pešcev in kolesarjev ter prispevala tudi k ponoru ogljika, se utegnejo ob nespremenjeni gostoti motornega prometa na obravnavanih cestnih odsekih nadaljevati negativni vplivi na kakovost zraka in življenja prebivalcev v bližini območja urejanja. Neurejene razmere in poslabšana kakovost zraka pa utegnejo odvracati pešce in kolesarje;
- zaradi neizvedenih zasaditev drevoredov in zelenic, ki bi omogočali tudi pogoje za razvoj naravnih habitatov (drevesnih, travniških in talnih) ter nezmanjšanih izpustov iz motoriziranega prometa se utegne biotska raznovrstnost ob obravnavanih ulicah in v parku na Trgu generala Maistra še naprej zmanjševati.

## 10.9 Primerjava variant s predlogom in utemeljitvijo izbire optimalne variante

Za obe varianti so bili izračunani finančni in ekonomski kazalniki. Na podlagi teh so bila izbrana merila za njuno primerjavo, ki zajemajo predvsem višino naložbe, način financiranja njene izvedbe, stroške vzdrževanja, čas izvedbe, finančno donosnost in družbeno koristnost naložbe. Ta merila se lahko enakovredno primerjajo za obe varianti.

Pregled meril za obe varianti kaže, da je primernejša (optimalna) varianta 2, in sicer iz naslednjih razlogov:

- naložbeni stroški so pri varianti 2 za 1.403.826,28 EUR nižji kot pri varianti 1;
- predvideno je sofinanciranje z nepovratnimi sredstvi iz mehanizma CTN v višini 5.015.056,89 EUR;
- zato ni treba najeti dolgoročnega posojila in ni stroškov obresti in vodenja posojila, ki bi jih bilo treba pokrivati iz občinskega proračuna še tri leta po končani gradnji po varianti 1;
- s pridobitvijo sofinanciranja naložbe iz mehanizma CTN se naložba lahko začne izvajati že v letu 2026, skupni čas izvedbe naložbe, vključno s pripravo naložbe v letu 2025, je dve leti in pol; pri varianti 1, ob upoštevanju, da z naložbo povezani stroški nastajajo že v letu 2025, pa šest let in pol;
- zaradi hitrejšega doseganja zastavljenih ciljev in učinkov je tudi družbena koristnost variante 2 večja.

Po primerjanih merilih je varianta 2 zbrala 29 točk in je boljša izbira od variante 1 (17 točk). V investicijskem programu **se obravnava le varianta 2**.

## 10.10 Ocena primernosti izvedbe naložbe v obliki javno-zasebnega partnerstva

Ureditev odsekov Gregorčičeve in Tyrševe ulice ter Ulice heroja Staneta in Trga generala Maistra v skladu z načeli trajnostne mobilnosti je ureditev površin za pešce in kolesarje, skupnega prometnega prostora, zoženih vozišč za motorna vozila, odstranitve parkirišč za osebna motorna vozila ter drevoredov in zelenic na ulicah, ki bodo kot javno dobro brezplačno na voljo vsem uporabnikom. MO Maribor z naložbo ne bo ustvarjala nikakršnih prihodkov. Cestne odseke s površinami za pešce in kolesarje, zelenicami, drevoredi in urbano opremo bo predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad, d. o. o., ki bo za kritje stroškov tekočega in investicijskega vzdrževanja od MO Maribor prejemale **sredstva iz proračuna**.

Ker naložba ne bo ustvarjala prihodkov iz tržne dejavnosti, **ni pogojev** za izvedbo naložbe v obliki javno-zasebnega partnerstva. Zato bo MO Maribor naložbo izvedla s klasičnim javnim naročilom.

## 11 TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV

### 11.1 Vrsta naložbe

Načrtovana naložba v ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra z ureditvijo skupnega prometnega prostora na obodni cesti, ki zamejuje park na Trgu generala Maistra, in v Tyrševi ulici med Gregorčičevo in Krekovo ulico ter ureditvijo površin za pešce in kolesarje na Gregorčičevi ulici med Trubarjevo in Tyrševo ulico ter na Ulici heroja Staneta med Razlagovo in Maistrovo ulico, skupaj z ozelenitvijo in namestitvijo urbane opreme, gradnjo meteorne kanalizacije in nove javne razsvetljave ter nujno prenovu komunalnih vodov, je opredeljena kot zahtevni objekt. Naložba bo potekala v obliki **vzdrževalnih del v javno korist**. Zato gradbeno dovoljenje za poseg **ni potrebno**.

### 11.2 Vsebina načrtovane naložbe

V okviru načrtovane naložbe so predvidene naslednje ureditve:

- celovita rekonstrukcija ceste na Trgu generala Maistra z uvedbo skupne prometne površine v skupni dolžini približno 215 m; odstranitvijo vseh parkirišč, zasaditvijo drevoreda (23 novih dreves na robu parka, obnovo pešpoti v parku v dolžini 270 m ter namestitvijo urbane opreme, vključno s stojali za kolesa, in javne razsvetljave;
- celovita rekonstrukcija Tyrševe ulice na odseku od izvoza iz garažne hiše (Gregorčičeva 13) do križišča s Krekovo ulico v dolžini približno 80 m, z odstranitvijo vseh parkirišč (razen namenskih), zožitvijo vozišča za motorna vozila, razširitvijo pločnikov za ureditev površin za pešce in kolesarje, zasaditvijo 12 dreves ter namestitvijo urbane opreme, vključno s stojali za kolesa, in javne razsvetljave;
- razširitev površin za pešce in kolesarje na severnem pločniku Gregorčičeve ulice med Trubarjevo in Tyrševo ulico v dolžini približno 200 m, z zasaditvijo drevoreda (16 dreves), ter ureditev površine za kolesarje na južnem delu vozišča;
- razširitev površin za pešce na zahodni strani odseka Ulice heroja Staneta med Razlagovo in Maistrovo ulico v dolžini približno 105 m in odstranitev parkirišč (razen namenskih), ureditev površine za kolesarje na vozišču, ureditev površin za pešce in kolesarje na vzhodnem delu odseka, namestitve urbane opreme, vključno s stojali za kolesa, zagotovitev primernih zelenih površin v tlakovcih in zasaditev šestih manjših dreves;
- celovita rekonstrukcija štirih križišč (križišča Gregorčičeva–Trubarjeva, Gregorčičeva–Tyrševa, Gregorčičeva–Grajska in križišče Trg generala Maistra–Razlagova ulica) ter delna obnova križišč s prilagoditvijo robnikov in pločnikov (južni del križišč Tyrševa–Krekova in Ulica heroja Staneta–Maistrova) za varnejše in udobnejše prečkanje peš in s kolesi;
- ureditev ustrezne prometne signalizacije na celotnem območju obdelave;
- gradnja nove meteorne kanalizacije in namestitve nove razsvetljave na celotnem območju obdelave (električni vodi in namestitve 50 svetilk);
- predstavitev in obnova komunalnih, TK in drugih vodov, ki so nujne za izvedbo ukrepa zaradi rekonstrukcije cestišč in pločnikov v skladu s projektnimi pogoji upravljavcev komunalne infrastrukture;
- umestitev podzemnih zbiralnikov za odpadke na Gregorčičevi ulici.

## 11.3 Tehnično tehnološke rešitve

Tehnično tehnološke rešitve so povzete iz prenovljene projektne dokumentacije PZI Projekt obnove Gregorčičeve ulice od Trubarjeve do Maistrove ceste ter odseka Tyrševe in Grajske ulice, št. projekta 38/2020, iz aprila 2025.

Kot je omenjeno v točki 6.1 Analiza stanja, je bilo celotno območje urejanja razdeljeno na šest sklopov. V času od priprave idejne zasnove (2019) in projektne naloge (2021) sta dva sklopa že urejena: sklop 2, ki zajema odsek Gregorčičeve ulice med Tyrševo in Grajsko ulico, in sklop 6, ki zajema ploščad pred Prvo gimnazijo.

V prenovljenem PZI so obravnavani:

- sklop 1: od Gregorčičeve od Trubarjeve na zahodu do Tyrševe ulice na vzhodu;
- sklop 3: obodna ulica Trga generala Maistra, ki zamejuje park na jugu in vzhodu, od Grajske na zahodu do Razlagove ulice na severu ter poti v parku;
- sklop 4: Ulica heroja Staneta od Razlagove na jugu do Maistrove ulice na severu ter
- sklop 5: Tyrševa ulica od garaže na Gregorčičevi ul. 13 na jugu do Krekove ulice na severu.

Posamezni sklopi se z vidika načel trajnostne mobilnosti urejajo na različne načine, v skladu s prostorskimi, arhitekturnimi in oblikovalskimi omejitvami, saj naložba posega v severni rob starega mestnega jedra, ki je zaščiten kot kulturni spomenik, in poteka po ozkih ulicah med zgodovinskimi stavbami, kar je pri projektiranju zahtevalo kreativne rešitve. Zato so tehnične rešitve v nadaljevanju predstavljene po navedenih sklopih, skupne rešitve za vse sklope pa so povzete v nadaljevanju (točki 11.3.1 in 11.3.2).

### 11.3.1 Cestišča, uvozi v stavbe in križišča

#### Vertikalni in horizontalni elementi, naklon in odvodnjavanje cest ter projektna hitrost

V okviru načrtovane naložbe je predvidena ureditev štirih cestnih odsekov: Gregorčičeve ulice (med Trubarjevo in Tyrševo). Trga generala Maistra s parkom, Ulice heroja Staneta pred gradbo MO Maribor in odseka Tyrševe od izvoza iz garažne hiše do Krekove ulice.

- **Horizontalni in vertikalni elementi cest:** vertikalni elementi se pri urejanju ohranijo, horizontalni se v skladu z obstoječimi elementi okolja prilagodijo novi zasnovi prostora;
- **prečni in vzdolžni skloni cest:** prečni skloni cest se iz strešnega naklona spremenijo v enostranski prečni naklon predpisane velikosti; obstoječi vzdolžni skloni ceste se ohranijo;
- **preglednost cest** se z ureditvijo ne poslabša;
- **odvodnjavanje cest:** odvodnja padavinskih voda s cest je kontrolirana, poteka čez muldo oz. linijske požiralnike do predvidene meteorne kanalizacije in nadalje v ponikanje;
- **projektna hitrost** na območju ureditve je 30 km/h, razen na Trgu generala Maistra in Tyrševi ulici, kjer bo skupni prometni prostor z omejitvijo hitrosti na 20 km/h;
- **prometna signalizacija:** nove površine za pešce in kolesarje ter novo uvedeni prometni režimi bodo ustrezno označeni. Po potrebi se zamenjajo tudi obstoječe prometne oznake. Na prehodih na območja z omejitvijo hitrosti na 20 km/h je po potrebi predvidena namestitvev merilnikov/prikazovalnikov hitrosti.

## ***Uvozi v stanovanjske objekte in križišča***

---

Na območju urejanja je več uvozov v stanovanjske objekte. Na območju uvozov je predvidena ojačana voziščna konstrukcija z mikroarmiranim betonom debeline 10 cm. Dostop do površin za pešce in kolesarje je zagotovljen neposredno iz vseh uvozov/izvozov.

V celoti ali delno se obnovijo naslednja križišča:

- križišče Gregorčičeva–Trubarjeva ulica: obnovi se celotno križišče razen JZ roba (pločnik pred trgovino TUŠ), ki se ohrani;
- križišče Gregorčičeva–Tyrševa ulica: v celoti
- križišče Gregorčičeva–Grajska ulica: v celoti
- križišče Trg generala Maistra–Razlagova: v celoti
- križišče na Ulici heroja Staneta: prilagodijo se robniki in pločnik na južnem delu križišča;
- križišče Tyrševa–Krekova: prilagodijo se robniki in pločnik na južnem delu križišča.

### ***11.3.2 Površine za pešce in kolesarje ter taktilne oznake***

V okviru ureditve so na celotnem območju načrtovane in smiselno povezane površine za pešce in kolesarje. Pri načrtovanju povezav je bilo upoštevanih pet ključnih načel:

- povezanost omrežja,
- neposrednost povezav,
- varnost,
- udobje,
- privlačnost.

To pomeni, da so povezave zaključene (neprekinjene), neposredne, varne, udobne in privlačne: oblikovan bo obcestni prostor, nameščena urbana oprema, predvidene so zasaditve novih dreves in ureditev zelenic.

Na križiščih in nejasnih poteh je predvidena vgradnja taktilnih oznak za usmerjanje slepih in slabovidnih. Lega, velikost, geometrija in postavitve taktilnih oznak bodo ustrezali standardu SIST 1186:2016 Talni taktilni vodilni sistem za slepe in slabovidne, upoštevan je bil tudi priročnik Z belo palico po mestu. Materiali taktilnih oznak so usklajeni z materialom tlakov. Vgradnja bo potekala pod nadzorom projektantov in arhitektov.

### ***11.3.3 Ureditev Gregorčičeve ulice od Trubarjeve do Tyrševe ulice – sklop 1***

Celotna dolžina trase meri 200 m. Predvidena ureditev zajema: odstranitev vseh parkirnih mest na severnem delu ulice, ureditev površin za pešce in kolesarje, prilagoditev asfaltne vozišča za motorna vozila s površino za kolesarje (na jugu) v dolžini 155 m in širini 3,75 m, obnovo javne razsvetljave, postavitve urbane opreme in ozelenitev vzdolž celotne trase na severni strani ulice, obnovo ozelenitve ob novi pešpoti na južni strani ulice ter obnovo in gradnjo nujnih komunalnih vodov in podzemnega zbirališča za ločeno zbiranje odpadkov.

Značilen prečni prerez prenovljene ulice je prikazan v preglednici na naslednji strani.

Preglednica 46: **Značilen prečni prerez prenovljenega odseka Gregorčičeve ulice**

Elementi profila ceste	Širina (v m)
Površina za pešce	1,60
Površina za kolesarje	1,50
Linija dreves	1,30
Vozišče za motorna vozila (enosmerno)	3,75
Površina za kolesarje (na vozišču)	
Parkiranje za osebna vozila	5,50
Pločnik	2,00
Zelenica	4,00
Pločnik	3,75
<b>SKUPAJ</b>	<b>23,20</b>

### *Površine za pešce in kolesarje*

Na celotni dolžini trase je predvideno bistveno izboljšanje površin za pešce in kolesarje. Skupna predvidena dolžina pešpoti znaša 510 m, kolesarskih poti pa 350 m. Površine za pešce so predvidene na severni in južni strani trase. Površine za promet kolesarjev v smeri vzhod–zahod bodo na severni strani ulice in od vozišča ločene z zelenico (drevored). Tlakovane bodo s površinsko obdelanimi betonskimi tlaki. V smeri zahod–vzhod bodo kolesarji vozili po enosmernem vozišču skupaj z motornimi vozili, po na novo urejenem prostoru za kolesarje in motorna vozila. V območju križišč na vkloplitvah se namesto ločene predvidi mešana površina za pešce in kolesarje. Prehodi za pešce na križiščih bodo označeni (z zebro).

Pločniki bodo nagnjeni 2 % proti vozišču. Voda se bo s površin stekala v obstoječo muldo. Materiali za površine so opisani v Tehničnem poročilu in razvidni v grafičnem delu PZI. Predvidena je vgradnja betonskih robnikov širine 30 cm, z višinsko razliko +2 cm za preprečitev naletov v zasaditve in urbano opremo. V območju uvozov so prevideni robniki +1 cm, ki zagotavljajo nemoten odtok vode ob robniku do požiralnika. Robovi robnikov so zaobljeni oz. odsekani pod kotom 45°.

### *Obnova vozišča za motorna vozila*

Na tem odseku Gregorčičeve ulice se obnovi asfaltirano vozišče za motorna vozila z enosmerno vožnjo od zahoda proti vzhodu. S predvideno ureditvijo peš in kolesarskih površin se površine višinsko izravnajo. Zaradi rekonstrukcije pločnikov za povečanje površin za pešce in kolesarje ter niveliranja dostopov je potrebna rekonstrukcija vozišča z višinsko izravnavo. Podrobnejši ustroj cestišča je predstavljen v poglavju 10 Tehničnega poročila. Stroški gradnje zgornjega ustroja vozišča so vključeni v projekt kot **neupravičeni strošek**.

### *Ureditev mirujočega prometa*

Na tem odseku se ukinejo vsa parkirna mesta za motorna vozila na severni strani ulice (23 parkirnih mest), da se zagotovijo večje površine za pešce in kolesarje, ozelenitve in urbano opremo. Na južni strani se zaradi postavitve podzemnih smetnjakov ukinejo štiri parkirna mesta. Ohrani se 34 parkirnih mest, od tega 31 za osebna vozila ter po eno parkirno mesto za dostavo, invalide in vozila na električni pogon.

## Ozelenitve in urbana oprema za udobje in privlačnost površin za pešce in kolesarje

Z ukinitvijo parkirišč za motorna vozila na severnem delu ceste bodo na tem delu pešcem in kolesarjem namenjene dodatne površine, ki bodo ozelenjene in opremljene z urbano opremo:

- **ozelenitev:** vzdolž celotnega severnega dela ulice se med voziščem in površinami za pešce/kolesarje zasadi nov drevored (16 dreves), ki se poveže z zasaditvami na zahodu in vzhodu območja v sklenjeno potezo ozelenitve. Na južni strani ulice se obstoječa drevesa ohranijo, delno nadomestijo, predvidena je tudi zasaditev novih grmovnic;
- **urbana oprema:** na tem odseku Gregorčičeve ulice je predvidena namestitev 17 novih klopi, 11 košev za smeti, štiri stojala za kolesa in en pitnik. Na območju ureditve so predvideni posebno oblikovani in izbrani arhitekturni elementi, kot so okrogle klopi okrog dreves, veliki prodniki z gravuro itn. Načrt arhitekture je vključen v PZI.

## Komunalna infrastruktura

Na obravnavanem odseku Gregorčičeve ulice je v skladu z zahtevami upravljavcev komunalne infrastrukture (projektni pogoji) predvidena:

- obnova meteorne kanalizacije v dolžini 440 m v skladu z zahtevo upravljavca;
- obnova javne razsvetljave na trasi 310 m, ker je treba zaradi predvidenih arhitekturnih rešitev v skladu s priporočilom ZVKD prilagoditi in urediti javno razsvetljavo;
- gradnja kanalizacije za odpadne vode v dolžini 290 m;
- gradnja vodovoda (190 m);
- gradnja plinovoda (290 m);
- gradnja kanalov za telekomunikacijske vode v dolžini 330 m ter
- namestitev podzemnih zbirališč za ločeno zbiranje odpadkov, ker zaradi razširitve in ureditve pločnikov ni prostora za namestitev vsebnikov za odpadke na površini.

**Namen** vse našteje komunalne infrastrukture je **upravičen**, saj je nujna za izvedbo ukrepa. Meteorna kanalizacija in javna razsvetljava sta potrebni za delovanje površin za pešce in kolesarje. Prestavitve in gradnja komunalnih vodov sta zahtevani v **projektnih pogojih** upravljavcev. Hišni priključki so vključeni le do meja zasebnih parcel in parcel drugih uporabnikov. Podatki o gradnji komunalne infrastrukture so podrobneje predstavljeni v točki 11.4.

### **11.3.4 Ureditev Trga generala Maistra – sklop 3**

V okviru tega sklopa se ureja Trg generala Maistra od križišča Gregorčičeve in Grajske ulice na zahodu do meje/križišča Trga generala Maistra z Razlagovo ulico na severu. Ureditev zajema **celovito ureditev obodne ulice**, ki zamejuje Trg generala Maistra na jugu in vzhodu, in ureditev pešpoti čez park na Trgu generala Maistra. Celotna dolžina trase tega sklopa meri 215 m, poti v parku pa 270 m. Predvidena je vzpostavitev novega skupnega prometnega prostora (shared space) od križišča z Grajsko ulico na zahodu do objekta Maistrovi dvori na vzhodni strani trga, odstranitev vseh parkirišč, zožitev vozišča na minimum (3,00 m) in zamenjava dotrajanih plasti vozišča, ozelenitev, zasaditev drevoreda in namestitev urbane opreme za povečanje privlačnosti in udobja za pešce in kolesarje.

Značilni prečni prerez prenovljene ulice je prikazan v preglednici na naslednji strani.

Preglednica 47: **Značilni prečni prerez obodne ulice na Trgu generala Maistra**

Elementi profila ceste	Širina (v m)
<b>Skupni prometni prostor – SKUPAJ</b>	<b>13,65–17,30</b>
Skupna površina za pešce in kolesarje	2,75
Drevored (ogrlica)	2,00
Dodatne površine za pešce	2,15
Vozišče, označeno s čepki (enosmerno)	3,00
Površina za kolesarje (na vozišču)	
Površine za pešce	3,75–5,50
<b>Ureditev pri Maistrovih dvorih (OTP banki) – SKUPAJ</b>	<b>20,05–23,35</b>
Skupna površina za pešce in kolesarje	6,75
Drevored (ogrlica)	2,00
Dodatna površina za pešce	2,15
Vozišče	3,00
Površina za pešce	1,75
Drevored ob Maistrovih dvorih	2,20
Površine za pešce	2,20–5,50

### **Vzpostavitev skupnega prometnega prostora in ureditev pri Maistrovih dvorih**

Od križišča z Grajsko ulico na zahodu do objekta Maistrovi dvori na vzhodni strani Trga generala Maistra se na novo vzpostavi skupni prometni prostor za vse udeležence v prometu: motorna vozila, kolesarje in pešce. Promet z motornimi vozili poteka enosmerno, od zahoda proti vzhodu. Pot za motorna vozila bo označena s čepki. Hitrost vozil je omejena na 20 km/h. Vozišče za motorna vozila se zoži na minimalno širino 3,00 m (v dolžini 210 m). V smeri zahod-vzhod se kolesarji vodijo po skupnem prometnem prostoru. Vozišče in kolesarske površine bodo tlakovani s tlakom iz naravnega kamna (granit) oz. betonskim tlakom. Površine za kolesarje ne bodo ločene od površin za pešce z uporabo različnih barv, saj gre za skupni prometni prostor. Za pešce se uredijo tudi pešpoti skozi park v dolžini 270 m, ki zagotavljajo kratke povezave z Razlagovo na severu ter Gregorčičevo ulico in Trgom svobode. Poti se uredijo z zmesjo kamnitih zrn in bitumenske emulzije (podrobneje v poglavju 10 Tehničnega poročila). V območju križišč na vklopih se namesto ločene predvidi mešana površina za pešce in kolesarje. Označena prehoda za pešce sta predvidena na mestih z velikim pretokom pešcev, tj. na križišču z Grajsko ulico (pred Prvo gimnazijo) in na križišču z Razlagovo ulico. Prehoda bosta ustrezno osvetljena, predvidene so tudi taktilne oznake za slepe in slabovidne.

Površine za pešce in kolesarje na vzhodnem delu obodne ceste pri Maistrovih dvorih bodo urejene ločeno od vozišča na parkovni strani, za drevoredom (ogrlico). Vožnja kolesarjev od križišča z Razlagovo ulico proti jugu bo potekala po teh na novo urejenih površinah.

Pločniki pred Maistrovimi dvori (OTP banko) so nagnjeni 2 % proti vozišču. Voda se s površin izteka v LTŽ požiralnike, v območju mariborskega gradu pa v linijsko režo. Materiali za površine so opisani v Tehničnem poročilu in razvidni v grafičnem delu PZI. Predvidena je vgradnja tonalnih robnikov z višinsko razliko +2 cm za preprečitev naletavanja v zasaditve in urbano opremo ter zagotovitev nemotenega odtekanja padavinske vode do požiralnikov. Robovi robnikov bodo zaobljeni oz. odsekani pod kotom 45°.

## Ureditev mirujočega prometa

---

Ta odsek se ureja v obliki celovite prenove ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti, zato se odstranijo vsa parkirišča (68 parkirišč) na severu in jugu obodne ulice. Pridobljeni prostor bo namenjen za pešce in kolesarje, ozelenitev in namestitev urbane opreme.

## Ozelenitve in urbana oprema za udobje in privlačnost površin za pešce in kolesarje

---

Z ukinitvijo vseh parkirišč za motorna vozila bodo pešcem in kolesarjem namenjene dodatne površine, ki bodo ozelenjene in opremljene z urbano opremo:

- **ozelenitev:** vzdolž celotnega roba parka na Trgu generala Maistra se zasadi drevored (t. i. ogrlica, ki jo sestavlja 23 dreves). Drevored je bil tu zasajen že v preteklosti. Po celotnem območju se zasadijo tudi grmovnice. Na južni strani ulice (pred Vinagom) se ohrani obstoječa ureditev;
- **urbana oprema:** na Trgu generala Maistra je predvidena namestitev 44 novih klopi, 19 košev za smeti, 36 stojal za kolesa, od tega šest stojal z možnostjo brezplačnega polnjenja e-koles in šest večjih parkirnih mest. Na območju ureditve so predvideni posebno oblikovani in izbrani arhitekturni elementi. Načrt arhitekture je vključen v PZI.

## Ureditev površin za izposajo javnih koles

---

Na vzhodnem delu Trga generala Maistra je predviden prostor za parkirišče za izposajo koles MBajk, gradnja parkirišča pa ni vključena v naložbo.

## Komunalna infrastruktura

---

Na Trgu generala Maistra je v skladu z zahtevami upravljavcev komunalne infrastrukture (projektni pogoji) predvidena:

- obnova meteorne kanalizacije v dolžini 292 m v skladu z zahtevo upravljavca;
- obnova javne razsvetljave na trasi 290 m, ker je treba zaradi predvidenih arhitekturnih rešitev v skladu s priporočilom ZVKD prilagoditi in urediti javno razsvetljavo;
- gradnja kanalizacije za odpadne vode v dolžini 265 m in
- gradnja kanalov za telekomunikacijske vode v dolžini 50 m.

**Namen** vse naštete komunalne infrastrukture je **upravičen**, saj je nujna za izvedbo ukrepa. Meteorna kanalizacija in javna razsvetljava sta potrebni za delovanje površin za pešce in kolesarje. Prestavitev in gradnja komunalnih vodov sta zahtevani v **projektnih pogojih** upravljavcev. Hišni priključki so vključeni le do meja zasebnih parcel in parcel drugih uporabnikov. Podatki o gradnji komunalne infrastrukture so podrobneje predstavljeni v točki 11.4.

### 11.3.5 Ureditev površin za pešce in kolesarje na Ulici heroja Staneta – sklop 4

V okviru tega sklopa se urejajo obstoječe površine za pešce in kolesarje na vzhodnem pločniku (za promet kolesarjev od juga proti severu) ter zahodna stran Ulice heroja Staneta pred zgradbo MO Maribor, na odseku od križišča z Maistrovo na severu do križišča z Razlagovo ulico na jugu. Celotna dolžina trase meri 105 m. Predvidena ureditev zajema: odstranitev parkirnih mest (razen namenskih) na zahodni strani ulice z ureditvijo površin za pešce in kolesarje, obnovo vozišča in pločnika na vzhodni strani ulice, obnovo javne razsvetljave, postavitve urbane opreme in ozelenitev na zahodni strani ulice ter obnovo in gradnjo nujnih komunalnih vodov.

Značilni prečni prerez prenovljene ulice je prikazan v naslednji preglednici:

Preglednica 48: **Značilni prečni prerez prenovljenega odseka Ulice heroja Staneta**

Elementi profila ceste	Širina (v m)
Površina za pešce z ozelenitvijo	7,40
Površina za kolesarje (na vozišču)	
Vozišče za motorna vozila (dvosmerni promet, 2 × 3,00 m)	6,00
Parkirišče vzdolž vzhodnega roba ulice	2,50
Površine za pešce (na vzhodnem pločniku)	1,75
Površine za kolesarje (na vzhodnem pločniku)	1,80
<b>SKUPAJ</b>	<b>19,15</b>

#### Površine za pešce in kolesarje

Na odseku je predvideno bistveno izboljšanje površin za pešce in kolesarje. Na vzhodni strani ulice se obnovi zgornji ustroj asfaltiranega pločnika v dolžini 105 m in širini 2,80 m, po katerem že poteka promet pešcev in kolesarjev v smeri jug–sever. Površina za kolesarje je obarvana in ločena od površine za pešce z vzdolžno črto. Podrobnejši ustroj pločnika je predstavljen v poglavju 10 Tehničnega poročila.

Na zahodni strani ulice se z odstranitvijo parkirnih mest za osebna vozila razširijo površine za pešce (pločnik) na 7,30 m. Površine za kolesarjenje v smeri sever–jug na zahodni strani ulice bodo na vozišču, ločene od vozišča z vzdolžno črto. Predvidena dolžina pešpoti znaša 210 m, enaka je tudi dolžina prenovljenih površin za kolesarje. Pločnik bo tlakovan z betonskimi tlakovci večjih dimenzij z vrhnjim slojem tonalita (sistem TopStone).

V območju križišč na vklopih se namesto ločene predvidi mešana površina za pešce in kolesarje. Prehodi za pešce na križiščih bodo označeni (z zebro). Pločniki bodo nagnjeni 2 % proti vozišču. Voda se bo s površin iztekala v požiralnike.

#### Obnova vozišča za motorna vozila

Na tem odseku Ulica heroja Staneta se obnovi asfaltno vozišče za motorna vozila. Promet bo še naprej potekal dvosmerno. Zaradi ureditve površine za kolesarje na zahodnem delu ceste se vozišče zoži na minimalno širino 2 × 3,00 m. Hitrost bo omejena na 30 km/h. Zaradi dotrajanosti je treba obnoviti zgornji ustroj vozišča. Podrobnejši ustroj vozišča je predstavljen v poglavju 10 Tehničnega poročila. Stroški gradnje zgornjega ustroja vozišča so vključeni v projekt kot **neupravičeni strošek**.

## Ureditev mirujočega prometa

---

Na tem odseku Ulice heroja Staneta se ukinejo vsa parkirna mesta za motorna vozila na zahodni strani ulice (31 parkirnih mest), da se zagotovijo večje površine za pešce, ozelenitev in urbano opremo. Ohranijo se parkirno mesto za invalide in dva uvoza za protokolarna vozila. Na vzhodni strani se ohrani osem parkirnih mest vzdolž pločnika.

## Ozelenitve in urbana oprema za udobje in privlačnost površin za pešce in kolesarje

---

Z ukinitvijo parkirišč za motorna vozila na zahodnem delu ulice se zagotovijo dodatne površine za pešce, ki bodo ozelenjene in opremljene z urbano opremo:

- **ozelenitev:** vzdolž celotnega zahodnega dela odseka so med površino za pešce in voziščem predvideni posebno zasnovani zeleni otočki z zasaditvijo in vključenimi klopami. Na območju otočkov je predvidena zasaditev šestih dreves. Pri načrtovanju rešitve so bila upoštevana priporočila ZRSVN in ZVKD;
- **urbana oprema:** na tem odseku Ulice heroja Staneta je predvidena namestitev šestih novih klopi, štirih košev za smeti in desetih stojal za kolesa. Na območju so predvideni posebno zasnovani zeleni otočki z vključitvijo klopi in šestih manjših dreves. Načrt arhitekture je vključen v PZI.

Ozelenitev in urbana oprema bosta preprečevali nepravilno parkiranje avtomobilov.

## Komunalna infrastruktura

---

Na obravnavanem odseku Ulice heroja Staneta je v skladu z zahtevami upravljavcev komunalne infrastrukture (projektni pogoji) predvidena:

- obnova meteorne kanalizacije v dolžini 176 m v skladu z zahtevo upravljavca;
- obnova javne razsvetljave na trasi 110 m, ker je treba zaradi predvidenih arhitekturnih rešitev v skladu s priporočilom ZVKD prilagoditi in urediti javno razsvetljavo;
- gradnja kanalizacije za odpadne vode v dolžini 110 m in
- gradnja vodovoda (90 m).

**Namen** vse našteje komunalne infrastrukture je **upravičen**, saj je nujna za izvedbo ukrepa. Meteorna kanalizacija in javna razsvetljava sta potrebni za delovanje površin za pešce in kolesarje. Prestavitve in gradnja komunalnih vodov sta zahtevani v **projektnih pogojih** upravljavcev. Hišni priključki so vključeni le do meja zasebnih parcel in parcel drugih uporabnikov. Podatki o gradnji komunalne infrastrukture so podrobneje predstavljeni v točki 11.4.

### **11.3.6 Ureditev skupnega prometnega prostora na Tyrševi ulici – sklop 5**

V okviru tega sklopa se odsek od izvoza iz garažne hiše (Gregorčičeva 13) na jugu do križišča s Krekovo ulico na severu ureja kot celovita prenova ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Dolžina celotne trase meri 80 m. Predvidena je vzpostavitev novega skupnega prometnega prostora (shared space) na celotnem odseku, odstranitev vseh parkirišč (razen namenskih), zožitev vozišča na minimum (3,00 m), zamenjava dotrajanega vozišča ter ozelenitev in namestitev urbane opreme za povečanje privlačnosti in udobja za pešce in kolesarje. Prečni prerez prenovljenega odseka Tyrševe ulice je prikazan na naslednji strani:

#### Preglednica 49: Značilni prečni prerez prenovljenega odseka Tyrševe ulice

Elementi profila ceste	Širina (v m)
Površina za pešce	2,70
Drevored	1,20
Površine za kolesarje (na vozišču)	6,00
Vozišče (enosmerno)	3,00
Vzdolžno parkirišče (samo namenska vozila) z muldo in drevesi	2,50
Površine za pešce	2,35
Površine za kolesarje	1,50
<b>SKUPAJ</b>	<b>12,85</b>

#### *Vzpostavitev skupnega prometnega prostora*

Na odseku Tyrševe ulice od izvoza iz garažne hiše na jugu do križišča s Krekovo ulico na severu se na novo vzpostavi skupni prometni prostor za vse udeležence v prometu: motorna vozila, kolesarje in pešce. Promet z motornimi vozili poteka kot doslej, enosmerno, od severa proti jugu. Promet za motorna vozila od izvoza iz garažne hiše do Gregorčičeve ulice je omogočen le za izvoz iz garažne hiše, enosmerno proti severu, do Gregorčičeve ulice. Promet kolesarjev bo od severa proti jugu potekal po vozišču, od juga proti severu pa po pločniku na vzhodni strani ulice. Površine za kolesarje bodo tlakovane s tlakom iz naravnega kamna oz. betonskimi tlakovci, površine za pešce pa z betonskimi tlakovci z vrhnjim slojem tonalita (sistem TopStone). Površine za kolesarje ne bodo ločene od površin za pešce z uporabo različnih barv. Za označitev bodo uporabljeni piktogrami: na vozišču za smer sever–jug in na pločniku za nasprotno smer.

Na križiščih je predvidena označitev prehodov za pešce. Kolesarji na območju prehodov za pešce nimajo prednosti, saj območje preide v mešano površino za pešce in kolesarje, na kateri imajo pešci prednost. Prehodi za pešce bodo opremljeni tudi s taktilnimi oznakami in ustrezno osvetljeni. Pločniki so nagnjeni 2% proti vozišču. Voda se s površin izteka v tlakovano muldo.

#### *Ureditev vozišča*

Vozišče za motorna vozila se zoži na minimalno širino 3,00 m, hitrost vozil se omeji na 20 km/h. Vozišče in kolesarske površine bodo tlakovani s tlakom iz naravnega kamna (granit) oz. betonskimi tlakovci večjih dimenzij. Ob zahodnem robu je predviden robnik v širini 30 cm, ki je za 2 cm višji od vozne površine. Predvidena je zamenjava dotrajanega cestišča v dolžini 80 m in širini 3,00 m. Ob vzhodnem robu je predvidena mulda za odvodnjavanje.

#### *Ureditev mirujočega prometa*

Z novo ureditvijo prometnih površin se ukinjajo vsa parkirišča (11 parkirišč), razen namenskih parkirišč, opredeljenih v Vsebinskih izhodiščih MOPE. Na novo se uredijo po eno parkirišče za invalide in dostavo ter tri parkirišča za taksi. Predvidene površine za parkiranje namenskih vozil ne presegajo 5 % celotne površine, ki se ureja.

#### *Ozelenitve in urbana oprema za udobje in privlačnost površin za pešce in kolesarje*

Z ukinitvijo parkirišč za motorna vozila na Tyrševi ulici se zagotovijo dodatne površine za pešce, ki bodo ozelenjene in opremljene z urbano opremo:

- **ozelenitev:** vzdolž zahodnega dela ulice med križiščem z Gregorčičevo in križiščem s Krekovo ulico se uredi nov drevored z zasaditvijo 12 dreves. Na vzhodnem delu tega odseka se med namenskimi parkirnimi mesti zasadi šest dreves;
- **urbana oprema:** na tem odseku Tyrševe ulice je predvidena namestitev štirih košev za smeti in štirih stojal za kolesa. Načrt arhitekture je vključen v PZI.

## Komunalna infrastruktura

Na obravnavanem odseku Tyrševe ulice je v skladu z zahtevami upravljavcev komunalne infrastrukture (projektne pogoji) predvidena:

- obnova meteorne kanalizacije v dolžini 105 m v skladu z zahtevo upravljavca;
- obnova javne razsvetljave na trasi 110 m, ker je treba zaradi predvidenih arhitekturnih rešitev v skladu s priporočilom ZVKD prilagoditi in urediti javno razsvetljavo;
- gradnja kanalizacije za odpadne vode v dolžini 135 m
- gradnja vodovoda na trasi (140 m)
- gradnja plinovoda (180 m)
- gradnja kanalizacije za telekomunikacijske vode v dolžini 150 m.

**Namen** vse našteje komunalne infrastrukture je **upravičen**, saj je nujna za izvedbo ukrepa. Meteorna kanalizacija in javna razsvetljava sta potrebni za delovanje površin za pešce in kolesarje. Prestavitev in gradnja komunalnih vodov sta zahtevani v **projektnih pogojih** upravljavcev. Hišni priključki so vključeni le do meja zasebnih parcel in parcel drugih uporabnikov. Podatki o gradnji komunalne infrastrukture so podrobneje predstavljeni v točki 11.4.

### 11.4 Komunalni vodi

Na celotnem obravnavanem območju je treba v skladu z zahtevami upravljavcev komunalnih vodov na novo zgraditi ločeno meteorno kanalizacijo in novo javno razsvetljavo. Meteorna kanalizacija je neposredno namenjena pešcem in kolesarjem za varno uporabo površin ob padavinah. Tudi cestna razsvetljava je neposredno namenjena pešcem in kolesarjem za varno hojo/vožnjo v razmerah slabše vidljivosti ponoči in čez dan.

V skladu z zahtevami upravljavcev komunalnih vodov, ki so izdali projektne pogoje (Nigrad, Mariborski vodovod, Plinarna Maribor, Telemach in Telekom) je treba v ureditev vključiti tudi obnovo ali gradnjo drugih komunalnih vodov, ki potekajo v cestnih profilih in jih je treba zaradi rekonstrukcij, ki vključujejo izkope, prestaviti. Vsi komunalni vodi, ki so bili urejeni v okviru prve faze, tj. ureditve Gregorčičeve ulice od Tyrševe do Grajske (sklop 2) in ureditve ploščadi pred Prvo gimnazijo (sklop 6), so zaključeni izven meje obdelave odsekov prva faze, da pri izvedbi druge faze gradnje ni treba posegati v ureditev iz prve faze.

Javno podjetje Snaga, ki izvaja gospodarsko javno službo ravnanja z odpadki, je zahtevala namestitev podzemnih zbirališč odpadkov na Gregorčičevi ulici, saj zaradi širitve površin za pešce in zahteve, da te ne smejo biti ovirane, ni možnosti namestitve vsebnikov za ločeno zbiranje odpadkov na površini.

V nadaljevanju so na kratko predstavljeni posegi v zvezi s komunalnimi vodi.

### **11.4.1 Cestna razsvetljava**

Zaradi predvidenih arhitekturnih rešitev je treba prilagoditi in urediti javno razsvetljavo na celotnem območju urejanja. Koncesionar – vzdrževalec javne razsvetljave, Javno podjetje Nigrad, je v projektnih pogojih št. 2019-PP-JR-014, ki jih je izdalo 24. aprila 2019, zahtevalo, da se oprema javne razsvetljave izvede v skladu s standardi in tipizacijo, ki obstaja v MO Maribor. Mnenju sledi tudi priporočilo ZVKD.

Pri projektiranju javne razsvetljave so bile zahteve koncesionarja upoštevane. Predvidena je ureditev temeljev za kandelabre, namestitve novih kandelabrov in svetilk. Uporabljeni bodo tipizirani reducirni kandelabri višine 4 oz. 5 m iz jeklenih cevi s sidrno ploščo, vroče pocinkani in privijačeni na betonske temelje. Za kandelabre te višine so potrebni betonski temelji dimenzije 70 cm × 70 cm × 100 cm z vgrajenimi sidri s sidrno ploščo. Kandelabri bodo izdelani za vetrovno cono III. Na vrhu kandelabrov bo nameščen nastavek za montažo svetilk. V skladu z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja<sup>49</sup> morajo biti svetilke na kandelabre nameščene pod kotom 0° – horizontalno, da ne sevajo v zgornjo polravnino.

### **11.4.2 Meteorna kanalizacija**

Na obravnavanem območju delno obstaja mešani sistem kanalizacije, delno pa tudi ločeno odvajanje padavinske vode. Obstoječa meteorna kanalizacija je zaradi pogostih prekopavanj dotrajana. Upravljavca kanalizacijskih vodov, Javno podjetje Nigrad, je v projektnih pogojih za javne prometne površine št. 2019-PP-C-031, izdanih 24. aprila 2019, zahteval, da se v območju rekonstrukcije pregleda obstoječa infrastruktura in izvede rekonstrukcija vse potrebne komunalne infrastrukture v izogib naknadnim posegom v cestno telo. V projektnih pogojih za javno kanalizacijo št. 2019-PP-K-102, ki jih je Javno podjetje Nigrad izdalo 24. aprila 2019, je med posebnimi pogoji navedeno, da se zagotovi odvodnjavanje odpadnih vod v ločenem sistemu.

Zahtevani pogoji upravljavca kanalizacije so bili pri projektiranju upoštevani. Predvidena je gradnja nove meteorne kanalizacije, skupaj z revizijskimi jaški in peskolovi za odvajanje meteornih voda s cestnega telesa oz. zgornjega ustroja. Odvod meteornih voda bo potekal po AB ceveh prek požiralnikov ali rež v ponikovalna polja. Ponikovalnice bodo opremljene z varnostnimi prelivni, ki bodo po dogovoru z upravljavcem kanalizacije speljani v kanal za odvajanje odpadne vode.

### **11.4.3 Kanalizacija za odvajanje odpadnih vod**

Na obravnavanem območju je večinoma zagotovljen mešani kanalizacijski sistem. Javno podjetje Nigrad je v projektnih pogojih za javno kanalizacijo št. 2019-PP-K-102, ki jih je izdalo 24. aprila 2019, zahtevalo, da se izvede obnova/rekonstrukcija obstoječih kanalizacijskih priključkov in loči odvajanje padavinskih voda od odvajanja odpadne vode.

Pri projektiranju so bile zahteve upravljavca upoštevane. Predvidena je celovita prenova odvajanja odpadnih voda na obravnavanem območju. Ker se meteorna kanalizacija gradi na novo, se bodo cevi mešanega voda nadomestile z armiranobetonskimi cevmi, ki bodo namenjene izključno odvajanju odpadne vode. Vsi hišni priključki do meja obdelave se ohranijo in obnovijo. Na javni vod se priključujejo v revizijskih jaških. Hišni priključki na zasebnih parcelah in parcelah drugih uporabnikov niso vključeni v projekt.

---

<sup>49</sup> Uradni list RS, št. 81/2007

#### **11.4.4 Vodovod**

Vodovodno omrežje na območju obravnave je v veliki meri staro in dotrajano. Mariborski vodovod, ki upravlja vodovodno omrežje in izvaja gospodarsko javno službo oskrbe z vodo, je v projektnih pogojih z oznako /II/4-05078, ki jih je izdalo 12. aprila 2019, opozorilo, da je med Trubarjevo ulico in Trgom generala Maistra v okviru ureditve prometnih površin predvidena zamenjava vodovodnih cevovodov in hišnih vodovodnih priključkov.

Zahteve upravljavca so bile pri projektiranju upoštevane. V sklopu rekonstrukcije Gregorčičeve in Tyrševe ulice, Ulice Heroja Staneta in delu Trga generala Maistra so predvidene zamenjave obstoječih vodovodnih cevovodov in hišnih vodovodnih priključkov z vsemi prevezavami na obstoječe vodovodno omrežje v skupni dolžini približno 390 m. Vgradijo se nove cevi LŽ DN 100 razreda C64 s sidrnimi spoji, požarni hidranti in zasuni v križiščih. Hišni priključki se po potrebi obnovijo in prevežejo na novi vodovod. Hišni priključki na zasebnih parcelah in parcelah drugih uporabnikov niso vključeni v projekt.

#### **11.4.5 Plinovod**

Na območju Gregorčičeve ulice med Trubarjevo ulico in Trgom generala Maistra obstaja distribucijsko omrežje Plinarne Maribor. V skladu s projektnimi pogoji Javnega podjetja Nigrad za javne prometne površine št. 2019-PP-C-031, izdanimi 24. aprila 2019, je treba v območju rekonstrukcije pregledati vso obstoječo infrastrukturo in izvesti rekonstrukcijo vse potrebne komunalne infrastrukture v izogib naknadnim posegom v cestno telo.

V skladu s temi zahtevami je v okviru ureditve ulic v drugi fazi projekta predvidena gradnja in priključitev novega plinovoda, ki bo potekal po delu Gregorčičeve in Tyrševe ulice. Na križišču Trubarjeve in Gregorčičeve ulice je predvidena prenova celotnega vozlišča plinovoda z navezavami na obstoječi plinovod na Trubarjevi, zahodnem delu Gregorčičeve ter na plinovod iz Gledališke ulice na južni strani. Prenova bo obsegala tudi nov plinovod na delu Tyrševe ulice do vstopa v križišče s Krekovo ulico ter na južnem delu Tyrševe do parcele št. 1291/2. Na vzhodnem delu trase prenovljenega plinovoda se izvede priključek na plinovod, položen v prvi fazi (sklop 2), kjer se tudi prenovi celotno vozlišče plinovoda v križišču Gregorčičeva–Tyrševa ulica.

#### **11.4.6 Telekomunikacijski vodi (TK vodi)**

V mnenju z oznako TM-RS-2019-26 družbe Telemach, lastnika in upravljavca telekomunikacijskega omrežja, ki je bilo izdano 24. aprila 2019, je navedeno, da je načrtovana gradnja zemeljskega elektronskega komunikacijskega omrežja s hišnimi priključki na mestih, kjer takšnega omrežja še ni, in predlagano, da se v sklopu ureditve kolesarskih in drugih prometnih površin zgradi ustrezno omrežje.

V skladu s tem je predvidena novogradnja TK voda za potrebe operaterja Telemach. V okviru ureditve bo položena kabelska kanalizacija – zaščitne PEHD cevi za uvlačenje kablov. Za uvlačenje kablov bo poskrbel operater Telemach in ni vključeno v ta projekt.

#### ***11.4.7 Podzemna zbirališča za ločeno zbiranje odpadkov***

Kot je že omenjeno, zaradi širitve površin za pešce na Gregorčičevi ulici in zahteve, da na površinah za pešce ne sme biti ovir, ne bo prostora za namestitev vsebnikov za ločeno zbiranje odpadkov. Javno podjetje Snaga, ki v občini Maribor izvaja gospodarsko javno službo ravnanja z odpadki, predlaga namestitev podzemnih zbirališč odpadkov z večjimi vsebniki, ki bodo omogočili zbiranje večjih količin odpadkov, zmanjšanje pogostosti odvozov ter s tem zmanjšanje hrupa in izpustov v zrak na mestih prevzemanja odpadkov za odvoz. V mestnih središčih uvedba podzemnih sistemov ugodno vpliva tudi na estetski videz in boljšo izkoriščenost urbanega prostora, kar je za staro mestno jedro, ki je kulturni spomenik, in dejstvo, da je prostor na območju ureditve zelo omejen, še posebno pomembno.

Zato je v skladu s smernicami javnega podjetja Snaga za umestitev podzemnih zbiralnic v prostor, izdanimi 1. julija 2021, v okviru ureditve Gregorčičeve ulice predvidena namestitev šestih enot podzemnih zbiralnikov za odpadke, in sicer: dveh enot za komunalne odpadke ter po ene enote za razgradljive odpadke, odpadno embalažo, papir in stekleno embalažo. Enote bodo predvidoma nameščene na jugovzhodu Gregorčičeve ulice, delno pod voziščem in delno pod pločnikom.

## 12 VRSTA NALOŽBE IN OCENA STROŠKOV NALOŽBE

### 12.1 Vrsta naložbe z vidika Vsebinskih izhodišč MOPE

Z vidika Vsebinskih izhodišč MOPE je načrtovana naložba operacija, ki ustreza upravičenemu namenu „Celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti“, in sicer podukrepu e): Uvedba skupnega prometnega prostora (t. i. shared space) – Trg generala Maistra (sklop 3) in Tyrševa ulica (sklop 5), ter ukrepoma Infrastruktura za pešce in Kolesarska infrastruktura – Gregorčičeva ulica (sklop 1) in Ulica heroja Staneta (sklop 4). Skladnost z navedenimi ukrepi je podrobneje predstavljena v točkah 8.2 in 8.3.

### 12.2 Ocena stroškov naložbe v stalnih in tekočih cenah

Stroški naložbe v ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra v skladu z načeli trajnostne mobilnosti so ocenjeni na podlagi posodobljene projektne dokumentacije PZI<sup>50</sup> iz aprila 2025 s popisi del in projektantskimi predračuni za posamezne elemente naložbe. Podrobna specifikacija celotne naložbe je prikazana v preglednicah v nadaljevanju.

V ocenjeni vrednosti naložbe je upoštevan samo neodbitni DDV, ki se v skladu z Vsebinskimi izhodišči MOPE<sup>51</sup> in Navodilom organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027<sup>52</sup> obravnava kot upravičeni strošek za sofinanciranje iz kohezijskih sredstev, če upravičenec nima pravice do odbitka DDV. Odbitek DDV je upoštevan pri stroških komunalne infrastrukture, ki jo MO Maribor daje v upravljanje izvajalcem gospodarske javne službe.

Stroški gradnje vključujejo vsa gradbena, obrtna in instalacijska (GOI) dela, ki so povezana z rekonstrukcijami vozišč, na katerih se vzpostavlja skupni prometni prostor, in pločnikov, na katerih se zagotavljajo večje in bistveno izboljšane površine za pešce in kolesarje. Stroški GOI del pri gradnji nove meteorne kanalizacije, prestavitvi in obnovi komunalnih vodov, namestitvi podzemnih zbirališč za odpadke ter prenovi cestne razsvetljave so zaradi preglednosti in omejitve višine stroškov komunalne infrastrukture vključeni v postavko „Komunalna infrastruktura“. Iz istega razloga so v posebno postavko vključeni stroški ozelenitve in stroški urbane opreme. Stroški zunanjih izvajalcev vključujejo stroške predpisanega gradbenega nadzora in koordinatorja za varnost in zdravje (VZD), stroške priprave projekta, posodobitve projektne dokumentacije PZI in priprave investicijske dokumentacije, tj. DIIP, tega PIZ in investicijskega programa (IP), ter stroške priprave elaboratov o skladnosti s horizontalnimi načeli, ki bodo vsi nastali po potrditvi DIIP. Stroški zunanjih izvajalcev so sorazmerno razporejeni med upravičene in neupravičene stroške. Postavka „Informiranje in komuniciranje“ zajema stroške obveščanja javnosti (table za oznako gradbišča), ki so predpisani za projekte, financirane iz evropskih skladov.

Celotna vrednost naložbe po stalnih cenah (marec 2025) znaša 6.138.974,36 EUR brez DDV, z (neodbitnim) DDV pa 7.220.590,47 EUR, v tekočih cenah pa 6.568.673,76 EUR brez DDV, z (neodbitnim) DDV pa 7.727.185,63 EUR.

<sup>50</sup> Projekt obnove Gregorčičeve ulice od Trubarjeve do Maistrove ceste ter odseka Tyrševe in Grajske ulice, št. projekta 38/2020, Parter Petra Krištof, s.p., Maribor, april 2025

<sup>51</sup> Poglavje 4.1. Kategorije upravičenih stroškov, str. 19, sprotna opomba 17

<sup>52</sup> Verzija 1.0, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, avgust 2024

V naslednji preglednici je prikazana vrednost naložbe po sklopih. Gradnja se bo predvidoma začela v drugem četrtletju leta 2026 in zaključila v drugem četrtletju leta 2027. Administrativni zaključek projekta je predviden septembra 2027. Za preračun vrednosti v tekoče cene so uporabljene uradno objavljene napovedi inflacije za leti 2025 (2,7 %) ter za leti 2026 in 2027 (2,2 %).<sup>53</sup> Pri zneskih z DDV je upoštevan samo DDV, pri katerem MO Maribor nima pravice do odbitka (neodbitni DDV).

Preglednica 50: Ocenjena vrednost naložbe po sklopih, v EUR, stalne in tekoče cene

Sklop	Ime sklopa, vrsta posega	Stalne cene		Tekoče cene	
		Brez DDV	z DDV	Brez DDV	z DDV
<b>1</b>	<b>Gregorčičeva od Trubarjeve do Tyrševe in</b>				
1.1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje	714.995,57	872.294,60	766.965,07	935.697,39
1.2	Komunalni vodi in podzemni smetnjaki	877.254,40	987.485,09	930.926,77	1.048.860,72
1.3	Razsvetljava, urbana oprema in ozelenitev	258.923,92	315.887,18	277.743,82	338.847,46
1.4	Zunanji izvajalci in obveščanje javnosti	58.437,74	71.294,04	60.448,69	73.747,40
	<b>SKUPAJ Gregorčičeva ulica</b>	<b>1.909.611,63</b>	<b>2.246.960,91</b>	<b>2.036.084,35</b>	<b>2.397.152,97</b>
<b>3</b>	<b>Trg generala Maistra</b>				
3.1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje	1.496.909,57	1.826.229,68	1.605.712,54	1.958.969,30
3.2	Komunalni vodi	511.075,68	555.887,43	548.223,25	596.292,15
3.3	Razsvetljava, urbana oprema in ozelenitev	263.698,66	321.712,37	282.865,62	345.096,05
3.4	Zunanji izvajalci in obveščanje javnosti	112.675,38	137.463,96	118.528,88	144.605,24
	<b>SKUPAJ Trg generala Maistra</b>	<b>2.384.359,29</b>	<b>2.841.293,44</b>	<b>2.555.330,29</b>	<b>3.044.962,74</b>
<b>4</b>	<b>Ulica heroja Staneta od Razlagove do Maistrove</b>				
4.1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje	263.652,77	321.656,38	282.816,39	345.036,00
4.2	Komunalni vodi	397.650,69	416.054,08	426.553,96	446.295,00
4.3	Razsvetljava, urbana oprema in ozelenitev	110.206,93	134.452,45	118.217,33	144.225,14
4.4	Zunanji izvajalci in obveščanje javnosti	39.257,44	47.894,07	41.294,53	50.379,33
	<b>SKUPAJ Ulica heroja Staneta</b>	<b>810.767,83</b>	<b>920.056,99</b>	<b>868.882,21</b>	<b>985.935,47</b>
<b>5</b>	<b>Tyrševa ulica od Gregorčičeve do Krekove</b>				
5.1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje	573.269,97	699.389,36	614.938,14	750.224,53
5.2	Komunalni vodi	323.094,47	344.686,93	346.578,61	369.740,52
5.3	Razsvetljava, urbana oprema in ozelenitev	88.187,56	107.588,82	94.597,48	115.408,92
5.4	Zunanji izvajalci in obveščanje javnosti	49.683,62	60.614,01	52.262,68	63.760,47
	<b>SKUPAJ Tyrševa ulica</b>	<b>1.034.235,62</b>	<b>1.212.279,13</b>	<b>1.108.376,91</b>	<b>1.299.134,45</b>
	<b>Vsi sklopi</b>				
	Cesta s površinami za pešce in kolesarje	3.048.827,88	3.719.570,01	3.270.432,14	3.989.927,21
	Komunalni vodi	2.109.075,24	2.304.113,54	2.252.282,59	2.461.188,39
	Razsvetljava, urbana oprema in ozelenitev	721.017,07	879.640,83	773.424,24	943.577,58
	Zunanji izvajalci, informiranje in komuniciranje	260.054,17	317.266,09	272.534,79	332.492,44
	<b>SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA</b>	<b>6.138.974,36</b>	<b>7.220.590,47</b>	<b>6.568.673,76</b>	<b>7.727.185,63</b>

Naslednja preglednica prikazuje specifikacijo stroškov naložbe po skupinah del:

<sup>53</sup> Pomladanska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, Ljubljana, 27. februar 2024

Preglednica 51: **Ocenjena vrednost naložbe po vrstah posegov, v EUR, stalne in tekoče cene**

Ozn.	Ime sklopa, vrsta posega	Stalne cene		Tekoče cene	
		Brez DDV	z DDV	Brez DDV	z DDV
1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje	3.048.827,88	3.719.570,01	3.270.432,14	3.989.927,21
2	Razsvetljava	301.600,79	367.952,96	323.522,66	394.697,65
3	Meteorna kanalizacija	635.059,22	774.772,25	679.814,61	829.373,82
4	Podzemni zbiralniki za odpadke	184.000,00	224.480,00	197.374,05	240.796,34
5	Komunalni vodi skupaj, <i>od tega:</i>	2.410.676,04	2.672.066,50	2.575.805,25	2.855.886,04
5.1	– kanalizacija za odpadne vode	966.745,38	966.745,38	1.031.040,08	1.031.040,08
5.2	– vodovod	158.795,05	158.795,05	169.019,49	169.019,49
5.3	– plinovod	96.997,08	96.997,08	102.651,17	102.651,17
5.4	– TK in drugi vodi	67.478,52	82.323,78	72.383,19	88.307,49
6	Urbana oprema	255.487,51	311.694,76	274.057,64	334.350,32
7	Ozelenitve	163.928,77	199.993,10	175.843,94	214.529,61
8	Storitve zunanjih izvajalcev, <i>od tega:</i>	254.054,17	309.946,09	266.237,23	324.809,42
	– <i>pripr. projekta, elaborati, proj. in inv. dokum.</i>	81.950,00	99.979,00	81.950,00	99.979,00
	– <i>gradbeni nadzor, koordinator VZD</i>	172.104,17	209.967,09	184.287,23	224.830,42
9	Informiranje in komuniciranje	6.000,00	7.320,00	6.297,56	7.683,03
	<b>SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA</b>	<b>6.138.974,36</b>	<b>7.220.590,47</b>	<b>6.568.673,76</b>	<b>7.727.185,63</b>

## 12.3 Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah

### 12.3.1 Kategorije upravičenih stroškov, ki jih zajema naložba

V Vsebinskih izhodiščih MOPE so v poglavju 4.1 navedene kategorije upravičenih stroškov. Naložba zajema naslednje kategorije stroškov:

- gradnja: izvedba gradbenih, obrtnih in instalacijskih (GOI) del v skladu s popisom del;
- oprema idr. opredmetena osnovna sredstva: nasadi ter nakup in namestitve urbane opreme;
- stroški informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja in komuniciranja z javnostmi: table za oznako gradbišč in končane naložbe;
- stroški storitev zunanjih izvajalcev: priprava projekta, projektna in investicijska dokumentacija, elaborati o oceni skladnosti s horizontalnimi načeli in podnebni odpornosti – vse po potrditvi DIIP, predpisan gradbeni nadzor in koordinator VZD;
- davek na dodano vrednost v višini neodbitnega deleža.

Vsi stroški, ki so v tem PIZ opredeljeni kot upravičeni, bodo ustrezali zahtevam iz navodila organa upravljanja o upravičenih stroških in bodo:

- neposredno povezani z naložbo, potrebni za njeno izvedbo in v skladu s cilji naložbe;
- dejansko nastali za opravljena dela, dobavljeno blago in izvedene storitve;
- pripoznani v skladu s skrbnostjo dobrega gospodarja;
- nastali in plačani v obdobju upravičenosti, tj. po datumu potrditve DIIP in do administrativnega zaključka projekta;
- temeljili na verodostojnih knjigovodskih in drugih listinah ter
- v skladu z veljavnimi pravili Unije in nacionalnimi predpisi.

Naložba ne zajema kategorij stroškov, ki so v poglavju 4.1 Vsebinskih izhodišč MOPE navedeni kot neupravičeni. Dvojnega financiranja istih stroškov/izdatkov iz več javnih virov **ne bo**.

### 12.3.2 Opredelitev upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe v skladu s poglavjem 4.2 Vsebinskih izhodišč MOPE

#### Splošna načela in omejitve pri priznavanju upravičenih stroškov

Pri opredeljevanju upravičenih in neupravičenih stroškov je upoštevano splošno načelo za priznavanje upravičenih stroškov iz poglavja 4.2 Vsebinskih izhodišč MOPE:

- stroški so navedeni v projektantskih popisih del s ceno (projektantski predračun) ter dosledno ločeni tako, da je omogočeno preverjanje skladnosti stroška z določili povabila in Vsebinskimi izhodišči;
- v popisu del in investicijski dokumentaciji so ločeno prikazani upravičeni in neupravičeni stroški.

Pri opredeljevanju upravičenih in neupravičenih stroškov v projektantskem predračunu in v tem PIZ so upoštewane omejitve priznanih upravičenih stroškov iz poglavja 4.2. V tem poglavju so za nekatere skupine stroškov predpisane omejitve višine upravičenih stroškov, ki se priznavajo za sofinanciranje. Omejitve se navajajo v neto zneskih, tj. brez DDV. Za naložbo, obravnavano v tem PIZ, so pomembne naslednje omejitve:

- delež priznanih upravičenih stroškov urbane opreme sme znašati **največ 10 %** vseh priznanih upravičenih stroškov na projektu;
- delež priznanih upravičenih stroškov ozelenitve in zasaditve površin lahko znaša **največ 20 %** vseh priznanih upravičenih stroškov na projektu;
- stroški komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestavitve vodov itn.) se štejejo kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna zaradi izvedbe ukrepa. Priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture **ne smejo presegati 50 %** priznanih upravičenih stroškov brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture.

#### Skladnost upravičenih stroškov urbane opreme in ozelenitve z omejitvami

Kot je prikazano v naslednji preglednici, so načrtovani upravičeni stroški urbane opreme in ozelenitve v neto znesku (brez DDV) skladni z omejitvami stroškov za posamezne ukrepe iz poglavja 4.2 Vsebinskih izhodišč MOPE:

Preglednica 52: **Upravičeni stroški urbane opreme in ozelenitve brez DDV, v EUR**

Postavke upravičenih stroškov	Stalne cene		Tekoče cene	
	Vrednost	% skupnih US	Vrednost	% skupnih US
Skupaj upravičeni stroški (US)	4.887.553,50		5.235.233,42	
Urbana oprema –dovoljena vrednost <b>10 % US</b>	488.755,35		523.523,34	
<b>Urbana oprema – predvidena vrednost</b>	<b>255.487,51</b>	<b>5,23</b>	<b>274.057,64</b>	<b>5,23</b>
Ozelenitev – dovoljena vrednost <b>20 % US</b>	977.510,70		1.047.046,68	
<b>Ozelenitev – predvidena vrednost</b>	<b>163.928,77</b>	<b>3,35</b>	<b>175.843,94</b>	<b>3,36</b>

Upravičeni stroški urbane opreme v stalnih in tekočih cenah dosegajo **5,23 %** vseh upravičenih stroškov (dovoljenih je 10 %), ozelenitve pa **3,35 %** vseh upravičenih stroškov (dovoljenih je 20 %).

## Skladnost namena in višine upravičenih stroškov komunalne infrastrukture

### Utemeljitev upravičenega namena komunalne infrastrukture:

V skladu s Vsebinskimi izhodišči MOPE, poglavje 4.2.f), se gradnja komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestavitve vodov itd.) šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna za izvedbo ukrepa.

Načrtovana naložba zajema gradnjo nove meteorne kanalizacije, nove cestne razsvetljave, položitev nove kanalizacije za telekomunikacijske vode, prestavitev in s tem gradnjo kanalizacije za odpadne vode, vodovoda, plinovoda. Gradnja vse naštetih komunalne infrastrukture je nujna za izvedbo ukrepov iz naslednjih razlogov:

- meteorna kanalizacija je neposredno namenjena peščem in kolesarjem za varno uporabo površin za pešce in kolesarje ob padavinah;
- cestna razsvetljava je neposredno namenjena peščem in kolesarjem za varno hojo/vožnjo v razmerah slabše vidljivosti ponoči in čez dan;
- gradnja kanalizacije za odpadno vodo, vodovoda, plinovoda in telekomunikacijskih vodov je nujna zaradi rekonstrukcije cest in pločnikov. Zaradi zožitve voznih pasov in širitve ostalih delov cestnega profila, gradnje površin za pešce in kolesarje ter ozelenitve bo namreč treba obstoječe vodovodne in plinovodne vode prestaviti, tj. zgraditi nove, saj jih zaradi dotrajanosti ni mogoče izkopati in brez poškodb prenesti drugam. Gradnja teh vodov je zahtevana v projektnih pogojih, ki so jih izdali upravljavci (več v točkah 11.4.1–11.4.7).

V skladu z navedenim je prenova in gradnja vse navedene komunalne infrastrukture nujna in je namen celotne vključene komunalne infrastrukture upravičen.

### Skladnost višine upravičenih stroškov komunalne infrastrukture z omejitvijo:

V skladu z omejitvami višine upravičenih stroškov za komunalno infrastrukturo smo ocenili najvišjo dovoljeno višino upravičenih stroškov komunalne infrastrukture.

Preglednica 53: **Upravičeni stroški komunalne infrastrukture brez DDV, v EUR**

Postavke upravičenih stroškov	Stalne cene		Tekoče cene	
	Vrednost v EUR	% dovoljene vrednosti	Vrednost v EUR	% dovoljene vrednosti
Skupaj upravičeni stroški (US)	4.887.553,50		5.235.233,42	
Skupni US brez US komunalne infrastrukture	3.226.382,52		3.992.868,51	
50 % skupnih US brez US komun. infrastrukture	1.664.232,79	100,00	1.996.434,26	100,00
<b>Predvidena vrednost US komun. infrastrukture</b>	<b>1.622.601,47</b>	<b>97,50</b>	<b>1.737.818,84</b>	<b>87,05</b>

Kot je prikazano v preglednici zgoraj, so upravičeni stroški komunalne infrastrukture nižji od najvišjega dovoljenega zneska, in sicer za **2,5 %** v stalnih oz. za **12,5 %** v tekočih cenah.

V zvezi z upoštevanjem omejene višine upravičenih stroškov komunalne infrastrukture smo se zaradi preglednosti projektiranja in poenostavitve spremljanja stroškov med izvajanjem odločili, da stroške **meteorne kanalizacije**, stroške **cestne razsvetljave** in stroške postavitve **podzemnih smetnjakov** v celoti opredelimo kot **upravičene stroške**.

Pri ostali komunalni infrastrukturi kot **upravičene stroške** opredelimo kanalizacijo za odpadno vodo na Trgu generala Maistra in Tyrševi ulici (v skupnem znesku 477.216,95 EUR v tekočih cenah; DDV se odbije in ni vključen), kjer se cesta celovito prenavlja zaradi vzpostavitve skupnega prometnega prostora, širitve površin za pešce/kolesarje in ozelenitve, ter vodovod na Gregorčičevi ulici (znesek 59.890,57 EUR v tekočih cenah; DDV se odbije in ni vključen), ki ga je prav tako treba prenoviti zaradi širitve pločnikov in zelenih površin.

### **Neupravičeni stroški:**

Ostali stroški gradnje komunalne infrastrukture so opredeljeni kot **neupravičeni**. Kot **neupravičena** sta opredeljena tudi stroška asfaltiranja vozišč na Gregorčičevi ulici in Ulici heroja Staneta (v skupnem znesku 399.832,76 EUR brez DDV oz. 487.795,97 z DDV v stalnih ter 428.894,63 EUR brez DDV in 523.251,45 z DDV v tekočih cenah), ker poseg ne zajema rekonstrukcije površin, pod katerimi so komunalni vodi.

Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki zajemajo pripravo projekta, posodobitev projektne dokumentacije, pripravo elaboratov o skladnosti s horizontalnimi načeli (DNSH, podnebna odpornost in NEB), pripravo investicijske dokumentacije (vse po potrditvi DIIP) ter stroške strokovnega nadzora in koordinatorja ZVD, so povezani s pripravo in izvedbo celotne naložbe. Med upravičene in neupravičene stroške so razmejeni po ključu 75 : 25.

V skladu s temi načeli so opredeljeni upravičeni in neupravičeni stroški v projektantskem predračunu in tem PIZ.

### ***Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe v stalnih in tekočih cenah***

Upravičeni in neupravičeni stroški načrtovane naložbe v stalnih in tekočih cenah so prikazani v naslednjih preglednicah.

Preglednica 54: **Celotni (US in NUS) stroški naložbe z DDV, v EUR, stalne cene**

Ozn.	Postavke, upravičeni in neupravičeni stroški	Brez DDV	DDV	Z DDV
<b>I.</b>	<b>UPRAVIČENI STROŠKI (US)</b>			
1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje	2.648.995,12	582.778,93	3.231.774,05
2	Komunalna infrastruktura	1.622.601,47	246.545,20	1.869.146,67
3	Urbana oprema	255.487,51	56.207,25	311.694,76
4	Ozelenitve	163.928,77	36.064,33	199.993,10
5	Zunanji izvajalci	190.540,63	41.918,94	232.459,57
6	Informiranje in komuniciranje	6.000,00	1.320,00	7.320,00
<b>I.</b>	<b>SKUPAJ UPRAVIČENI STROŠKI (1 do 6)</b>	<b>4.887.553,50</b>	<b>964.834,65</b>	<b>5.852.388,15</b>
<b>II.</b>	<b>NEUPRAVIČENI STROŠKI (NUS)</b>			
1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje	399.832,76	87.963,21	487.795,97
2	Komunalna infrastruktura	788.074,56	14.845,27	802.919,83
3	Urbana oprema	0,00	0,00	0,00
4	Ozelenitve	0,00	0,00	0,00
5	Zunanji izvajalci	63.513,54	13.972,98	77.486,52
6	Informiranje in komuniciranje	0,00	0,00	0,00
<b>II.</b>	<b>SKUPAJ NEUPRAVIČENI STROŠKI (1 do 6)</b>	<b>1.251.420,86</b>	<b>116.781,46</b>	<b>1.368.202,32</b>
	<b>SKUPAJ NALOŽBA</b>	<b>6.138.974,36</b>	<b>1.081.616,11</b>	<b>7.220.590,47</b>

Upravičeni in neupravičeni stroški v tekočih cenah so podrobno prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 55: **Celotni (US in NUS) stroški naložbe z DDV, v EUR, tekoče cene**

Ozn.	Postavke, upravičeni in neupravičeni stroški	Brez DDV	DDV	Z DDV
<b>I.</b>	<b>UPRAVIČENI STROŠKI (US)</b>			
1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje	2.841.537,51	625.138,25	3.466.675,76
2	Komunalna infrastruktura, <i>od tega</i>	1.737.818,84	264.156,49	2.001.975,33
2.1	– javna razsvetljava	323.522,66	71.174,99	394.697,65
2.2	– meteorna kanalizacija	679.814,61	149.559,21	829.373,82
2.3	– podzemni smetnjaki	197.374,05	43.422,29	240.796,34
2.4	– kanalizacija za odpadne vode (FK)	477.216,95	0,00	477.216,95
2.5	– vodovod	59.890,57	0,00	59.890,57
2.6	– plinovod			
2.7	– TK in drugi vodi			
3	Urbana oprema	274.057,64	60.292,68	334.350,32
4	Ozelenitve	175.843,94	38.685,67	214.529,61
5	Zunanji izvajalci	199.677,92	43.929,14	243.607,06
6	Informiranje in komuniciranje	6.297,56	1.385,46	7.683,03
<b>I.</b>	<b>SKUPAJ UPRAVIČENI STROŠKI (1 do 6)</b>	<b>5.235.233,42</b>	<b>1.033.587,70</b>	<b>6.268.821,11</b>
<b>II.</b>	<b>NEUPRAVIČENI STROŠKI (NUS)</b>			
1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje	428.894,63	94.356,82	523.251,45
2	Komunalna infrastruktura, <i>od tega</i>	837.986,41	15.924,30	853.910,71
2.1	– javna razsvetljava			
2.2	– meteorna kanalizacija			
2.3	– podzemni smetnjaki			
2.4	– kanalizacija za odpadne vode (FK)	553.823,13	0,00	553.823,13
2.5	– vodovod	109.128,92	0,00	109.128,92
2.6	– plinovod	102.651,17	0,00	102.651,17
2.7	– TK in drugi vodi	72.383,19	15.924,30	88.307,49
3	Urbana oprema			
4	Ozelenitve			
5	Zunanji izvajalci	66.559,31	14.643,05	81.202,35
6	Informiranje in komuniciranje			
<b>II.</b>	<b>SKUPAJ NEUPRAVIČENI STROŠKI (1 do 6)</b>	<b>1.333.440,35</b>	<b>124.924,17</b>	<b>1.458.364,52</b>
	<b>SKUPAJ NALOŽBA – US IN NUS</b>	<b>6.568.673,76</b>	<b>1.158.511,87</b>	<b>7.727.185,63</b>

## 12.4 Okvirna časovnica za izvedbo naložbe

### Izhodišča za opredelitev časovnice

Za naložbo v ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra v skladu z načeli trajnostne mobilnosti je pripravljena projektna dokumentacija PZI. Lastništvo in pravica graditi na parcelah so urejeni. Ker gradbeno dovoljenje ni potrebno, je naložba pripravljena za naslednjo fazo – izbiro izvajalcev GOI del in drugih zunanjih izvajalcev – in nato gradnjo. Vendar je izvedba naložbe odvisna od pridobitve sofinanciranja iz mehanizma CTN.

Zato mora biti načrtovana dinamika priprave in izvedbe naložbe prilagojena pričakovanemu poteku postopkov potrjevanja vlog v okviru CTN.

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

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

Preglednica 56: **Okvirna časovnica za ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra**

Dejavnost	2025				2026				2027		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III
Priprava naložbe, posodobitev PZI in izdel. DIIP											
Oddaja vloge in sklep o potrditvi 1. faza CTN											
PIZ in IP, predvidena oddaja vloge 2. faza CTN											
Izbira zunanjih izvajalcev (GOI, nadzorniki itn.)											
Predvidena sklenitev pogodbe z MOPE											
Izvedba GOI del, nadzor, urbana oprema											
Zaključek GOI del, izročitev objekta v obratovanje											
Administrativni zaključek projekta, poročila											
Informiranje in komuniciranje											

Priprava projektne dokumentacije se je začela leta 2021 s pripravo IZP in končala s posodobitvijo PZI in popisov del s projektantskim predračunom aprila 2025. DIIP je bil pripravljen aprila 2025 in potrjen 24. aprila 2025. MO Maribor je oddala vlogo na drugo povabilo ZMOS za predložitev projektov (junija 2025). Vloga je bila v prvi fazi potrjena in projekt je bil s sklepom skupščine ZMOS št. 303-18/2025, 12. avgusta 2025, uvrščena na Seznam izbranih operacij za CTN pod zaporedno št. 3. MO Maribor pripravlja preinvesticijsko zasnovo in investicijski program, oceno skladnosti s horizontalnimi načeli ter druge dokumente, ki jih bo priložila k oddaji vloge v drugo fazo NPO, predvidoma novembra 2025.

MO Maribor bo takoj po oddaji vloge v drugo fazo potrjevanja projektov v skladu z ZJN-3 in internimi akti začela postopke izbire izvajalcev – z odložnim pogojem, da se pogodba z izbranim izvajalcem sklene, če bo MO Maribor sklenila pogodbo o sofinanciranju z MOPE.

GOI dela se bodo začela izvajati takoj po sklenitvi pogodbe z MOPE, ki bo predvidoma sklenjena v prvem četrletju 2026, in sklenitvi pogodb z izbranimi izvajalci, predvidoma v drugem četrletju leta 2026. Dela bodo potekala po sklopih do konca drugega četrletja leta 2027, ko bo MO Maribor končani objekt tudi pregledala in dala v obratovanje. Administrativni zaključek projekta je predviden konec septembra 2027, ko naj bi bila oddana tudi končno poročilo in zadnji zahtevek za financiranje.

Strokovni nadzor bo potekal ves čas gradnje. Informiranje javnosti in komuniciranje preko spletne strani investitorja bo potekalo celotno obdobje, od pridobitve pozitivnega sklepa v prvi fazi CTN do zaključka projekta. Začasna tabla s predpisanimi oznakami sofinancerja bo postavljena na gradbišču ob začetku gradnje, na koncu bo zamenjana s stalno tablo.

## 12.5 Specifikacija upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe po letih

V skladu z okvirno časovnico iz prejšnje točke se bo naložba izvajala v letih 2025–2027. V letu 2025 je/bo končana priprava dokumentacije (posodobljen PZI in investicijski program s PIZ). V drugem četrtletju leta 2026 naj bi se začela GOI dela in se zaključila konec drugega četrtletja leta 2027. Sledijo administrativno zaključevanje projekta ter izdaja končnega zahtevka za sofinanciranje iz mehanizma CTN, ki bodo predvidoma zaključeni septembra 2027. Pri načrtovanju dinamike nastajanja upravičenih in neupravičenih stroškov pri izvedbi naložbe je upoštevana usmeritev MO Maribor v zvezi z dinamiko financiranja. Dinamika nastajanja stroškov je prikazana le v tekočih cenah, saj se naložba začne šele leta 2026 in prikaz stroškov v stalnih cenah ni smiseln. Prikazani so celotni stroški naložbe, skupaj z upravičenim DDV. Razčlenitev stroškov na upravičene in neupravičene je podrobno pojasnjena v točki 12.3.2. DDV za izgradnjo kanalizacije za odpadno vodo, plinovoda in vodovoda ni vključen, ker ima MO Maribor pravico do odbitka.

Preglednica 57: Dinamika nastajanja stroškov naložbe po letih, v EUR, tekoče cene

Ozn.	Leto	2025	2026	2027	2025–2027
	<b>Stroški in viri</b>				
<b>I</b>	<b>UPRAVIČENI STROŠKI (US)</b>				
1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje			3.466.675,76	3.466.675,76
2	Komunalna infrastruktura skupaj		137.745,25	1.864.230,08	2.001.975,33
3	Urbana oprema		0,00	334.350,32	334.350,32
4	Ozelenitev		0,00	214.529,61	214.529,61
5	Zunanji izvajalci	74.984,25	13.573,08	155.049,73	243.607,06
6	Informiranje in komuniciranje		7.683,03		7.683,03
<b>I</b>	<b>SKUPAJ UPRAVIČENI STROŠKI (US)</b>	<b>74.984,25</b>	<b>159.001,36</b>	<b>6.034.835,50</b>	<b>6.268.821,11</b>
<b>II</b>	<b>NEUPRAVIČENI STROŠKI (NUS)</b>				
1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje			523.251,45	523.251,45
2	Komunalna infrastruktura skupaj		334.972,78	518.937,93	853.910,71
3	Urbana oprema			0,00	0,00
4	Ozelenitev			0,00	0,00
5	Zunanji izvajalci	24.994,75	4.524,36	51.683,24	81.202,35
6	Informiranje in komuniciranje				
<b>II</b>	<b>SKUPAJ UPRAVIČENI STROŠKI (NUS)</b>	<b>24.994,75</b>	<b>339.497,14</b>	<b>1.093.872,63</b>	<b>1.458.364,52</b>
<b>III</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA US in NUS</b>	<b>99.979,00</b>	<b>498.498,50</b>	<b>7.128.708,13</b>	<b>7.727.185,63</b>

V letu 2025, po potrditvi DIIP, bodo nastali le stroški zunanjih izvajalcev (priprava dokumentacije PZI, IP, elaborati in drugi dokumenti) v višini 99.979,00 EUR. Razdeljeni so na upravičene in neupravičene stroške po ključu, kot je pojasnjeno v točki 12.3.2. Od tega bo **74.984,25 EUR** upravičenih stroškov. Če bo vloga uspešna, bo MO Maribor zahtevk za povračilo 80 % teh stroškov izstavila po sklenitvi pogodbe z MOPE, leta 2026. V letu 2026 se bo začela načrtovana gradnja, predvidoma s sklopom 1. Skupni stroški bodo znašali 498.498,50 EUR, od tega upravičeni stroški **159.001,36 EUR**. Glavnina stroškov bo nastala leta 2027, skupaj 7.128.708,13 EUR, znesek upravičenih stroškov bo znašal **6.034.835,50 EUR**.

## 12.6 Predvideni viri in dinamika financiranja

V naslednjih preglednicah so prikazani viri in dinamika financiranja naložbe. V skladu s pravili mehanizma CTN se iz sklada ESRR financira največ 80 % priznanih upravičenih stroškov, od tega znaša podpora Unije 85 %, prispevek RS pa 15 %. Preostalih 20 % upravičenih stroškov in celotne neupravičene stroške pokrije investitor.

Načrtovana naložba ne vsebuje elementov državne pomoči. Naložba ne bo ustvarjala prihodkov, saj gre za javno prometno infrastrukturo, ki je brezplačno dostopna vsem.

Sofinanciranje iz mehanizma CTN poteka na podlagi izdanih zahtevkov za povračilo nastalih in plačanih upravičenih stroškov. Stroški, ki bodo nastali leta 2025, bodo povrnjeni po sklenitvi pogodbe z MOPE (predvidoma v začetku leta 2026). Predpostavlja se, da bo zahtevek za povračilo stroškov, ki bodo nastali proti koncu leta 2026, vključen v zahtevek za sofinanciranje, ki bo izdan leta 2027. Dinamika in viri financiranja so prikazani v naslednji preglednici (v tekočih cenah):

Preglednica 58: Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene

Ozn.	Leto	2025	2026	2027	2025–2027	Struktura %
1	Upravičeni stroški (US)	74.984,25	159.001,36	6.034.835,50	6.268.821,11	
1.1	CTN – Podpora Unije – 80 % US, od tega	0,00	187.188,49	4.827.868,40	5.015.056,89	64,90
	– ESRR (85 %)		159.110,22	4.103.688,14	4.262.798,36	
	– proračun RS (15 %)		28.078,27	724.180,26	752.258,53	
1.2	Sofinanciranje MO Maribor – 20 % US	74.984,25	-28.187,13	1.206.967,10	1.253.764,22	
2	Neupravičeni stroški (NUS)	24.994,75	339.497,14	1.093.872,63	1.458.364,52	
3	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS	99.979,00	498.498,50	7.128.708,13	7.727.185,63	100,00
4	SKUPAJ FINANCIRANJE MO MARIBOR	99.979,00	311.310,01	2.300.839,73	2.712.128,74	35,10

MO Maribor bo povračilo 80 odstotkov upravičenih stroškov, nastalih v letu 2025 (59.987,40 EUR), prejela leta 2026, po sklenitvi pogodbe z MOPE. V letu 2026 bo prejela sofinanciranje upravičenih stroškov v višini 187.188,49 EUR, iz proračuna pa bo pokrila 20 odstotkov upravičenih in vse neupravičene stroške v skupnem znesku 311.310,01 EUR. V letu 2027 bo prispevek iz mehanizma CTN znašal 4.827.868,40 EUR, prispevek MO Maribor za upravičene in neupravičene stroške pa skupno 2.300.839,73 EUR. Skupni prispevek iz nepovratnih sredstev Evropske kohezijske politike znaša **5.015.056,89 EUR (64,90 % celotne naložbe)**, lastna sredstva MO Maribor za sofinanciranje naložbe pa skupaj **2.712.128,74 EUR (35,10 % celotne naložbe)**.

Naložba je uvrščena v Načrt razvojnih programov (NRP) mestnega proračuna za obdobje 2025–2028 pod št. **NRP OB070-25-0024 – Ureditev Gregorčičeve s trgom Generala Maistra**.

## 13 ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI

### 13.1 Analiza zaposlenih

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

MO Maribor kot investitorica za pripravo in izvedbo naložbe v ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra v skladu z načeli trajnostne mobilnosti ne načrtuje novih zaposlitev.

Po končani naložbi bo infrastrukturo predvidoma vzdrževalo Javno podjetje Nigrad, d. o. o., član JHMB. Tudi Javno podjetje Nigrad kot predvideni vzdrževalec urejenih odsekov za vzdrževanje tega objekta javne infrastrukture ne načrtuje novih zaposlitev.

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

### 13.2 Usposobljenost prijavitelja za izvedbo načrtovane naložbe

MO Maribor več let izkušenj z izvajanjem projektov, sofinanciranih s sredstvi EU. Izkušnje so prikazane v naslednji preglednici:

Preglednica 59: **Seznam investicijskih projektov, sofinanciranih s sredstvi EU**

INVESTICIJSKI PROJEKT	Program/sklad	Vrednost projekta po pogodbi o sofinanciranju oz. po dejanski realizaciji (pri zaključenih projektih)			
		Vrednost projekta v EUR	Vrednost sofinanciranja	Vrednost EU sofinanciranja	
Energetska prenova stanovanjskih stavb Engelsova ulica 42, 44, 46, 48, 50 in 52	CTN	1.539.317,14	510.000,00	433.500,00	
Ureditev kolesarske infrastrukture med MČ in KS		1.396.720,81	908.713,13	726.970,50	
Ureditev kolesarskega in peš nadhoda čez Titovo cesto		425.843,40	242.358,76	206.004,94	
Ureditev kolesarske povezave ob Koroški cesti		336.061,94	188.670,00	160.369,50	
Ureditev avtobusnih postajališč in nadstrešnic		205.707,70	94.175,87	80.049,49	
Dravska kolesarska pot		4.594.095,94	2.255.999,25	1.804.799,40	
Obnova skate parka		628.340,29	458.010,05	366.408,04	
Revitalizacija Vojašniškega trga z objekti		6.796.287,55	4.785.273,47	3.828.218,78	
Obnova promenade v Mestnem parku		3.620.012,26	2.896.009,81	2.316.807,85	
Brv Lent – Tabor		4.462.335,16	3.260.511,42	2.608.409,14	
Ureditev nabrežja Drave – Lent		8.913.259,27	2.382.064,70	1.905.651,76	
MO Maribor cesta S–J–3		DRR	401.109,75	327.148,00	245.361,00
MO Maribor cesta K5–K8			1.572.118,00	1.312.064,00	984.048,00
MO Maribor cesta PC Pobrežje	1.357.913,00		651.553,00	488.665,00	
MO Maribor Porečje Drave – Aglomeracije ID 29	9.315.222,37		5.016.392,99	4.263.934,04	
Ureditev Cafove ulice	MZI (JR – UTM)	490.899,38	319.099,27	271.234,38	
Koroška cesta z Glavnim trgom	Kohezijski sklad	6.249.895,25	2.110.256,64	1.793.718,15	
Energetske obnove javnih objektov MOM (JZP – Petrol)	MZI JOB_2018	9.542.904,39	8.442.996,15	3.230.405,74	

INVESTICIJSKI PROJEKT	Program/sklad	Vrednost projekta po pogodbi o sofinanciranju oz. po dejanski realizaciji (pri zaključenih projektih)		
		Vrednost projekta v EUR	Vrednost sofinanciranja	Vrednost EU sofinanciranja
Nadgradnja objekta ZD Maribor na Vošnjakovi ulici za potrebe nadgradnje preventivnih programov	MZ – razpis Nadgradnja in razvoj preventivnih programov ter njihovo izvajanje v primarnem zdravstvenem varstvu in lokalnih skupnostih – SKLOP 2 (ESRR)	270.449,55	270.449,55	216.359,63
Energetska sanacija OŠ Tabor I	Kohezijski sklad	2.617.909,82	568.340,75	483.089,64
Nova žičniška naprava – Pohorje	Sofinanciranje MGRT – React EU (KS)	7.500.000,00	5.967.000,00	5.071.950,00
<b>SKUPAJ (že zaključeni projekti):</b>		<b>72.236.402,97</b>	<b>42.967.086,8</b>	<b>31.485.954,98</b>

### 13.3 Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe

MO Maribor bo za izvedbo naložbe v skladu z zakonodajo o javnem naročanju<sup>54</sup> in internimi akti izbrala zunanje izvajalce za izvedbo GOI del, strokovni nadzor in koordinatorja ZVD ter izvajalca za pripravo investicijske dokumentacije in oceno skladnosti naložbe s horizontalnimi načeli. Zaradi dolgih postopkov javnega naročanja bo predvidoma postopke za izbiro izvajalca GOI del začela kmalu po predložitvi vloge v drugo fazo potrjevanja projektov za NPO v okviru CTN, predvidoma v četrtem četrtletju leta 2025. Javni razpis za izbiro izvajalcev bo objavila z odložnim pogojem, da se pogodba z izbranim izvajalcem sklene le, če MO Maribor z MOPE sklene pogodbo o sofinanciranju projekta iz mehanizma CTN.

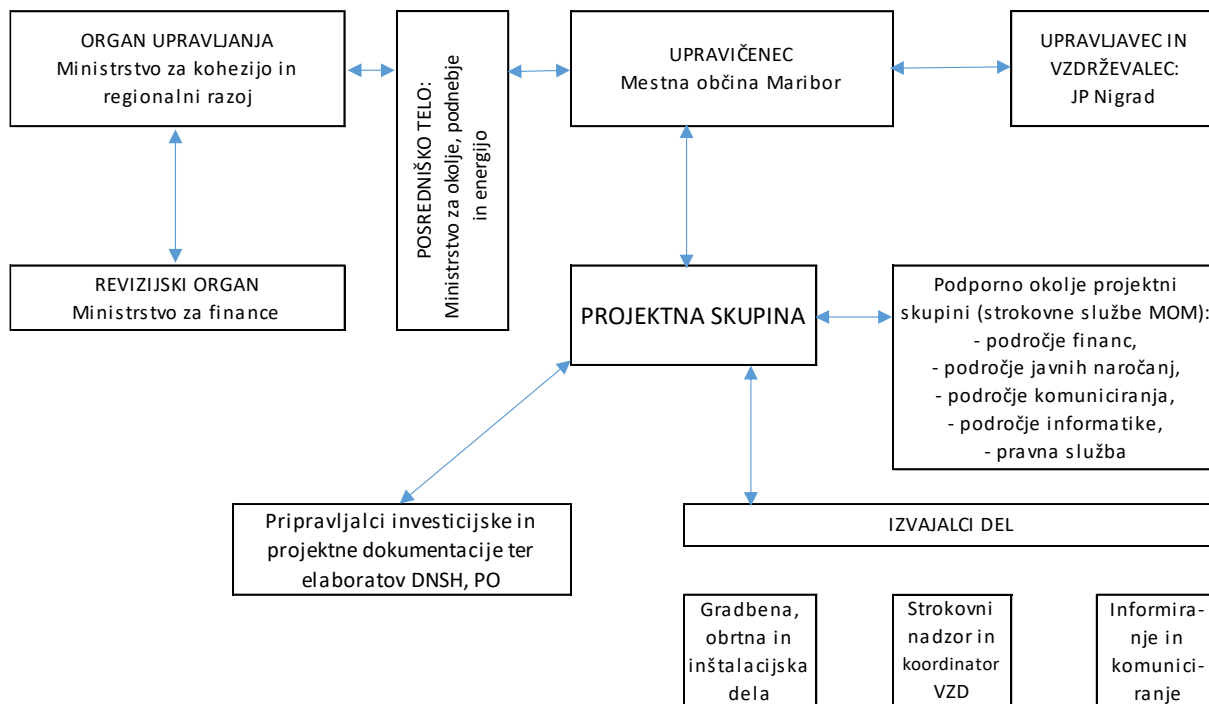
Pri investitorju bo naložbo spremljal Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet. Odgovorni vodja projekta bo Aleš Klinc, univ. dipl. inž. prom., ki ima ustrezna znanja in več kot 15 let izkušenj pri vodenju zahtevnih projektov s tega področja in projektov, sofinanciranih iz evropskih skladov. Projektna skupina bo vključevala tudi zaposlene iz urada, prav tako z več leti izkušenj pri vodenju in spremljanju zahtevnih projektov. Člani projektne skupine bodo imenovani pred začetkom izvajanja GOI del.

Odgovorni vodja projekta bo v sodelovanju s projektno skupino skrbel za pripravo in nemoten potek naložbe, spremljal delo izbranih zunanjih izvajalcev, usklajeval potek projekta z drugimi organizacijskimi enotami investitorja (npr. Urad za finance in proračun, pravna služba) ter skrbel za komuniciranje in poročanje v skladu s pogodbo o sofinanciranju naložbe, ki bo v primeru uspešne vloge za neposredno podporo operaciji v drugi fazi potrjevanja projektov v okviru mehanizma CTN sklenjena z Ministrstvom za okolje, podnebje in energijo.

Organizacija za izvajanje naložbe z udeleženci je prikazana v naslednjem organigramu:

<sup>54</sup> ZJN-3, Uradni list RS, št. 91/15 s spremembami in dopolnitvami, nazadnje spremenjen v št. 88/23 – ZOPNN-F

**Slika 7: Organigram z udeleženci za izvedbo naložbe v ureditev Gregorčičeve s Trgom generala Maistra v skladu z načeli trajnostne mobilnosti**



## 14 OCENA VPLIVA NALOŽBE NA OKOLICO IN OKOLJE

### 14.1 Vpliv naložbe na okolje v času izvajanja del

V času **gradnje** lahko pride do kratkotrajnih in predvidoma nebitvenih vplivov na nekatere dele okolja, zlasti emisij v zrak, vodo in tla, ter do hrupa.

V okviru PZI je izdelan elaborat o preprečevanju in zmanjševanju **odpadkov** in **emisij** z gradbišča z napotki za ravnanje pri izvajanju gradbenih del na gradbišču, zahtevami za gradbeno mehanizacijo in organizacijske ukrepe na gradbišču z namenom preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev. Navodila so vključena tudi v načrte posameznih posegov, ki so del PZI.

Izvajalec GOI del bo moral poskrbeti za ustrezno organizacijo gradbišča in dela na gradbišču, da se preprečijo izlivi in uhajanje **škodljivih snovi** (npr. olja, barve, gorivo za delovna vozila) v tla, ob morebitni nezgodi pa takoj ustrezno ukrepati.

Povečanemu **hrupu** se zaradi delovanja gradbenih strojev in težkih tovornih vozil ne bo mogoče izogniti. Izvajalec bo moral poskrbeti za obvladovanje prekomernega hrupa z ustrezno vzdrževanimi stroji, organizacijo dela v dnevnem času in ob delovnikih.

Ukrepi za varstvo pred požarom v času gradnje bodo navedeni v varnostnem načrtu, ki ga bo pripravil izbrani izvajalec.

### 14.2 Ocena vpliva naložbe na okolje v času obratovanja naložbe

Ocenjeno je, da bo objekt po končanih delih imel manjši negativni vpliv na okolje kot doslej.

Glavni prispevek k manjšemu negativnemu vplivu na okolje se pričakuje zaradi zmanjšanja izpustov iz motornih vozil. K temu bodo prispevali zožitev voznih pasov za motorna vozila, odstranitev parkirnih mest, omejitev hitrosti na 30 km/h oz. 20 km/h in drugi ukrepi za umirjanje prometa motornih vozil na eni ter spodbujanje pešačenja in kolesarjenja na drugi strani.

Poskrbljeno bo za ustrezno ravnanje z meteornimi vodami. Ozelenitev cestnih odsekov z drevoredi in posamičnimi drevesi bo okrepila ponor CO<sub>2</sub>.

Na območju urejanja bo poleg ustreznih površin za pešce in kolesarje zagotovljenih 54 parkirnih mest za kolesa, vključno z možnostjo polnjenja e-koles, kar bo v kombinaciji s postajališči mestnega avtobusnega prometa v bližnji okolici prispevalo k izboljšanju pogojev za razvoj trajnostne mobilnosti in s tem sčasoma tudi k zmanjšanju obsega motornega prometa ter povečanju obsega pešačenja in uporabe koles na dnevnih poteh v središču mesta.

## 15 OCENA SKLADNOSTI NALOŽBE S HORIZONTALNIMI NAČELI

### 15.1 Skladnost z načeli spoštovanja temeljnih pravic, spodbujanja enakosti med moškimi in ženskami ter preprečevanje vseh vrst diskriminacije

Načrtovana naložba mora biti v vseh fazah (načrtovanje, projektiranje, izvajanje in obratovanje) skladna s horizontalnimi načeli iz člena 9 Uredbe 2021/1060/EU.

#### *Spoštovanje temeljnih pravic in pravic invalidov*

---

V vseh fazah naložbe v ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra v skladu z zahtevami trajnostne mobilnosti, tj. od priprave zasnove do obratovanja urejenih cestnih odsekov, so/bodo upoštevana relevantna načela Listine EU o temeljnih pravicah (listina), in sicer:

- naložba ne posega v nobeno od temeljnih pravic in svoboščin, ki jih obravnava listina;
- naložbe ne posega v načelo nediskriminacije, enakega obravnavanja, enakosti spolov in enakih možnosti za vse, temveč, kjer je relevantno, zagotavlja enake možnosti in enakopravnost za vse;
- naložba v okviru naslova IV Solidarnost prispeva k varovanju okolja in izboljšanju kakovosti okolja v skladu z načeli trajnostnega razvoja (čl. 37); podrobneje v poglavju 8 in 15 PIZ.

Naložba v vseh fazah od priprave do izvedbe in obratovanja upošteva načela Konvencije ZN o pravicah invalidov. Poskrbljeno je, da se spoštujejo in uresničujejo pravice invalidov, zlasti načela dostopnosti do ureditev za vse, vključno z invalidi, tj. ustrezno širokih, varnih in ustrezno označenih površin za pešce, nivojskih prehodov čez križišča, kar vse omogoča neovirano uporabo invalidskih vozičkov. Za slepe in slabovidne je poskrbljeno s taktilnimi oznakami; podrobneje v poglavjih 8 in 15 tega PIZ.

#### *Spodbujanje enakosti moških in žensk*

---

V celotni življenjski dobi naložbe, od priprave do obratovanja, so bili/bodo zagotovljeni enaki pogoji sodelovanja za ženske in moške v skladu s pravnim redom EU in nacionalno zakonodajo (Zakon o enakih možnostih žensk in moških<sup>55</sup>).

#### *Preprečevanje vseh oblik diskriminacije*

---

Pri izvedbi in obratovanju naložbe bodo zagotovljene enake možnosti in nediskriminacija glede na različne osebne okoliščine (spol, starost, invalidnost, rasa, etnična, narodna in verska pripadnost, spolna usmerjenost). Upoštevana so bila/bodo tudi načela zagotavljanja dostopnosti in varnosti za slepe in slabovidne ter druge osebe s telesnimi ovirami v skladu s pravnim redom EU in slovensko zakonodajo (Zakon o varstvu pred diskriminacijo<sup>56</sup>). Po končani naložbi bodo odseki cest, urejeni v skladu z načeli trajnostne mobilnosti, pod enakimi pogoji in na voljo vsem prebivalcem in obiskovalcem mesta.

---

<sup>55</sup> Uradni list RS, št. 59/02 s spremembami in dopolnitvami

<sup>56</sup> Uradni list RS, št. 33/16 in 21/18 – ZNOrg

V nadaljevanju je pregled skladnosti z drugimi horizontalnimi načeli, ki je povzet iz projektne dokumentacije PZI podjetja Parter, Petra Krištof, s. p.

## 15.2 Skladnost načrtovanja z evropskim načeli in smernicami na področju trajnostnega razvoja

Projekt je skladen z zahtevami in smernicami Novega evropskega zelenega dogovora in drugimi relevantnimi evropskimi standardi na področju trajnostnega razvoja. To se odraža v:

- spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti in zmanjšanja odvisnosti od zasebnih avtomobilov;
- poudarku na energetske učinkovitosti in uporabi okolju prijaznih tehnologij pri razsvetljavi, vodovodnih in plinovodnih sistemih ter kanalizaciji;
- celovitem pristopu k prenovi javnega prostora, kjer se urbanistična zasnova prepleta z okoljevarstvenimi in podnebnimi cilji, kar prispeva k izboljšanju kakovosti življenja in varnosti za vse uporabnike.

## 15.3 Upoštevanje načel Novega evropskega Bauhausa

Projekt ureditve prenove Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra se osredotoča na preobrazbo ulic v celovit javni prostor, ki v skladu z načeli Novega evropskega Bauhausa poudarja kakovostno urbano oblikovanje. Pri tem so upoštevani naslednji elementi:

- **estetika in funkcionalnost:** nova urbana oprema, kot so klopi, stojala za kolesa, koši za smeti, je vključena v celostno zasnovo, kar krepi občutek sodobnega in prijaznega okolja;
- **zasnova ozelenitve:** uredile se bodo nove zelenice in drevoredi, pri čemer se ohranjajo vsa vitalna obstoječa drevesa. Uvedba enotnega zasaditvenega koncepta in izbor primernih drevesnih vrst pripomoreta k vizualni usklajenosti in dolgoročni trajnosti;
- **univerzalno oblikovanje in denivelacije:** z uvedbo denivelacij površin in razločujočega tlakovanja (vozišča, površine za pešce in kolesarje) ter taktilnih oznak bodo jasno ločene funkcijske cone, obenem pa zagotovljena dostopnost in varnost za vse uporabnike.

## 15.4 Ocena skladnosti naložbe z DNSH

Projekt je zasnovan tako, da v vseh fazah načrtovanja in izvedbe spoštuje načelo, da „ne škoduje bistveno“ (DNSH). To pomeni, da ureditev ne povzroča pomembne škode pri nobenem od trajnostnih ciljev, kot so varovanje podnebja, biotska raznovrstnost, kakovost zraka, vode in tal. V zvezi z izbiro materialov, izvedbo del in zasnovo javnih površin so sprejeti ukrepi, ki preprečujejo negativne vplive na okolje ter podpirajo trajnostni razvoj.

### Blažitev podnebnih sprememb (DNSH 1)

Načrtovana naložba bo v primerjavi s sedanjim stanjem povzročala manjše emisije toplogrednih plinov v celotnem življenjskem ciklu (razen nepomembnih začasnih vplivov v času gradnje zaradi gradbenih strojev), saj bo zagotovila pogoje za spodbujanje trajnostne mobilnosti – pešačenja in kolesarjenja – in pogoje za zmanjšanje obsega motornega prometa. Zato bo manj škodovala podnebnim ciljem kot uporaba ulic v sedanjem stanju.

## ***Vpliv na podnebne spremembe (blažitev podnebnih sprememb DNSH 2)***

---

Projekt prispeva k zmanjšanju vpliva na podnebne spremembe z več ukrepi:

- spodbujanje trajnostne mobilnosti (pešci, kolesarji, javni prevoz) bo prispevalo k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>;
- uvedba energetsko učinkovitih rešitev pri cestni razsvetljavi in uporaba okolju prijaznih materialov bosta zmanjševala porabo energije in ogljični odtis;
- odprava parkirišč in širitev zelenih površin bosta pozitivno vplivali na lokalno mikroklimo, saj zelene površine prispevajo k blaženju toplotnih otokov v urbanih območjih.

## ***Trajnostna raba in varstvo vodnih in morskih virov (DNSH 3)***

---

Ta vidik varovanja okolja za načrtovano naložbo **ni relevanten**. V skladu z mnenjem DRSV projekt nima vpliva na vodo in vodne vire.

## ***Krožno gospodarstvo, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem (4)***

---

Prispevek h krožnemu gospodarstvu bo zagotovljen z uporabo ustreznih in trajnih materialov, ki bodo prispevali k nastajanju čim manjše količine odpadkov med rušitvami in gradnjo, ponovno uporabo in recikliranjem v okviru možnosti ter ravnanjem z odpadki v skladu elaboratom o ravnanju z odpadki, ki je del PZI.

## ***Preprečevanje in nadzorovanje onesnaženosti zraka, vode ali tal (DNSH 5)***

---

Z ukrepi za umirjanje prometa, gradnjo nove meteorne kanalizacije in ustreznim ravnanjem z odpadki med gradnjo bo naložba prispevala k zmanjšanju onesnaževanja zraka v primerjavi s sedanjim stanjem. Naložba bo potekala na ožjem vodovarstvenem območju VVO II, zato bodo pri gradnji upoštevani vsi ukrepi za omilitev morebitnih vplivov na podzemno vodo.

## ***Varstvo in ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov (DNSH 6)***

---

Naložba ne poteka na varovanem in vplivnem območju Natura2000. Zmanjšanje izpuhov iz motornih vozil, načrtovane zelene površine in zasaditev dreves, grmovnic in drugih rastlin in trav ter ustrezna nega in vzdrževanje zelenih površin bodo prispevali k preprečevanju krčenja naravnih habitatov.

## **15.5 Odpornost naložbe na podnebne spremembe**

Predmet naložbe je ureditev površin v središču mesta za spodbujanje trajnostne mobilnosti s površinami za pešce in kolesarje ter komunalno infrastrukturo. Življenjska doba infrastrukture je daljša od pet let. Za odpornost infrastrukture bo poskrbljeno z uporabo materialov, ki bodo zagotavljali dolgoročno odpornost infrastrukture na podnebne spremembe. Načrtovano je izboljšano odvajanje meteorne vode z uvedbo lovilcev olj in ponikovalnic, ki omogočajo učinkovit odtok vode tudi ob ekstremnih padavinah in prispevajo k ohranjanju infrastrukture.

## 16 UTEMELJITEV IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE IN PRIPRAVA NADALJNJE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

### 16.1 Povzetek izbire optimalne variante z utemeljitvijo

V poglavju 10 tega PIZ sta obravnavani možni varianti, s katerima bi MO Maribor kot investitorica dosegla cilje, ki si jih je zastavila ob načrtovanju prenove Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra v zvezi z zagotavljanjem pogojev za spodbujanje trajnostne mobilnosti v mestnem jedru ter vplivom na kakovost življenja prebivalcev na območju, ki jih je zapisala v strateških dokumentih mesta, predvsem v TUS, ter prispevala k doseganju nacionalnih in evropskih ciljev na področju trajnostne mobilnosti.

Varianti temeljita na istih tehnično-tehnoloških rešitvah in sta umeščeni na isto lokacijo, razlikujeta pa se po načinu financiranja in rokih za izvedbo naložbe:

- izvedba naložbe po varianti 1 temelji na financiranju iz proračuna z najetjem dolgoročnega posojila, ki je po predpostavkah možno šele leta 2031. Zaradi odložitve naložbe se poveča vrednost naložbe zaradi inflacije in stroškov najetega posojila. Učinki projekta in vse koristi, povezane z njimi, se odložijo za več kot pet let. V vmesnem času se razmere za pešce in kolesarje na obravnavanem območju ne izboljšajo, zaradi motoriziranega prometa se utegnejo okoljske razmere in kakovost zraka ter s tem kakovost življenja prebivalcev ob cestnih odsekih še naprej slabšati;
- za izvedbo naložbe po varianti 2 se predpostavlja, da MO Maribor pridobi sredstva za financiranje skoraj 65 % vrednosti naložbe iz mehanizma CTN. Cestni odseki bodo urejeni in na voljo uporabnikom že sredi leta 2027. Pešcem in kolesarjem bodo na voljo varne, udobne in privlačne površine za pešačenje in kolesarjenje. Obseg prometa motornih vozil se bo zaradi poslabšanih pogojev (zožitve vozišč, uvedbe skupnega prometnega prostora, odstranitve parkirnih mest) zmanjševal, kar bo skupaj z ozelenitvami prispevalo k zmanjšanju hrupa in izpustov iz motornih vozil ter povečanju kakovosti zraka in kakovosti življenja prebivalcev ob cestnih odsekih na območju urejanja.

V okviru analize in ocene variant (poglavje 10) je izdelana analiza stroškov in koristi naložbe za vsako varianto z izračunanimi finančnimi in ekonomskimi kazalniki. Naložbi sta bili ocenjeni z uporabo uteženih meril: investicijski stroški, stroški obratovanja, najeto dolgoročno posojilo, stroški obresti in vodenja posojila oz. sofinanciranje iz CTN, finančna neto sedanja vrednost FNSV in interna stopnja donosnosti FISD, ekonomska neto sedanja vrednost ENSV in interna stopnja donosnosti EISD, družbena koristnost naložbe in trajanje izvajanja naložbe. Na podlagi ocene variant z uteženimi merili je kot primernejša (optimalna) ocenjena varianta 2, tj. izvedba naložbe v letih 2025–2027 in s sofinanciranjem iz mehanizma CTN, ker so:

- skupni naložbeni stroški pri varianti 2 za pribl. 1.403.826,28 EUR nižji kot v varianti 1;
- zaradi pridobitve nepovratnih sredstev iz mehanizma CTN v višini slabih 65 % vrednosti celotne naložbe posojilo ni potrebno, zato ni obresti in stroškov vodenja posojila;
- naložba se prične izvajati že v letu 2026, skupni čas izvedbe naložbe, vključno s stroški priprave dokumentacije v letu 2025, je dve leti in pol, pri varianti 1 pa šest let in pol;
- zaradi hitrejšega doseganja zastavljenih ciljev in učinkov je tudi družbena koristnost variante 2 večja.

Za pripravo nadaljnje investicijske dokumentacije se uporabi samo **varianta 2 – naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki**.

## 16.2 Ocena skladnosti naložbe s pogoji in merili za potrjevanje vlog v drugi fazi CTN

V DIIP je bila opravljena ocena skladnosti naložbe z zahtevami iz Vsebinskih izhodišč MOPE ter pogoji iz povabila ZMOS k predložitvi vlog v prvi fazi potrjevanja operacij v CTN, ki je na kratko povzeta v tem PIZ. Vloga je bila v prvi fazi potrjena 12. avgusta 2025. Naložba ustreza vsem zahtevanim pogojem in merilom in bo prispevala k predpisanim kazalnikom rezultata in učinka PEKP, specifičnega cilja RSO 2.8:

- kazalnik **učinka**: podprta namenska kolesarska infrastruktura (v km) **1,225 km**
- kazalnik **rezultata**: letno število uporabnikov kolesarske infrastrukture **20.000**.

V PIZ je ugotovljeno, da naložba ustreza pogojem in zahtevam iz prijavnih obrazcev MOPE za drugo fazo ocenjevanja vlog za NPO.

## 16.3 Izhodišča za pripravo investicijskega programa

V skladu z UEM je treba za naložbe, katerih vrednost je večja od 2.500.000 EUR z DDV pripraviti tudi investicijski program kot naslednjo raven investicijske dokumentacije. Kot je navedeno v točki 10.9, se pri pripravi investicijskega programa upošteva samo varianta 2 – naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki.

Naložba je bila v prvi fazi ocenjevanja vlog v CTN uvrščena v seznam projektov na podlagi DIIP (potrjen 24. aprila 2025). V potrjeni DIIP so bili za prijavo naložbe v prvo fazo potrjevanja vlog za NPO vneseni manjši popravki, vendar se dejavnosti, časovnica, vrednost, viri in dinamika financiranja niso spremenili. V tem PIZ so navedene prvine naložbe enake kot v DIIP, kar bo upoštevano tudi pri pripravi investicijskega programa.

Ker investitor načrtuje začetek postopka javnega naročila za izbiro izvajalcev že konec leta 2025, je v investicijski program smiselno vključiti študijo izvedbe, kar je v skladu z uredbo UEM (prvi odstavek 14. člena). Investicijski program bo treba priložiti k vlogi za NPO v drugi fazi postopka potrjevanja projektov za NPO, zato mora vsebovati tudi oceno skladnosti naložbe z vsemi pogoji in zahtevami iz ustreznega prijavnega obrazca.

## 16.4 Ocena smotrnosti, učinkovitosti in ekonomske upravičenosti naložbe

Z načrtovano naložbo bo investitor, MO Maribor:

- v skladu z načeli trajnostne mobilnosti uredil površine za pešačenje in kolesarjenje v približni dolžini 1.225 m na odsekih Gregorčičeve in Tyrševe ulice, Ulice heroja Staneta in Trgu generala Maistra;
- načrtovana naložba bo, kot je navedeno v točki 16.2 zgoraj, prispevala k doseganju kazalnikov učinka in rezultatov, ki so v okviru programa evropske kohezijske politike (EKP) predpisani za specifični cilj RSO 2.8;

- načrtovana naložba ustreza vsem pogojem in merilom za uvrstitev v CTN ter ciljem TUS (2023) in CPS občine (2015);
- naložba bo prispevala k povečanju varnosti in večjemu udobju pešcev in kolesarjev v središču mesta ter zmanjšanju izpustov iz motoriziranega prometa, s čimer bo prispevala tudi h kakovosti življenja stanovalcev v tem delu mesta;
- analiza stanja kaže, da je naložba utemeljena, saj bo prispevala k pogojem za povečanje deleža trajnostne mobilnosti v središču mesta, na robu starega mestnega jedra, ki je kulturna dediščina in kjer so umeščene poslovne in upravne ustanove, šole, muzeji in druge znamenitosti;
- kot je ugotovljeno z analizo stroškov in koristi ter izračunanimi kazalniki, so koristi naložbe, ki se izvaja priporočeni po varianti 2, večje od stroškov naložbe: ekonomska neto sedanja vrednost je večja od nič, ekonomska interna stopnja donosnosti (6,33 %) je večja od družbene diskontne stopnje, koristi pa presegajo stroške (količnik koristnosti (B/C je 1,0249). Obstajajo tudi znatne koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju, kot sta dobro počutje kolesarjev in pešcev ob uporabi prenovljenih cestnih odsekov, spreminjanje potovalnih navad na dnevnih poteh po središču mesta ter povečana kakovost življenja stanovalcev na obravnavanem območju.

## 17 SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN ZAKONODAJE

Ta PIZ je pripravljen v skladu s predpisano metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije, zahtevami iz Vsebinskih izhodišč MOPE, povabila ZMOS (maj 2025) in obrazcev za predložitev vloge v drugo fazo potrjevanja projektov za NPO ter na podlagi projektne dokumentacije PZI, ki je bila pripravljena novembra 2021 ter posodobljena aprila in avgusta 2025.

### *Strokovne podlage*

---

- Povabilo k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN, s prijavnimi obrazci, ZMOS, maj 2025
- Projektna naloga Ureditev Gregorčičeve ulice z izhodišči in usmeritvami za pripravo PZI za ureditev kolesarskih površin in „shared space“ na Gregorčičevi ulici v Mariboru (od Trubarjeve mimo trga Generala Maistra do Ulice heroja Staneta in Maistrove ulice), Mestna občina Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet, Maribor, 2021
- PZI Projekt obnove Gregorčičeve ulice od Trubarjeve do Maistrove ceste ter odseka Tyrševe in Grajske ulice, št. projekta 38/2020, Tehnično poročilo, popisi del in predračun, Parter, Petra Krištof, s. p., Praprotnikova ulica 37, 2000 Maribor, november 2021 in april 2025
- Ureditev Gregorčičeve s trgom generala Maistra, DIIP, Ekonomski institut Maribor, Razlagova ulica 22, 2000 Maribor, april 2025
- Vsebinska izhodišča za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO 2.8), Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, št. 545-252/2023-2570-13, april 2025

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

---

- Celostna prometna strategija mesta Maribor, Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Maribor, 2015, v okviru projekta TRAMOB, sofinanciranega iz ESRR
- Economic Appraisal Vademecum 2021–2027; General Principles and Sector Applications, Evropska komisija, september 2021
- Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, Evropska komisija, december 2014
- Hoja – temelj trajnostne mobilnosti, nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo, Ministrstvo za infrastrukturo, SPTM – Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, oktober 2022
- Kolesarjem prijazna infrastruktura, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, 2017
- Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030, Mariborska kolesarska mreža, Maribor, 2013, v okviru projekta City Network, Interreg Slovenija–Avstrija 2007–2013
- Navodila organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, verzija 1.0, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, avgust 2024

- Navodila organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, avgust 2024
- Navodila za projektiranje kolesarskih površin, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, DRSC, novelacija, julij 2012
- Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor za obdobje 2021–2030, Operativna skupina za pripravo OPVO, Maribor, februar 2021
- Posodobljen celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada Republike Slovenije, december 2024
- Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, Verzija 1.2, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, november 2024
- Regionalni razvojni program Podravja 2021-2027, RRA za Podravje, junij 2022
- Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50), Uradni list RS, št. 119/21 in 44/22 – ZVO-2
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030, Uradni list RS, št. 124/2023
- Smernice organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027, MKRR, september 2023
- Smernice organa upravljanja za uporabo načela, da se ne škoduje bistveno pri izvajanju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, ver. 2.0, MKRR, junij 2024 (Smernice DNSH s prilogama 1 in 2)
- Strategija in akcijski načrt za blaženje in preprečevanje negativnih posledic vročinskih valov v Mestni občini Maribor, Energetsko podnebna agencija za Podravje, julij 2024
- Strategija Pametno mesto Maribor 2030, Regionalna razvojna agencija za Podravje, 2022
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, Ministrstvo za naravne vire in prostor, Ljubljana 2023
- Strategija razvoja Maribor do leta 2030, Mestna občina Maribor, marec 2012
- Strategija razvoja Slovenije 2030, Vlada Republike Slovenije, december 2017
- Strokovna in tehnična podpora pri izvedbi celovite presoje vplivov na okolje za program evropske kohezijske politike 2021–2027, Dodatek za presojo načela, da se ne škoduje bistveno, Ljubljana, 2022
- Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035, Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023

### ***Zakonodaja in predpisi***

---

- Gradbeni zakon GZ-1, Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP, 133/23 in 85/24
- Zakon o cestah, Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE
- Zakon o javnem naročanju – ZJN-3, Uradni list RS, št. 91/15, s spremembami in popravki, zadnjič spremenjen 88/23

- Zakon o urejanju prostora – ZureP-3, Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP in 23/24
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1), Uradni list RS, št. 56/08 – UPB s spremembami in dopolnitvami, zadnja sprememba 10/18
- Pravilnik o kolesarskih povezavah, Uradni list RS, št. 29/18, 65/19 in 132/22 – ZCes-2
- Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2)
- Pravilnik o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov, Uradni list RS, št. 36/18 in 51/18 (prenehal veljati) in Pravilnik o projektni in drugi dokumentaciji ter obrazcih pri graditvi objektov, Uradni list RS, št. 30/23
- Proračun Mestne občine Maribor za leti 2025 in 2026, [www.maribor.si](http://www.maribor.si)
- Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja, Uradni list RS, št. 20/11, 57/12, 46/16 in 18/23 – ZDU-10
- Uredba (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. junija 2021, o določitvi skupnih določb o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu plus, Kohezijskem skladu, Skladu za pravični prehod in Evropskem skladu za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo ter finančnih pravil zanje in za Sklad za azil, migracije in vključevanje, Sklad za notranjo varnost in Instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko, UL L 231, 30.06.2021
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16)
- Uredba o izvajanju ukrepov endogene regionalne politike, Uradni list RS, št. 16/13, 78/15, 46/19 in 63/23
- Uredba o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja, Uradni list RS, št. 81/07 s spremembami
- Uredba o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč, Uradni list RS, št. 21/11, 197/21 in 44/22 – ZVO-2
- Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, Uradni list RS, št. 34/08 in 44/22 – ZVO-2
- Uredba o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrove in Dravskega polja, Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15

### *Prostorski dokumenti*

---

- OPPN – Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za del območja Rotovž 3 c (območje kareja med Maistrovim trgom, Ulico heroja Tomšiča, Maistrovo ulico in Ulico heroja Staneta – nova občinska stavba), MUV, št. 11/13
- OPPN – Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje starega mestnega jedra v Mariboru, MUV, št. 1/02, 24/04, 27/07 – obv. razl., 13/13 – obv. razl. in 2/14 – obv. razl.

### *Statistični in drugi podatki*

---

- Letno poročilo družbe Nigrad d. o. o. za leto 2024 – objava Ajpes – JOLP
- Odprti podatki Slovenija, Vlada RS, dostop na <https://podatki.gov.si/dataset/dolzine-javnih-cest-po-obcinah>, januar 2025 (vsi podatki o dolžini cest so za leto 2021!)
- podatki: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/05C4003S.px>, (24. 2. 2025)
- Pomladanska in Jesenska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, Ljubljana, februar/september 2025.