



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

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

Številka: 4102-397/2023-141

Datum: 09.02.2026



GMS – 803/I

MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 32. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA MESTNE
OBČINE MARIBOR**

**POPRAVEK GRADIVA PIZ - Izgradnja Dravske kolesarske poti: Adamičevo naselje–
dvoetažni most – 2. etapa Splavarska–Studenška brv**

V popravljenem gradivu PIZ: so samo redakcijski popravki: popravki logičnih napak, slogovni in pravopisni popravki, popravki sklicev na poglavja.



MESTNA OBČINA MARIBOR



Sofinancira
Evropska unija

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

kratek naziv:

DKP Maribor, 2. etapa, Splavarska – Studenška brv

Predinvesticijska zasnova



Maribor, januar 2026

*Dokument Predinvesticijska zasnova (PIZ) je pripravljen 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: Drava Bike, www.dravabike.si, 2024

VSEBINA

1	UVODNA POJASNILA.....	8
2	PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE.....	10
2.1	Predstavitev investitorja	10
2.2	Predstavitev predvidenega vzdrževalca.....	12
2.3	Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije	13
3	POVZETEK INVESTICIJSKEGA DOKUMENTA DIIP.....	14
4	POVZETEK PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE.....	17
5	ANALIZA STANJA Z ANALIZO LOKACIJE.....	24
5.1	Analiza stanja	24
5.2	Potrebe uporabnikov – ciljnih skupin	25
5.3	Analiza lokacije – umeščenost naložbe v mestu Maribor	26
5.4	Prostorska ureditev, zemljišča in premoženjskopravna razmerja.....	27
5.5	Varovana območja.....	28
5.6	Območja Natura 2000 in zavarovana območja	29
5.7	Kulturna dediščina	29
5.8	Pregled strokovnih podlag, predhodnih študij in pridobljenih mnenj.....	29
5.8.1	Projektna dokumentacija	29
5.8.2	Investicijska dokumentacija.....	32
6	RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI NALOŽBE.....	34
6.1	Razvojne možnosti in cilji naložbe.....	34
6.2	Razvojni vpliv naložbe presega območje Podravske regije.....	35
7	PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	36
7.1	Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami.....	36
7.1.1	Strategija razvoja Slovenije 2030.....	36
7.1.2	Slovenska strategija pametne specializacije – S5.....	36
7.1.3	Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS).....	36
7.1.4	Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030.....	37
7.1.5	Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50).....	37
7.1.6	Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih	37
7.2	Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami	37
7.2.1	Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027	37
7.2.2	Skladnost z razvojno specializacijo regije.....	38
7.2.3	Strategija razvoja Maribora 2030.....	38
7.2.4	Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030.....	38
7.2.5	Celostna prometna strategija mesta Maribor.....	38
7.2.6	Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor za obdobje 2021–2030.....	39
7.2.7	Strategija Pametno mesto Maribor 2030.....	39
7.2.8	Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035	39
7.3	Skladnost naložbe z načelom DNSH	39
8	PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE S POGOJI IN MERILI DRR.....	40
8.1	Kratek opis mehanizma DRR in postopka za NPO	40
8.2	Usklajenost naložbe s cilji, pogoji in merili za uvrstitev v DRR.....	41

8.2.1	<i>Skladnost naložbe s predmetom povabila, namenom in cilji projekta za državno kolesarsko omrežje</i>	41
8.2.2	<i>Skladnost naložbe splošnimi pogoji za uvrstitev v DRR</i>	42
8.2.3	<i>Skladnost naložbe s splošnimi horizontalnimi načeli za izbor projektov</i>	43
8.2.4	<i>Skladnost z merili za uvrščanje regijskih projektov v DRR</i>	47
8.2.5	<i>Skladnost naložbe s posebnimi pogoji za izbor projektov</i>	49
9	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI	54
9.1	Stroški vzdrževanja urejene kolesarske poti	54
9.2	Prihodki.....	54
10	ANALIZA VARIANT ZA IZVEDBO IN IZBIRA OPTIMALNE VARIANTE	55
10.1	Ocena variant v PIZ ter DIIP 2019, DIIP 2022 in DIIP 2024.....	55
10.2	Ocena variant za drugo etapo gradnje odseka 2 DKP – pododsek 5.....	55
10.3	Predstavitve variant.....	56
10.3.1	<i>Varianta 1: „naložba brez financiranja iz DRR“</i>	56
10.3.2	<i>Varianta 2: „naložba s financiranjem iz DRR“</i>	57
10.4	Analiza variant z oceno investicijskih stroškov in koristi ter izračun učinkovitosti za ekonomsko dobo investicije	58
10.4.1	<i>Upoštevana izhodišča za finančno analizo</i>	58
10.4.2	<i>Upoštevana izhodišča za ekonomsko analizo</i>	59
10.5	Analiza stroškov in koristi variante 1.....	59
10.5.1	<i>Investicijska vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del</i>	60
10.5.2	<i>Viri in dinamika financiranja variante 1</i>	61
10.5.3	<i>Finančna analiza variante 1</i>	62
10.5.4	<i>Ekonomska analiza variante 1</i>	64
10.6	Analiza stroškov in koristi variante 2.....	67
10.6.1	<i>Investicijska vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del</i>	67
10.6.2	<i>Viri in dinamika financiranja variante 2</i>	68
10.6.3	<i>Finančna analiza variante 2</i>	69
10.6.4	<i>Izračun ekonomske učinkovitosti variante 2</i>	72
10.7	Finančni in ekonomski kazalniki variant ter koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju	73
10.7.1	<i>Finančni kazalniki</i>	74
10.7.2	<i>Ekonomski kazalniki</i>	74
10.7.3	<i>Koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju</i>	74
10.8	Analiza tveganj in analiza občutljivosti za varianti	75
10.8.1	<i>Ocena tveganj za obe varianti</i>	75
10.8.2	<i>Analiza občutljivosti za varianti 1 in 2</i>	78
10.9	Merila in uteži za oceno in izbiro optimalne variante	82
10.10	Ocena variant z vidika vpliva na okolje in lokacije variant.....	83
10.11	Primerjava variant s predlogom in utemeljitvijo izbire optimalne variante.....	84
10.12	Ocena primernosti izvedbe naložbe v obliki javno-zasebnega partnerstva.....	84
11	TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV	85
11.1	Vrsta investicije	85
11.2	Tehnično tehnološka rešitev	85
12	VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	90
12.1	Vrsta investicije z vidika povabila DRR.....	90
12.2	Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah	90

12.3	Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah	91
12.4	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe.....	92
12.5	Specifikacija (upravičenih) naložbenih stroškov po letih.....	94
12.6	Predvideni viri in dinamika financiranja	95
13	VARSTVO OKOLJA IN OCENA SKLADNOSTI Z NAČELOM DNSH	97
13.1	Vpliv naložbe na okolje v času obratovanja	97
13.2	Varstvo okolja med gradnjo pododseka 5 DKP	97
13.3	Skladnost naložbe z načelom DNSH	98
14	ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI	103
14.1	Analiza zaposlenih	103
14.2	Usposobljenost prijavitelja za izvedbo načrtovane naložbe	103
14.3	Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe	104
15	UTEMELJITEV IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE IN PRIPRAVA NADALJNJE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	106
15.1	Povzetek izbire optimalne variante z utemeljitvijo	106
15.2	Ocena skladnosti naložbe s pogoji in merili za NPO	107
15.3	Izhodišča za pripravo investicijskega programa	107
16	SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN ZAKONODAJE	108

Seznam preglednic

Preglednica 1:	Povzetek ocenjene vrednosti naložbe v DIIP, stalne in tekoče cene, v EUR.....	15
Preglednica 2:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene	16
Preglednica 3:	Kazalniki finančne učinkovitosti naložbe	16
Preglednica 4:	Ocenjena vrednost naložbe v stalnih in tekočih cenah, v EUR.....	21
Preglednica 5:	Pregled vrednosti primerjanih meril obeh variant	22
Preglednica 6:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene	23
Preglednica 7:	Seznam zemljišč za gradnjo pododseka 5 odseka 2 DKP	27
Preglednica 8:	Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP	44
Preglednica 9:	Ocenjena vrednost naložbe, varianta 1, stalne in tekoče cene.....	56
Preglednica 10:	Ocenjena vrednost naložbe, varianta 2, stalne in tekoče cene.....	57
Preglednica 11:	Ocenjena vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del – stalne cene	60
Preglednica 12:	Ocenjena vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del – tekoče cene	60
Preglednica 13:	Amortizacijski načrt vračila dolgoročnega posojila po letih, v EUR	61
Preglednica 14:	Vrednost naložbe z DDV s stroški posojila, tekoče cene.....	61
Preglednica 15:	Viri in dinamika financiranja variante 1 – tekoče cene.....	61
Preglednica 16:	Predvideni stroški vzdrževanja po letih, varianta 1, v EUR	62
Preglednica 17:	Stroški amortizacije po letih, varianta 1, v EUR.....	62
Preglednica 18:	Proračunska sredstva za vzdrževanje in posojilo, varianta 1	63
Preglednica 19:	Denarni (finančni) tok variante 1, v EUR.....	64
Preglednica 20:	Koristi iz naslova izvedbe naložbe po varianti 1	65
Preglednica 21:	Kazalniki ekonomske učinkovitosti naložbe, varianta 1.....	65
Preglednica 22:	Ekonomski tok naložbe, varianta 1, v EUR.....	66
Preglednica 23:	Vrednosti ekonomskih stroškov in koristi (diskontiranih), varianta 1	67
Preglednica 24:	Ocenjena vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del – stalne cene	67
Preglednica 25:	Ocenjena vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del – tekoče cene	68
Preglednica 26:	Viri in dinamika nastajanja stroškov variante 2, tekoče cene, v EUR	68
Preglednica 27:	Predvideni stroški vzdrževanja, varianta 2 po letih, v EUR	69
Preglednica 28:	Stroški amortizacije varianta 2 po letih, v EUR.....	69
Preglednica 29:	Proračunska sredstva za vzdrževanje, varianta 2, v EUR	70
Preglednica 30:	Denarni (finančni) tok variante 2, v EUR.....	70
Preglednica 31:	Izračun stopnje primanjkljaja v financiranju, varianta 2	71
Preglednica 32:	Izračun donosnosti naložbe s podporo Unije in brez nje, varianta 2.....	72
Preglednica 33:	Kazalniki ekonomske učinkovitosti, varianta 2.....	72
Preglednica 34:	Ekonomski tok naložbe, varianta 2, v EUR	72

Preglednica 35: Vrednosti ekonomskih stroškov in koristi (diskontiranih), varianta 2	73
Preglednica 36: Kazalniki finančne učinkovitosti po variantah	74
Preglednica 37: Kazalniki ekonomske učinkovitosti po variantah.....	74
Preglednica 38: Tveganja v zvezi z vodenjem projekta in splošna tveganja	76
Preglednica 39: Tveganja v zvezi z izvedbo naložbe	76
Preglednica 40: Tveganja v zvezi z obratovanjem naložbe	77
Preglednica 41: Vplivi sprememb naložbe na finančno NPV in IRR	79
Preglednica 42: Vplivi sprememb družbenih koristi naložbe na ekonomsko NPV in IRR	79
Preglednica 43: Ocenjeni učinki spremenljivk variante 1	80
Preglednica 44: Vplivi sprememb naložbe na finančno NPV in IRR	80
Preglednica 45: Vplivi sprememb družbenih koristi na ekonomsko NPV in IRR	81
Preglednica 46: Ocenjeni učinki spremenljivk variante 2	81
Preglednica 47: Pregled vrednosti primerjanih meril obeh variant	82
Preglednica 48: Ocena variant z uteženimi merili	83
Preglednica 49: Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, stalne cene	90
Preglednica 50: Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, tekoče cene	91
Preglednica 51: Upravičeni stroški naložbe, v EUR, stalne in tekoče cene	92
Preglednica 52: Okvirna časovnica za izvedbo naložbe v DKP – pododsek 5	93
Preglednica 53: Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, stalne cene	94
Preglednica 54: Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, tekoče cene.....	94
Preglednica 55: Viri in dinamika nastajanja stroškov naložbe, v EUR, tekoče cene	95
Preglednica 56: Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene	95
Preglednica 57: Kontrolni seznam za oceno DNSH – 1. del	99
Preglednica 58: Seznam investicijskih projektov, sofinanciranih s sredstvi EU	103

Seznam slik

Slika 1: Dravska kolesarska pot, odsek 2, pododsek 5 Studenška–Splavarska brv.....	24
Slika 2: Začetek in konec pododseka 5 DKP: Studenška brv in Splavarska brv	25
Slika 3: Sedanje stanje površin na trasi pododseka 5: pogled proti zahodu	25
Slika 4: Meje obdelave druge etape gradnje – pododsek 5 DKP skozi mesto Maribor	27
Slika 5: Organizacijska shema za izvedbo naložbe	105

1 UVODNA POJASNILA

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje nadaljevanje gradnje Dravske kolesarske poti (DKP) skozi mesto Maribor v okviru gradnje mednarodne kolesarske poti, ki poteka skozi štiri države: Italija, Avstrija, Slovenija in Hrvaška. V Sloveniji je del državnega kolesarskega omrežja D3, ki poteka od Dravograda do Središča ob Dravi, na območju MO Maribor pa od Limbuša do meje z občino Miklavž na Dravskem polju. Pododsek 5 odseka 2, ki poteka med Studenško in Splavarsko brvjo na desnem bregu Drave, je nadaljevanje gradnje že zgrajenih pododsekov 7–10 odseka 2, ki so bili med Glavnim in dvoetažnim mostom s sredstvi iz mehanizma Celostnih teritorialnih naložb (CTN) zgrajeni v letih 2022 in 2023. Obenem se ta pododsek, ki se obravnava v tej predinvesticijski zasnovi (PIZ), navezuje tudi na odsek 1 DKP, ki bo od Studenške brvi preko Adamičevega naselja mimo Drava centra potekal naprej proti zahodu, do Limbuša.

Pododsek 5 odseka 2 DKP je bil že leta 2024 uvrščen v Dogovor za razvoj regije Podravje. Dobrega pol leta pozneje, maja 2025, se je k temu projektu s soglasjem Ministrstva za Infrastrukturo, Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI), ki je pristojna za usklajevanje gradnje državnega kolesarskega omrežja, pridružila še gradnja odseka 1 med Limbušem in Adamičevim naseljem. V DRR za Podravje sta odsek 1 in pododsek 5 odseka 2 evidentirana kot združeni projekt „DKP D3 Maribor: Odsek 1 Adamičevo naselje –Limbuš (s pododseki 1–7) ter odsek 2 Adamičevo naselje–dvoetažni most, 2 etapa (pododsek 5) Splavarska–Studenška brv“. MO Maribor je že julija 2025 predlagala, da se združeni projekt razdeli na dva ločena projekta, da ne bi zaradi dolgih postopkov pri urejanju premoženjskopравnih razmer na enem delu trase odlagala začetka izvedbe celotnega projekta, saj bi lahko odlašanje ogrozilo pridobitev sredstev iz mehanizma DRR in s tem izvedbo naložbe. Tako se priprava projekta za pododsek 5 nadaljuje s pripravo nadaljnje investicijske dokumentacije za ločen projekt, kot je bilo sprva predvideno. Tudi gradnja pododsekov 1–5 odseka 1 DKP se pripravlja kot ločen projekt, ki se bo predvidoma začel izvajati nekoliko pozneje od pododseka med Studenško in Splavarsko brvjo.

Pododsek DKP med Studenško in Splavarsko brvjo je dolg 733 m in bo potekal po sedanjih neutrjeni makadamski poti, ki se že uporablja za pešačenje in kolesarjenje. Predvidena je širitev površin, ki so na eni strani omejene z reko, na drugi pa s strmimi pobočji dravskih teras. Zaradi prostorskih omejitev je zato predvidena gradnja mešane površine za kolesarje in pešce s skupno širino 4,00 m (od tega 2,5 m kolesarska pot). Površina bo utrjena s peskom, vezanim z bitumensko emulzijo. Zaradi širitve poti so načrtovane podporne in oporne konstrukcije za utrditev rečnih brežin in pobočij dravskih teras. Urejeni bodo nova razsvetljava z LED svetilkami, ozelenitev pobočij in podpornih zidov z nasadi dreves, grmovnic, plezalk in trajnic, nameščene bodo nove klopi in koši za odpadke. Objekt je opredeljen kot nezahteven, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno.

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi projektantskega predračuna iz dokumenta za izvedbo (PZI, december 2025/januar 2026) in znaša v tekočih cenah skupaj s pripravo dokumentacije, nadzorom ter informiranjem in komuniciranjem 3.081.906,70 EUR brez DDV, z DDV pa 3.759.926,17 EUR. V skladu s pravili iz mehanizma DRR in navodili organa upravljanja so upravičeni vsi stroški naložbe, vključno z nepovratnim DDV. Če MO Maribor pridobi financiranje iz mehanizma DRR, bo s kohezijskimi sredstvi financirana celotna naložba, skupaj z DDV, in naložba ne bo obremenila proračuna mesta.

MO Maribor mora čim prej predložiti vlogo za neposredno potrditev operacije (NPO) Ministrstvu za infrastrukturo (MzI), ki je odgovorno za potrjevanje vlog za gradnjo državnega kolesarskega omrežja. Vloga se predloži na obrazcih MzI. K 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)¹, projektno dokumentacijo ter druga zahtevana dokazila. Vrednost naložbe presega mejno vrednost 2.500.000 EUR iz 4. člena UEM, zato investicijsko dokumentacijo poleg DIIP (potrjen septembra 2024) sestavljata še predinvesticijska zasnova (ta PIZ) in investicijski program.

Po sprejetju DIIP se je projekt precej spremenil: izdelana je bila projektna dokumentacija za izvedbo (PZI) z optimiziranimi rešitvami, v projekt so bili vključeni dodatni (upravičeni) stroški za nakup zemljišč za zaokrožitev trase in pridobivanje stvarnih pravic (pravice graditi, služnosti). Zaradi uvedbe novih projektov sta se priprava in podpis dodatka k DRR za Podravje zakasnila. S tem se je odložil datum podpisovanja pogodb o sofinanciranju. Posledično je bilo treba časovnico za izvedbo projekta prilagoditi novim rokom. Navedene spremembe so povzročile spremembo vrednosti naložbe ter dinamike financiranja.

V tem PIZ so zajete vse spremembe, nastale po potrditvi DIIP. Narejen je pod predpostavko, da bo vloga za NPO, ki jo bo MO Maribor predložila februarja ali marca 2026, uspešna in bo MO Maribor v nekaj mesecih sklenila pogodbo o sofinanciranju naložbe, da se lahko gradnja DKP med Studenško in Splavarsko brvjo začne poleti 2026, kot je načrtovano.

Ta PIZ je izdelan v skladu s členom 12 v povezavi s členom 5 UEM. Ker se tudi PIZ priloži k vlogi za NPO in je treba skladnost naložbe s pogoji, zahtevami in merili za projekte, ki se financirajo iz kohezijskih sredstev, prikazati v investicijski dokumentaciji, je v PIZ dodana ocena skladnosti naložbe z zahtevami iz povabila DRR, obrazca vloge ter meril za izbor operacij². Zato je vrstni red poglavij nekoliko spremenjen, dodana so tudi nekatera poglavja, ki v UEM niso predvidena.

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

² Merila za izbor operacij v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, verzija 3, marec 2025

2 PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE

2.1 Predstavitev investitorja

Osnovni podatki o investitorju in (začasnem) upravljavcu

Naziv	Mestna občina Maribor
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba investitorja	Aleksander Saša Arsenovič, župan
Telefon	02 22 01 000
Faks	02 22 01 207
E-poštni naslov	mestna.obcina@maribor.si
Spletna stran	www.maribor.si
Davčna št.	S112709590
Matična št.	5883369
TRR	01270-0100008403
Banka	UJP

Podpis odgovorne osebe:

Žig

Predstavitev investitorja in začasnega upravljavca

Mestna občina Maribor (MO Maribor) je samoupravna lokalna skupnost, ustanovljena na podlagi Zakona o lokalni samoupravi. Delovanje MO Maribor določa Statut Mestne občine Maribor³. MO Maribor samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), določene z zakonom in statutom. Njena dejavnost je registrirana pod SKD: O84.110 – Splošna dejavnost javne uprave. MO Maribor je bila vpisana v register lokalnih skupnosti 26. 12. 1994. Odgovorna oseba MO Maribor je župan, Aleksander Saša Arsenovič.

Občina Maribor meri 148 m², v njej je po podatkih Statističnega urada je konec leta 2025 v občini prebival 114 301 prebivalec. Mesto Maribor je središče občine ter 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: Univerza v Mariboru, Inštitut informacijskih znanosti – IZUM, SNG Maribor, Univerzitetni klinični center Maribor in Mariborska nadškofija. Mesto se ponaša s številnimi kulturnimi ustanovami in športnimi objekti.

³ Medobčinski uradni vestnik (MUV), št. 10/2011, 8/2014, 12/2019 in 4/2022

V občini Maribor obstaja razvejano kolesarsko omrežje v mestu in obmestnem območju ter povezave s sosednjimi občinami. Hrbtenico kolesarskega omrežja v Mariboru tvori enajst primarnih kolesarskih koridorjev v skupni dolžini približno 228 kilometrov⁴, ki povezujejo Maribor z okoliškimi občinami. Mesto si prizadeva za bolj zdravo okolje za prebivalce in spodbuja trajnostno mobilnost, kar je zapisalo v več strateških razvojnih dokumentov, ki so nastali v preteklih desetih letih. Prizadeva si za boljše dostopnost s kolesom in peš do ključnih storitev v mestu, prijaznejše okolje za kolesarje in pešce ter večji obseg uporabe javnih prevoznih sredstev.

Za gradnjo Dravske kolesarske poti (DKP) – dela državnega kolesarskega omrežja, ki teče skozi mesto – je pred desetimi leti iz Mariborske razvojne agencije (zdaj RRA za Podravje – Maribor) prišla pobuda za ustanovitev partnerstva lokalnih skupnosti ob Dravi, skozi katere poteka trasa DKP. Pogodbeno partnerstvo 18 občin in treh razvojnih agencij je bilo ustanovljeno leta 2016. Projekt vodi RRA za Podravje – Maribor, ki vodi postopke umeščanja in izgradnje DKP v občinah – članicah ter usklajuje aktivnosti z MzI oziroma DRSI. Slednja se je partnerstvu pridružila leta 2018⁵. DKP, ki poteka skozi štiri države, je za mesto izjemnega pomena, ne le kot povezava s sosednjimi občinami, temveč tudi kot pomembna kolesarska povezava med zahodom in vzhodom mesta za prebivalce in obiskovalce, ter pomembna privlačnost turistične ponudbe mesta.

Načrtovano drugo etapo gradnje odseka 2 DKP skozi mesto – pododseka 5 med Studensko in Splavarsko brvjo v dolžini 733 m bo MO Maribor izvedla ob načrtovanem sofinanciranju iz mehanizma Dogovor za razvoj regij (DRR). Predvidoma bo naložba kot del državnega kolesarskega omrežja v celoti sofinancirana iz Kohezijskega sklada, in sicer v letih 2026 in 2027. Pododsek naj bi bil končan v drugi polovici leta 2027.

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

Odgovorne osebe in organizacija za izvedbo naložbe

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

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

⁴ <https://ibikemaribor.com/analiza-kolesarskega-omrezja>

⁵ Partnerstvo za Dravsko kolesarsko pot, objavljeno na <https://dravabike.si/partnerstvo-za-dravsko-kolesarsko-pot>

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	Boštjan Štuhec
Telefon:	02 220 12 26
E-poštni naslov	bostjan.stuhec@maribor.si

Podpis:

Žig

2.2 Predstavitev predvidenega vzdrževalca

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

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

Glavne dejavnosti podjetja zajemajo: redno letno vzdrževanje javnih prometnih površin, pregledniško službo, izvedbo 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 500 km kanalskih vodov s 100 prečrpališči, 800 km cest in 450 km pločnikov, 80 semaforiziranih križišč in približno 18.000 svetilk javne razsvetljave.⁶ JP Nigrad vzdržuje tudi kolesarske poti. Te večinoma potekajo v obliki pasov po prometnih površinah za pešce, delno tudi po površinah za motoriziran promet, le redke so grajene kot samostojne poti, zato podatek o dolžini kolesarskih površin, ki jih vzdržuje, ni na voljo.

⁶ Letno poročilo družbe Nigrad d. o. o. za leto 2024 – objava Ajpes – JOLP, in spletna stran <https://www.nigrad.si/>

2.3 Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije

Osnovni podatki o izdelovalcu projektne dokumentacije PZI

Naziv organizacije MEGALIT, inženirski biro, d. o. o.
Naslov Na Boč 25, 2319 Poljčane
Direktor Matevž Kralj
Odgovorna oseba za izdelavo projektne dokumentacije
Ime in priimek Matevž Kralj, vodja projekta, G-3456
Telefon: 041 977 968
E-poštni naslov matevz.kralj@megalit.si

Podpis:

Žig

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

Podpis:

Žig

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



3 POVZETEK INVESTICIJSKEGA DOKUMENTA DIIP

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) „Izgradnja Dravske kolesarske poti Adamičevo naselje–dvoetažni most – 2. etapa Splavarska–Studenška brv“ je bil pripravljen avgusta 2024 in potrjen s sklepom župana št. 4100-397/2023-42 z dne 30. septembra 2024. Pripravljen je bil na podlagi projekta za izvedbo – PZI, ki sta ga v okviru skupnega nastopa (JV – Joint Venture) izdelala podjetje Proinfra inženirski biro, d. o. o., in podjetje Megalit, inženirski biro, d. o. o., septembra 2020, ter popisa del s projektantskim predračunom, ki sta ga isti podjetji izdelali aprila 2022. MO Maribor je avgusta 2024 DIIP skupaj z obrazcem za predstavitev projektov (obrazec 2) predložila agenciji RRA za Podravje za uvrstitev v Dogovor za razvoj regij 2021–2027 (DRR).

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

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

Namen in cilji načrtovane naložbe

V DIIP je investitor opredelil sledeči namen in cilje naložbe:

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

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

Specifični cilji načrtovane naložbe v gradnjo pododseka 5 DKP skozi mesto so:

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

Okvirna časovnica za izvedbo projekta

Začetek gradnje DKP je povezan s postopkom potrjevanja projektov v prvi fazi v okviru DRR, podpisu DRR za regijo, predložitve vloge za neposredno potrditev operacije (NPO) na pristojno Ministrstvo za infrastrukturo, ocene vloge in nato sklenitve pogodbe o sofinanciranju. V DIIP je bilo predvideno, da bo MO Maribor po prejetju pozitivnega sklepa v prvi fazi (ki je bil takrat predviden za začetek 2025) v skladu s predpisi o javnem naročanju začela postopek izbire zunanjih izvajalcev (z odložnim pogojem), gradnja DKP pa naj bi se začela takoj po sklenitvi pogodbe o financiranju naložbe, predvidoma leta 2026, in naj bi bila končana v istem letu.

Vrednost naložbe, viri in dinamika financiranja

Ocenjena vrednost naložbe v DIIP je prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 1: **Povzetek ocenjene vrednosti naložbe v DIIP, stalne in tekoče cene, v EUR**

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

V DIIP je bila celotna vrednost naložbe v stalnih cenah ocenjena na 3.056.719,73 EUR brez DDV oziroma 3.729.198,07 EUR z DDV. Gradnja naj bi predvidoma trajala manj kot eno leto, vendar so bili naložbeni stroški zaradi priporočila v povabilu DRR prikazani tudi v tekočih cenah: vrednost je znašala 3.230.814,11 EUR brez DDV, z DDV pa 3.941.593,21 EUR.

V skladu z zahtevami iz povabila DRR in navodili organa upravljanja se za odseke državnega kolesarskega omrežja, ki prejmejo soglasje DRSI, sofinancirajo celotni upravičeni stroški projekta (100 %), tako da naložba ne obremenjuje proračuna občin. Viri in dinamika financiranja v DIIP so v tekočih cenah prikazani v naslednji preglednici.

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

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

Kazalniki in utemeljenost investicije

Naložba v gradnjo dela državnega kolesarskega omrežja – Dravske kolesarske poti (DKP) nima profitnega značaja, saj bo kolesarska pot po končani naložbi brezplačno na voljo vsem. V DIIP so bili izračunani kazalniki ekonomske učinkovitosti naložbe:

Preglednica 3: **Kazalniki finančne učinkovitosti naložbe**

Naziv	Kratica	Vrednost
Ekonomičnost in donosnost poslovanja		0,0
Doba vračanja vloženih sredstev	(v letih)	33
Finančna interna stopnja donosnosti naložbe	FRR/C	Ni mogoče izračunati
Finančna neto sedanja vrednost naložbe	FNPV/C	–3.533.360,58 EUR
Relativna neto sedanja vrednost	relativna FNPV/C	–0,9475
Razmerje med koristmi in stroški	CB ratio (%)	1,04

Zaradi negativne neto sedanje vrednosti naložbe –3.533.360,58 EUR je negativna tudi relativna neto sedanja vrednost (NSV) in interne stopnje donosnosti zato ni bilo mogoče izračunati. Doba vračanja investicijskih sredstev je bila ocenjena na 33 let. Ocenjeno je bilo, da ima naložba širše družbene koristi, saj je v DIIP znašala njena ekonomska stopnja donosnosti 9,80 %, koristi naložbe pa so presegale stroške za 1,04 odstotka. V skladu s kazalniki je bila načrtovana naložba v gradnjo DKP v MO Maribor ocenjena kot utemeljena in upravičena.

4 POVZETEK PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE

Spremembe naložbe po sprejetju DIIP

Po sprejetju DIIP je v projektu nastalo več sprememb:

- maja 2025 je bila na pobudo RRA za Podravje predlagana in z Ministrstvom za infrastrukturo (Mzi) usklajena razširitev gradnje DKP skozi Maribor – pododseka 5 med Studenško in Splavarsko brvjo z vključitvijo odseka 1, ki poteka od Limbuša mimo Drava centra do Adamičevega naselja in je razdeljen na sedem pododsekov. Razširjeni projekt je bil v DRR združen in obravnavan kot en projekt, ki zajema celotno traso DKP od Limbuša do dvoetažnega mostu v skupni dolžini približno 3.813 m. Združeni projekt je 7. maja 2025 prejel soglasje Mzi – DRSI, ki je potrebno za uvrstitev gradnje odsekov državnega kolesarskega omrežja v DRR. Združeni projekt je uvrščen v DRR za Podravje;
- pogoj za pridobitev sofinanciranja iz DRR so med drugim tudi urejena premoženjskopravna razmerja: zemljišča morajo biti bodisi v lasti investitorja bodisi mora imeti investitor na zemljiščih urejene stvarne pravice (pravico graditi, trajno ali začasno služnost). MO Maribor si že dalj časa prizadeva za pridobitev soglasij zasebnih lastnikov k načrtovanim posegom, vendar se pri tem sooča s težavami. Zlasti na odseku 1, med Limbušem in Adamičevim naseljem, se utegnejo postopki zaradi teh težav še dodatno zavleči. Če bi projekt DKP skozi Maribor ostal združen, bi bilo treba zaradi neurejenih premoženjskopравnih razmerij na le delu trase odložiti začetek izvajanja celotnega projekta, tudi delov, ki so pripravljene za gradnjo. Odložitev gradnje celotnega projekta bi utegnila celo ogroziti pridobitev sofinanciranja iz kohezijskih sredstev;
- zato je MO predlagala razvojni agenciji RRA za Podravje, da se gradnja DKP skozi Maribor v DRR obravnava v dveh ločenih projektih, in sicer DKP med Splavarsko in Studenško brvjo kot prvi projekt in gradnja odseka 1 DKP med Limbušem in Adamičevim naseljem kot drugi projekt, ki se začne izvajati nekoliko pozneje kot prvi. Julija 2025 je MO Maribor izdelala dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za odsek 1 ter ga predložila RRA za Podravje kot podlago za uvrstitev ločenega projekta za odsek 1 v DRR, skupaj s predpisanim obrazcem za predstavitev projekta v DRR.

Hkrati je posodobila je tudi obrazec za predstavitev projekta za pododsek 5 DKP med Studenško in Splavarsko brvjo. S tem je projekt DKP skozi Maribor vsebinsko, vrednostno in časovno razdelila na dva projekta: odsek 1 s pododseki 1–5 je obravnavan v ločenem investicijskem programu, odsek 2, pododsek 5 od Studenške do Splavarske brvi pa je zajet v tej predinvesticijski zasnovi;

- MO Maribor je za posodobitev obrazca 2 za predstavitev gradnje DKP med Studenško in Splavarsko brvjo, ki ga je julija 2025 predložila agenciji RRA za Podravje, uporabila PZI za nadgradnjo optimiziranega projekta (Megalit, d. o. o., št. projekta 2419) s projektantskim predračunom iz februarja 2025, pri čemer je vrednosti iz projektantskega predračuna preračunala na cene junij 2025, tj. povečala za 2,3 % na podlagi javno objavljene stopnje inflacije⁷. V dogovoru z RRA za Podravje naj bi se spremembe projekta, vključno z vrednostmi, obravnavale v naslednjih ravneh investicijske dokumentacije (predinvesticijska zasnova in investicijski program), ki se priložijo k vlogi za neposredno potrditev operacije (NPO) v okviru DRR;

⁷ SURS, <https://www.stat.si/inflacija>

- po sprejetju DIIP je bila, kot je omenjeno zgoraj, v letu 2025 izdelana novelacija/optimizacija PZI projektne dokumentacije projekta Dravske kolesarske poti: Adamičevo naselje – dvoetažni most (med Splavarsko in Studenško brvjo), nato pa opravljena še recenzija te projektne dokumentacije PZI (podrobneje v točki 5.8.1);
- po sprejetju DIIP se je MO Maribor odločila v projekt vključiti tudi upravičene stroške pridobivanja zemljišč in stvarnih pravic v dovoljenem obsegu do 10 % skupnih upravičenih stroškov.

Ta PIZ zajema vse navedene spremembe. Opozoriti je treba, da se projekt DKP skozi Maribor (odsek 1 s pododseki 1–5 in odsek 2, pododsek 5) v DRR (dodatek 4 k DRR za Podravje, 22. december 2025) še vedno vodi kot združen projekt. V obrazcu Ministrstva za kohezijo in regionalni razvoj (MKRR) za spremljanje stanja projektov pa se projekta od januarja 2026 vodita ločeno. Zato je zdaj mogoče pripraviti ločeno investicijsko dokumentacijo. Ta bo priložena k vlogi za NPO, ki jo bo MO Maribor za oba projekta predvidoma oddala februarja ali marca 2026. Pripravlja se naslednji, peti dodatek k DRR za Podravje, v katerem bosta projekta ločena.

Osnovni podatki o naložbi

Predinvesticijska zasnova (PIZ) Izgradnja Dravske kolesarske poti Adamičevo naselje–dvoetažni most – 2. etapa Splavarska–Studenška brv je pripravljena pod predpostavko, da bosta projekta DKP skozi Maribor obravnavana ločeno. Izdelana je na podlagi recenziranega projekta za izvedbo PZI (Megalit, inženirski biro, d. o. o., december 2025/januar 2026) s popisom in projektantskim predračunom. Ker bo PIZ priložen k vlogi za neposredno potrditev operacije (NPO), poleg sestavin, predpisanih v uredbi UEM, zajema tudi opis in utemeljitev izpolnjevanja predpisanih pogojev za izbiro projekta za financiranje in zahtev iz obrazca vloge MZI za potrditev operacije in pridobitev sofinanciranja iz DRR.

Naložba zajema gradnjo pododseka 5 odseka 2 Dravske kolesarske poti (DKP) med Studenško in Splavarsko brvjo v dolžini 733 m. Trasa poteka po sedanji vzdrževalni poti in pešpoti na desnem bregu Drave, ki se že uporablja tudi za kolesarjenje. Zaradi prostorskih omejitev se gradi mešana površina za kolesarje in pešce, tj. dvosmerna kolesarska pot in površina za pešce v skladu s predpisi o načrtovanju kolesarskih poti, s prečno širino 4,00 m. Predvidena je gradnja novega spodnjega ustroja in povozne površine. Ta bo utrjena s protiprašno zaščito iz peska, vezanega z bitumensko emulzijo, ki je zaradi naravnega videza („bela cesta“) primerna za umestitev v naravno okolje. Na desnem robu kolesarske poti (gledano vzdolž toka reke) so zaradi širitve sedanje poti predvidene podpirne konstrukcije za podporo pobočij dravskih teras, na vzhodnem delu na obrežju reke pa oporna konstrukcija. Predvideno je disperzno odvodnjavanje padavinske vode, drugi komunalni vodi pa niso predvideni. Načrtovana je postavitve javne razsvetljave z LED svetilkami. Predvidena je tudi namestitve urbane opreme (klopi in koši za odpadke) ter zasaditev dreves in ozelenitev brežin in podpornih konstrukcij.

Objekt je opredeljen kot nezahteven, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno.

Namen in cilj naložbe

Namen in cilji se od sprejetja DIIP niso spremenili:

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

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

Specifični cilji načrtovane naložbe v gradnjo pododseka 5 DKP skozi mesto so:

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

Pripravljena projektna dokumentacija

Kot je omenjeno zgoraj, je bila po sprejetju DIIP najprej izdelana PZI z optimizacijo projekta, ki zajema samo pododsek 5. Junija 2025 jo je izdelala projektantska družba Megalit, inženirski biro, d. o. o. S tem PZI so bile pripravljene optimalnejše rešitve za gradnjo podpornih konstrukcij ter namestitev razsvetljave. Po optimizaciji je bila naročena recenzija projekta za izvedbo PZI. Projektantska družba je na podlagi recenzije posodobila popis del in projektantski predračun (v cenah iz februarja 2025). Dopolnitev PZI po recenziji je bila zaključena decembra 2025 in predana januarja 2026. Podrobnejši podatki o projektni dokumentaciji so v točki 5.8.1 tega PIZ.

Investicijska dokumentacija

Avgusta 2024 je bil pripravljen in septembra 2024 potrjen dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) Izgradnja Dravske kolesarske poti Adamičevo naselje–dvoetažni most – 2. etapa Splavarska–Studenška brv. DIIP je bil skupaj z obrazcem 2 za predstavitev projekta v DRR konec avgusta 2024 predložen agenciji RRA za Podravje za uvrstitev v DRR. Povzetek DIIP je v poglavju 3 tega PIZ.

Po sprejetju DIIP in predložitvi dokumentacije agenciji RRA za Podravje, je projekt doživel več sprememb, ki so podrobno pojasnjene na začetku tega poglavja.

Ta PIZ je pripravljen kot druga raven investicijske dokumentacije v skladu z UEM. Izdelan je v skladu z zahtevami iz 12. v povezavi s 5. členom UEM in zajema vse navedene spremembe projekta.

Analiza stanja s potrebami ciljnih skupin ter analiza lokacije

Analiza stanja se od sprejetja DIIP ni spremenila in je v celoti povzeta v tem PIZ. Pododsek 5 odseka 2 DKP poteka na tem območju po javni neutrjeni vzdrževalni makadamski poti ob Dravi, ki je hkrati sprehajalna pot. Sedanja širina poti znaša 1,5–2,5 m ter je namenjena pešcem in kolesarjem kot dvosmerna kolesarska pot. Na levi strani (vzdolž rečnega toka v smeri proti vzhodu) je omejena z brežino reke, na desni strani jo omejujejo 3–5,4 metra visoki ostanki rečnih teras. Brežina reke, pobočja teras in vozišče niso urejeni, prometnih oznak ni.

Sedanja širina in ureditev poti ne ustrežata predpisanim minimalnim širinam in površinam poti, namenjenih mešanemu prometu pešcev in kolesarjev. Neutrjena površina, ki je namenjena tudi vzdrževanju struge in po njej občasno vozijo težki stroji, za kolesarjenje ni primerna. Pozimi površine niso na voljo, ker se ne pluzijo, temveč se uporabljajo za odlaganje snega.

Skladnost naložbe s strategijami in prostorskimi akti ter vsebinskimi izhodišči MOPE

V PIZ je v poglavju 7 podrobno opredeljena ocena skladnosti naložbe z nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi strategijami in usmeritvami. Naložba je skladna z vsemi relevantnimi nacionalnimi, regijskimi in lokalnimi strateškimi dokumenti.

Skladnost naložbe s prostorskimi akti je opredeljena v točki 5.8.1, kjer je predstavljena projektna dokumentacija.

Ker se MO Maribor poteguje za pridobitev sofinanciranja naložbe iz mehanizma DRR, je v posebnem poglavju (poglavje 8) predstavljeno ustrezanje pogojem in zahtevam naložbe vsebinskim izhodiščem za gradnjo kolesarske infrastrukture (Vsebinska izhodišča MOPE, pogoji iz povabila DRR in zahteve iz obrazca vloge za NPO Mzi). Ugotovljeno je, da načrtovana naložba ustreza vsem pogojem in zahtevam za pridobitev sofinanciranja iz mehanizma DRR.

V posebnem poglavju (točka 13.3) je predstavljena ocena skladnosti naložbe s horizontalnimi načeli. Ocenjeno je, da naložba ne bo negativno vplivala na nobenega od okoljskih ciljev DNSH in da je načrtovana tako, da bo prispevala h krepitvi podnebne odpornosti infrastrukture.

Ocenjena vrednost naložbe v stalnih in tekočih cenah

V projekt so poleg GOI del, ozelenitev in urbane opreme, ki so zajeta v popisu del in projektantskem predračunu, vključeni stroški zunanjih izvajalcev (priprava dokumentacije, predpisan strokovni nadzor in koordinator za varnost in zdravje – VZD) ter stroški označbe gradbišča in končanega objekta, predpisani za projekte, ki se financirajo iz kohezijske politike.

Vključeni so tudi ocenjeni upravičeni stroški pridobivanja zemljišč in stvarnih pravic na zemljiščih (v največjem dovoljenem obsegu – 10 % skupnih upravičenih stroškov). Kljub vključitvi navedenih dodatnih stroškov se je vrednost naložbe (v tekočih cenah) v primerjavi z DIIP zaradi optimizacije projekta znižala, in sicer brez DDV za 148.907,41 EUR, z DDV pa za 181.667,04 EUR. V naslednji preglednici je prikazana vrednost naložbe v stalnih in tekočih cenah:

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

Oz.	Skupine del	Stalne cene		Tekoče cene	
		Brez DDV	Z DDV	Brez DDV	Z DDV
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice	290.848,52	354.835,19	290.848,52	354.835,19
2	Gradnja DKP – GOI dela	2.562.368,09	3.126.089,08	2.633.360,55	3.212.699,87
3	Ostali stroški	154.883,73	188.958,15	157.697,63	192.391,11
4	SKUPAJ NALOŽBA	3.008.100,34	3.669.882,42	3.081.906,70	3.759.926,17

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

Analiza variant za izvedbo naložbe je ključna sestavina PIZ. MO Maribor je že v prejšnji investicijski dokumentaciji (iz let 2019–2022), ki je bila pripravljena za celotno traso DKP skozi Maribor, od Limbuša do dvoetažnega mostu, in tudi v DIIP iz leta 2024 za pododsek 5 med Studensko in Splavarsko kot nesprejemljivo zavrnila varianto „brez investicije“, ker z njo ne bi dosegla zastavljenih ciljev. Kot možni varianti za izvedbo naložbe je v DIIP opredelila:

- varianto 1: naložba „s takojšnjo izvedbo s pomočjo financiranja iz DRR“;
- varianto 2: izvedba investicije čez 5 let, brez sofinanciranja EU, z lastnimi sredstvi občine.

Ti varianti sta podrobno obravnavani tudi v tem PIZ.

Varianti temeljita na isti tehnično-tehnološki rešitvi in potekata na isti lokaciji, med seboj se razlikujeta po času izvedbe in načinu financiranja:

- za izvedbo naložbe po varianti 1 MO Maribor ne bi pridobila sofinanciranja iz kohezijskega sklada v okviru mehanizma DRR. Naložbo bi financirala z lastnimi sredstvi in najetjem dolgoročnega posojila. Začetek gradnje je možen šele čez pet let, leta 2031, naložba naj bi se končala leta 2032. Zaradi odložitve naložbe in najetja posojila se povečajo stroški naložbe, cilji in učinki projekta ter vse koristi, povezane z njimi, pa se zamaknejo za pet let;
- pri izvedbi naložbe po varianti 2 se predpostavlja, da MO Maribor pridobi sredstva za financiranje celotnih (100 %) upravičenih stroškov oz. celotne naložbe (ker neupravičenih stroškov ni) iz mehanizma DRR. Gradnja bo potekala v letih 2026 in 2027, pododsek kolesarske poti med Studensko in Splavarsko brvjo pa bo uporabnikom na voljo jeseni leta 2027.

Za oceno primernosti variant je v tem 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 (ponderiranih) meril. Pregled vrednosti primerjanih meril za varianti je prikazan v naslednji preglednici:

Preglednica 5: Pregled vrednosti primerjanih meril obeh variant

Ozn.	Merila	Varianta 1	Varianta 2
1	Investicijski stroški z DDV v tekočih cenah v EUR	4.103.124,33	3.759.926,17
2	Letni stroški obratovanja v EUR	4.458,38	4.327,26
3	Najeto dolgoročno posojilo v EUR	3.000.000,00	0,00
4	Stroški obresti in vodenja posojila v EUR	310.372,50	0,00
5	Finančna neto sedanja vrednost FNSV *	-2.824.317,31	-3.372.303,51
6	Finančna interna stopnja donosnosti FISD *	-9,68%	se ne da izračunati
7	Višina sofinanciranja iz DRR – EU sredstva	0,00	3.759.926,17
8	Ekonomska neto sedanja vrednost ENSV	120.103,79	166.640,02
9	Ekonomska interna stopnja donosnosti EISD	6,54%	7,36%
10	Koeficient družbene koristnosti	1,0519	1,0603
11	Trajanje izvajanja naložbe	7,50 leta	2,75 leta

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

Za varianti so bile ocenjene tudi koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju: predvsem povečanje kakovosti življenja in zadovoljstva prebivalcev mesta zaradi pridobitve nove, varne in urejene kolesarske in pešpoti ob Dravi na desnem bregu.

Ker sta tehnično-tehnološki rešitvi za obe varianti enaki, vpliv variante 1 na okolje ni obravnavan. Obravnavan pa je vpliv izbrane optimalne variante na okolje, skupaj z oceno skladnosti s horizontalnimi načeli.

Na podlagi ocen stroškov in koristi je v tem PIZ kot primernejša (optimalna) ocenjena **varianta 2**. V investicijskem programu se obravnava le **varianta 2**.

Ocena možnosti izvedbe naložbe v obliki javno-zasebnega partnerstva

Naložba zajema ureditev kolesarske poti ob Dravi, med Studensko in Splavarsko brvjo, ki je javno dobro in bo 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

Časovnica v PIZ je v primerjavi s časovnico iz DIIP nekoliko spremenjena, tj. prilagojena predvidenemu poteku ocenjevanja vloge v drugi fazi potrjevanja vlog v DRR in predvidenemu času sklenitve pogodbe o sofinanciranju z MzI. V letu 2025 se je v glavnem zaključila posodobitev projektne dokumentacije po recenziji ter priprava investicijske in druge dokumentacije (npr. ocene skladnosti s horizontalnimi načeli). Postopek za izbiro izvajalcev (javno naročilo z odložnim pogojem) se predvidoma začne takoj po potrditvi investicijske dokumentacije, marca 2026, sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem je predvidena po sklenitvi pogodbe o sofinanciranju z MzI, predvidoma maja 2026. GOI dela se bodo začela junija 2026 in trajala do avgusta 2027. Septembra 2027 je predviden komisijski ogled objekta in začetek obratovanja obravnavanega pododseka DKP. Administrativni zaključek projekta je načrtovan septembra 2027. Okvirna časovnica je podrobno pojasnjena v točki 12.4 tega PIZ.

Upravičeni stroški ter viri in dinamika sofinanciranja iz DRR

MO Maribor se poteguje za pridobitev sofinanciranja iz mehanizma DRR. Naložba je bila leta 2024 uvrščena na seznam projektov za financiranje iz DRR in pozneje združena s projektom gradnje odseka 1. Dogovor za razvoj regije Podravje je bil podpisan januarja leta 2024 in se je potem dopolnjeval z dodatki. V zadnjem podpisanem dodatku (22. decembra 2025) je gradnja DKP skozi Maribor (odseka 1 in 2) še vedno združena v enem projektu.

V projektu so se po sprejetju DIIP načrtovane dejavnosti nekoliko spremenile (spremembe so podrobno predstavljene na začetku povzetka PIZ). Zaradi zamikov pri pričakovanemu datumu sklepanja pogodb o sofinanciranju in posledično spremenjene časovnice za izvedbo projekta se je v primerjavi z DIIP spremenila dinamika izvedbe in sofinanciranja projekta (podrobno v točki 12.6). V naslednji preglednici so prikazani stroški ter viri in dinamika financiranja v tekočih cenah:

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

Ozn.	Postavka	Leto	2025	2026	2027	Skupaj
1	Upravičeni stroški (US), skupaj z DDV		64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17
2	Sofinanciranje DRR - 100 % US			3.080.106,99	679.819,18	3.759.926,17
2.1	– EU (85 %)			2.618.090,94	577.846,30	3.195.937,24
2.2	– proračun RS (15 %)			462.016,05	101.972,88	563.988,93
3	Predfinanciranje US MO Maribor		64.636,21	-64.636,21	0,00	0,00
4	Neupravičeni stroški (NUS)		0,00	0,00	0,00	0,00
5	Celotna naložba US in NUS		64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17

Do financiranja iz DRR so upravičeni vsi načrtovani stroški naložbe, vključno z nepovračljivim (neodbitnim DDV). Ker neupravičenih stroškov ni, bo MO Maribor v primeru uspešne vloge za NPO iz mehanizma DRR za financiranje celotne naložbe prejela podporo iz sklada ESRR in državnega proračuna v skupnem znesku **3.759.926,17 EUR**.

Organiziranost in sposobnost investitorja za izvedbo naložbe

V PIZ je podrobno 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 14.3 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 z oceno skladnosti s horizontalnimi načeli, obravnavana samo za izbrano (optimalno) varianto. Ocena je izdelana na podlagi elaboratov o DNSH, vplivu na podnebje in podnebni odpornosti, ki so jih izdelali zunanji izvajalci.

5 ANALIZA STANJA Z ANALIZO LOKACIJE

5.1 Analiza stanja

Analiza stanja je povzeta iz projektne naloge za izdelavo projektne dokumentacije, ki jo je leta 2019 pripravil investitor, MO Maribor, za celotni odsek 2⁸, projektne naloge za optimizacijo naložbe⁹ (v nadaljnjem besedilu: projektna naloga 2024) ter Zbirnega načrta projektne dokumentacije za izvedbo (PZI) „Novelacija/optimizacija PZI projektne dokumentacije projekta Dravske kolesarske poti: Adamičevo naselje – dvoetažni most (med Splavarsko in Studenško) brvjo, odsek 2, pododsek 5“, št. projekta 2419, ki jo je januarja 2026 po recenziji (december 2025) izdelala družba Megaliti, inženirski biro, d. o. o., Poljčane¹⁰ (v nadaljnjem besedilu: PZI). Dokumentacija PZI je izdelana za pododsek 5 odseka 2 DKP, ki je prikazan na sliki v nadaljevanju:

Slika 1: Dravska kolesarska pot, odsek 2, pododsek 5 Studenška–Splavarska brv



Vir: Projektna naloga, marec 2024

Naložba bo potekala med Studenško brvjo na zahodu in Splavarsko brvjo na vzhodu pododseka 5. Skupna dolžina pododseka meri 733 m.

⁸ Projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije IZP, DGD in PZI za razširitev trase kolesarske poti in ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku: Potovalna kolesarska pot Limbuš – Drava center – dvoetažni most, št. 41001-504/2018-24, Mestna občina Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet, Maribor, 11. 12. 2019

⁹ Projektna naloga za izdelavo optimizacije PZI projektne dokumentacije za projekt „Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje – dvoetažni most; 2 etapa (med Splavarsko in Studenško brvjo)“, št. 4102-063/2024-1, Mestna občina Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet, Maribor, 12. 3. 2024

¹⁰ PZI, št. projekta 2419, februar/december 2025/januar 2026: Zbirni načrt, ter št. 11/6 Predračunski elaborat, Megaliti, d. o. o., Poljčane, april 2022

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



Vira: PZI, Proinfra in Megalit, 2022



<https://mariborinfo.com>

Trasa načrtovanega pododseka 5 odseka 2 DKP poteka po obstoječi javni neutrjeni vzdrževalni makadamski poti ob Dravi. To je hkrati sprehajalna pot, ki jo že uporabljajo pešci in kolesarji. Površina poti ni dovolj široka in utrjena, tudi prometnih oznak ni. Na levi strani (vzdolž rečnega toka v smeri proti vzhodu) je omejena z brežino reke, na desni strani jo omejujejo 3–5,4 metra visoki ostanki rečnih teras, ki se od Ruške ceste spuščajo k reki. Brežina reke je zatravljena, strme brežine dravskih teras so večinoma porasle z neurejenimi drevesi, grmovjem in plevelom.

Slika 3: Sedanje stanje površin na trasi pododseka 5: pogled proti zahodu¹¹



Pot je v glavnem ravna, vzdolžni naklon znaša do 1 %. Širina poti znaša med 1,5 in 2,5 m. Sedanja širina in ureditev poti ne ustrežata predpisanim minimalnim širinam in površinam poti, namenjenih kolesarjem¹². Pot se uporablja tudi za vzdrževanje struge, zato jo občasno uporabljajo težki stroji. Neutrjena in razrita površina za kolesarjenje ni primerna in je lahko tudi nevarna. Pobočja rečnih teras (na slikah na levi strani poti) niso utrjena, plevel in grmovje se razraščata na

pot, nanjo se nagibajo tudi nekatera drevesa. Zatravljene rečne brežine ponekod niso utrjene in lahko predstavljajo nevarnost. Pozimi površine niso na voljo, ker se ne plužijo, temveč se uporabljajo za odlaganje snega.

5.2 Potrebe uporabnikov – ciljnih skupin

Ciljna skupina načrtovane naložbe so kolesarji – prebivalci mesta in obiskovalci – turisti, ki bodo uporabljali pododsek 5 DKP za rekreacijo. Predvideno je, da bo odsek uporabljal tudi del prebivalcev mesta, ki je doslej zaradi neskljenjene in neustrezne kolesarske povezave med pretežno stanovanjskimi soseskami na zahodu in središčem mesta z vozlišči JPP in javnimi storitvami uporabljal osebne avtomobile.

¹¹ Vir: Projektna naloga, 2024

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

Manjkajoči del državnega daljinskega kolesarskega omrežja

Pododsek 5 DKP, ki ga obravnava ta PIZ, je manjkajoči del omrežja državne daljinske kolesarske poti D3, ki povezuje urbana središča in turistična naselja ter se navezuje na daljinsko evropsko kolesarsko povezavo v sosednjih državah¹³.

DKP je vključena v načrtovane ukrepe države v programu evropske kohezijske politike (PEKP)¹⁴: V okviru specifičnega cilja RSO 3.2 je navedena „izgradnja oz. dograditev kolesarskih povezav v okviru državnega kolesarskega omrežja“. Z načrtovano naložbo MO Maribor prispeva k izgradnji manjkajočih delov na državnem kolesarskem omrežju.

Prispevek odseka k izboljšanju trajnostne mobilnosti v mestu in regiji

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

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

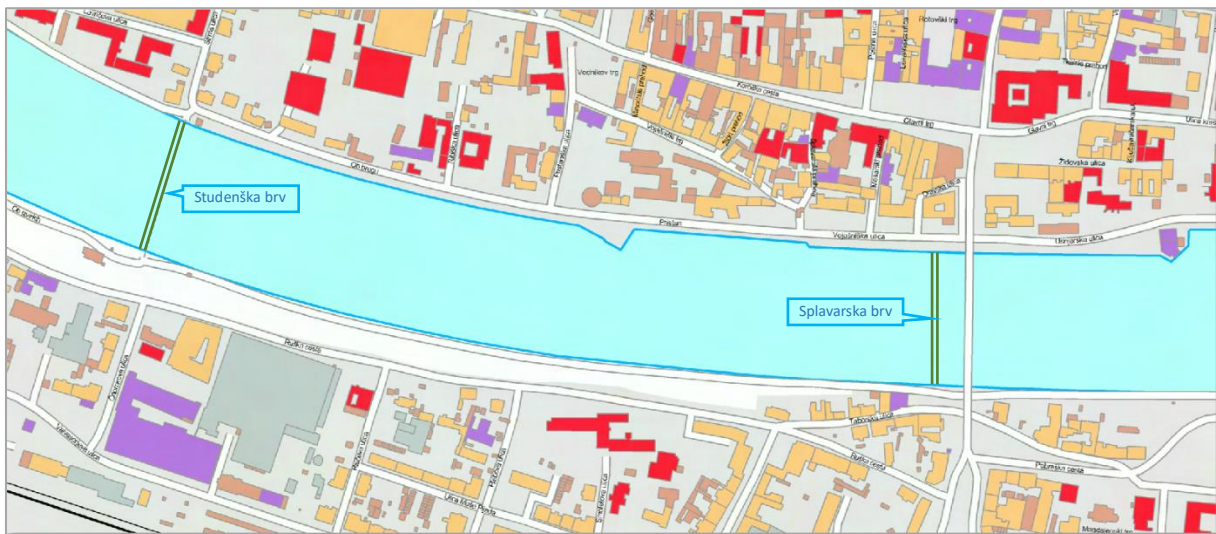
Ne nazadnje je naložba v gradnjo pododseka 5 DKP skozi Maribor utemeljena z dejstvom, da je obravnavani pododsek 5 del na odseku 2 DKP logično nadaljevanje prve etape gradnje odseka 2 med Glavnim in dvoetažnim mostom, ki je bila končana v letu 2023.

5.3 Analiza lokacije – umeščenost naložbe v mestu Maribor

Načrtovana naložba bo potekala v regiji Podravje, občini Maribor in v mestnem naselju Maribor, neposredno ob reki Dravi. Naložba v drugo etapo gradnje odseka 2 DKP – pododsek 5 je nadaljevanje gradnje prve etape med Glavnim in dvoetažnim mostom. Gledano vzdolž rečnega toka (zahod–vzhod) pododsek 5 poteka po desnem bregu Drave, med Studensko brvjo na zahodu in Splavarsko brvjo na vzhodu. V projektni dokumentaciji PZI, ki je bila pripravljena za pododsek 5 (glejte sliko 1) so meje pododseka (gledano z zahodne strani) med km 15 + 155 in km 15 + 853, celotna dolžina odseka je 733 m. Meje obdelave pododseka 5, ki ga obravnava ta PIZ, so prikazane v naslednji sliki:

¹³ Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, Ministrstvo za naravne vire in prostor, Ljubljana 2023
¹⁴ Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, december 2022, tč. 2.1.1.1

Slika 4: Meje obdelave druge etape gradnje – pododsek 5 DKP skozi mesto Maribor



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

5.4 Prostorska ureditev, zemljišča in premoženjskopravna razmerja

Izvedba naložbe bo potekala bo zemljiščih, ki so prikazana v naslednji preglednici.

Premoženjskopravna razmerja so večinoma urejena, vendar ne v celoti. Večina površin, kjer bodo potekali posegi, je javno dobro v lasti MO Maribor ali ima občina urejene stvarne pravice. Lastnik dela zemljišč so pravne osebe, s katerimi ni težav pri pridobivanju soglasij. Majhen del (manj kot 5 %) zemljišč je še vedno v lasti fizičnih oseb, ki so neodzivne, zato postopki terjajo veliko časa. V predračunu vrednosti naložbe je predviden znesek za stroške odkupa zemljišč in pridobitev stvarnih pravic (pravica graditi, začasna ali trajna služnost), ki naj bi bil porabljen v letu 2026.

V seznamu zemljišč je navedena tudi zemljišče s parc. št. 2801, ki je v naravi vodno telo reke Drave z brežinami v lasti Republike Slovenije, upravlja pa ga Direkcija Republike Slovenije za vode (DRSV). Naložba ne posega v omočeni del struge, na nekaterih območjih pa posega v brežine (odvodnja padavinskih vod, oporna struktura).

Preglednica 7: Seznam zemljišč za gradnjo pododseka 5 odseka 2 DKP

Zap. št.	Parc. št.	Katastrska občina	Lastnik(i)	Celotna površina	Površina posega
1	6	659 Tabor	MO Maribor	150	6
2	7	659 Tabor	MO Maribor	587	27
3	11/1	659 Tabor	MO Maribor	1.327	433
4	11/3	659 Tabor	IMO-REAL d. o. o.	20	20
5	10	659 Tabor	IMO-REAL d. o. o.	13	13
6	11/2	659 Tabor	DELACORDA d. o. o.	4.736	1.151
7	40	659 Tabor	fizična oseba	2.436	515
8	41	659 Tabor	fizični osebi (2)	1.630	312
9	42	659 Tabor	fizični osebi (2)	1.122	239
10	44	659 Tabor	MO Maribor	4.432	658

Zap. št.	Parc. št.	Katastrska občina	Lastnik(i)	Celotna površina	Površina posega
11	43	659 Tabor	MO Maribor	270	-45
12	84	659 Tabor	MO Maribor	213	202
13	83/1	659 Tabor	MO Maribor	1.283	245
14	83/2	659 Tabor	MO Maribor	64	64
15	86/2	659 Tabor	MO Maribor	22	22
16	86/1	659 Tabor	MO Maribor	212	69
17	88/2	659 Tabor	fizična oseba	11	11
18	87/1	659 Tabor	fizične osebe (3)	311	44
19	90/2	659 Tabor	MO Maribor	8	8
20	90/3	659 Tabor	fizične osebe (3)	362	44
21	92/2	659 Tabor	fizični osebi (2)	5	5
22	92/1	659 Tabor	fizični osebi (2)	47	25
23	94/2	659 Tabor	LUNA PLAN d. o. o.	24	22
24	94/1	659 Tabor	LUNA PLAN d. o. o.	100	50
25	93	659 Tabor	LUNA PLAN d. o. o.	161	4
26	96/2	659 Tabor	MO Maribor	10	10
27	96/1	659 Tabor	fizična oseba	226	7
28	97/2	659 Tabor	MO Maribor	14	14
29	97/1	659 Tabor	vsakokratni lastnik nepremičnine	286	6
30	2804/4	659 Tabor	MO Maribor	170	4
31	2804/2	659 Tabor	MO Maribor	193	1
32	2801	659 Tabor	REPUBLIKA SLOVENIJA	101.887	1.017
33	9	659 Tabor	MO Maribor	1245	
34	2802/1	659 Tabor	MO Maribor	8723	0
35	12	659 Tabor	vsakokratni lastnik nepremičnine	465	0
36	22	659 Tabor	MO Maribor	1543	0
37	91		fizična oseba	190	0

Vir: PZI, Katastrski elaborat, Megalit, november 2025

5.5 Varovana območja

Vodovarstveno območje zajetij pitne vode

Načrtovana naložba bo potekala po območju, ki je v skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja (v nadaljnjem besedilu: uredba VVO)¹⁵ opredeljeno delno kot ožje (VVO II) delno kot širše (VVO III) vodovarstveno območje. Pridobljeni so bili projektni pogoji DRSV, ki so bili upoštevani pri projektiranju, skupaj z ukrepi za varovanje v času gradnje in obratovanja.

Več o načrtovanih ukrepih za varovanje površinskih in podzemnih voda v točki 13.3 o vplivih na okolje in oceni skladnosti z načelom DNSH.

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

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

5.6 Območja Natura 2000 in zavarovana območja

Naložba v pododsek 5 DKP skozi mesto Maribor bo potekala na območju Natura 2000 – Drava (ID št. SI5000011), širšem območju naravne vrednote Mariborsko jezero (ID št. 6459) in lokalnega zavarovanega območja Krajinski park Mariborsko jezero (ID št. 658). Ob pripravi projektne dokumentacije IZP so bili pridobljeni projektni pogoji/mnenja DRSV¹⁶, Zavoda RS za varstvo narave¹⁷, Zavoda za ribištvo Slovenije¹⁸ in upravljavec komunalne infrastrukture, skupaj s priporočili. V dokumentaciji PZI so upoštevana priporočila in predlagani ukrepi za varovanje vode, habitatov in populacije rib, ki živijo v reki. Več o načrtovanih ukrepih za varovanje vodnih habitatov v točki 13.3 o varstvu okolja in oceni skladnosti naložbe z načelom DNSH.

5.7 Kulturna dediščina

Gradnja DKP sicer posega v spomenik – Ambient cerkve Sv. Jožefa (EID 1-06414), vendar je v mnenju ZVKDS ugotovljeno, da je projektna dokumentacija skladna z varstvenim režimom.

5.8 Pregled strokovnih podlag, predhodnih študij in pridobljenih mnenj

5.8.1 Projektna dokumentacija

Razvoj projekta je potekal več let. Že leta 2019 je bil izveden arhitekturno-krajinski natečaj za oblikovanje rešitev za širši prostor ob Dravi. Na podlagi natečaja je bila pripravljena idejna zasnova z rešitvami, ki jih je bilo treba upoštevati tudi pri načrtovanju odsekov DKP na desnem bregu Drave. Na podlagi natečaja je bilo v začetku desetletja pripravljenih več dokumentov:

- IDZ, PD-0901/020 IDZ – 0, „Ureditev Dravske promenade v Mariboru“; september 2020; Atelje Dialog Vojko Pavčič s. p.;
- Ureditev nabrežja Drave – Lent, PZI dokumentacija, št. projekta 1/2020, Arrea, d. o. o.;
- Ureditev brežine na Lentu, IZP, DGD, PZI dokumentacija, št. projekta 3/2021, Arrea, d. o. o.;
- Ureditev Taborskega nabrežja, IZP, PZI dokumentacija, št. projekta 8/2021, Arrea, d. o. o.;
- PZI, št. 583-KOL, „Kolesarska pot Limbuš–Drava center–Dvoetažni most“; BPI, d. o. o., oktober 2019.

Leta 2019 je Sektor za komunalno in promet Urada za komunalno, promet in prostor MO Maribor pripravil projektno nalogo za izdelavo projektne dokumentacije IZP in PZI za celotno traso 2. odseka DKP, od Adamičevega naselja do dvoetažnega mostu, ki je bila podlaga za izdelavo:

- projektne dokumentacije „PZI za razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi ‚D3 Dravska kolesarska pot‘ v MO Maribor na odseku 2: Potovalna kolesarska pot Adamičevo naselje – dvoetažni most«; september 2020 (Proinfra, inženirski biro, in Megalit, inženirski biro). Ta dokumentacija za izvedbo, in sicer le del, ki se je nanašal na pododsek 5, je bila uporabljena za izdelavo DIIP, ki je bil priložen k vlogi za uvrstitev v seznam projektov v DRR avgusta 2024;

¹⁶ Projektni pogoji, Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi ‚D3 Dravska kolesarska pot‘ na odseku: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–dvoetažni most; št. 35506-1956/2020-2, 9. 9. 2020

¹⁷ Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi ‚D3 Dravska kolesarska pot‘ na odseku: Potovalna kolesarska pot na odseku 2: Potovalna kolesarska pot Adamičevo naselje – dvoetažni most – strokovno mnenje v postopku pridobitve gradbenega dovoljenja, št. 4-II-1231/2-O-20/AG, 15. 10. 2020

¹⁸ Projektni pogoji h gradnji ‚Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi ‚D3 Dravska kolesarska pot‘ v MO Maribor na odseku: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–dvoetažni most‘, št. 4202-103/2020/2, 10. 9. 2020, in Mnenje k projektni dokumentaciji za projekt D3 Dravska kolesarska pot v MO Maribor na odseku 2: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–dvoetažni most, št. 4202-103/2020-4, 15. 10. 2020

- MO Maribor se je leta 2021 odločila za optimizacijo rešitev na odseku 2, na podlagi katere sta navedeni projektantski družbi aprila 2022 pripravili projekt IZP, št. 169-VN, Optimizacija predloga ureditve Dravske kolesarske poti na odseku od Adamičevega naselja do dvoetažnega mostu, ki je bil uporabljen za gradnjo odsekov 7–10 (od Glavnega do dvoetažnega mostu). Ti so bili s financiranjem iz mehanizma CTN končani leta 2023; ter
- projekt Novelacija/optimizacija PZI projektne dokumentacije projekta Dravske kolesarske poti: Adamičevo naselje–dvoetažni most – 1. etapa na pododseku 7 odseka 2, ki jo je izdelala družba Megalit, d. o. o., marca 2023.
- marca 2024 je Sektor za komunalno in promet Urada za komunalno, promet in prostor MO Maribor pripravil novo Projektno nalogo za izdelavo optimizacije PZI projektne dokumentacije za projekt „Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje–dvoetažni most; 2. etapa (med Splavarsko in Studenško brvjo)“, št. 4102-063/2024-1. Ta projektna naloga se je nanašala na optimizacijo gradnje pododseka 5 na odseku 2. Na podlagi te projektne naloge je bila izdelana
- projektna dokumentacija PZI posebej za pododsek 5 odseka 2, „Novelacija/optimizacija PZI projektne dokumentacije projekta Dravske kolesarske poti Adamičevo naselje–dvoetažni most (med Splavarsko in Studenško brvjo), odsek 2, pododsek 5“, ki jo je izdelala družba Megalit, d. o. o., februarja 2025. MO Maribor je to dokumentacijo uporabila za posodobitev obrazca 2 za predstavitev projekta, ki ga je za pododsek 5 DKP julija 2025 predložila agenciji RRA za Podravje;
- ta dokumentacija PZI je bila nato recenzirana (decembra 2025) in projektantska družba Megalit, d. o. o., je januarja 2026 predložila dopolnjeno PZI po recenziji z naslovom „Novelacija/optimizacija PZI projektne dokumentacije projekta Dravske kolesarske poti Adamičevo naselje–dvoetažni most (med Splavarsko in Studenško brvjo), odsek 2, pododsek 5“ in datumom februar 2025/december 2025. Po recenziji sta bila zaradi manjših sprememb posodobljena popis del in projektantski predračun, pri čemer so bile ohranjene cene iz februarja 2025.

Navedena recenzirana projektna dokumentacija zajema naslednje dokumente:

- 0/1 Zbirni načrt št. 2419-ZN-P5;
- 2/1 Načrt kolesarske poti z meteorno odvodnjo in prometno ureditvijo, št. 1128/24;
- 2/2 Načrt opornih konstrukcij, št. 2419-OK-P5;
- 3/1 Načrt cestne razsvetljave, št. P004-25CR;
- 10/1 Načrt krajinske arhitekture, št. 24-09/KA;
- 11/1 Katastrski elaborat, št. 2419-KAT, in
- 11/2 Projektantski predračun, št. 2419-PRED.

Izdelava tega PIZ temelji na tej projektni dokumentaciji, cene iz projektantskega predračuna so bile iz cen februarja 2025 preračunane v cene junij 2025.

Prostorski akti

Načrtovani posegi v prostor se urejajo z naslednjimi občinskimi prostorskimi akti:

- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove Maribora¹⁹ in
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor²⁰
- Ureditveni načrt za prenavo Taborskega nabrežja²¹ z Odlokom o spremembah in dopolnitvah odloka o ureditvenem načrtu za prenavo Taborskega nabrežja v Mariboru (S-13 in C-3)²²

Pridobljeno je pozitivno mnenje MO Maribor, Urada za komunalno, promet in prostor, Sektorja za prostor, št. 3511-240/2025-2 z dne 19. 5. 2025 o skladnosti projekta s prostorskimi akti.

Pri načrtovanju pododseka je bil upoštevan tudi Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor²³.

Pridobljena mnenja pristojnih nosilcev urejanja prostora

Ob pripravi projekta za izvedbo PZI so bili pridobljeni projektni pogoji vseh nosilcev urejanja prostora. Skladnost PZI s pridobljenimi projektnimi pogoji je podrobno prikazana v Zbirnem tehničnem poročilu PZI Novelacija/optimizacija PZI projektne dokumentacije projekta Dravske kolesarske poti Adamičevo naselje–dvoetažni most (med Splavarsko in Studensko brvjo), odsek 2, pododsek 5 (str. 11–23). Na podlagi PZI so bila v letu 2025 pridobljena mnenja in soglasja vseh pristojnih nosilcev urejanja prostora (razen DRSV):

- DEM – Dravske elektrarne Maribor, pozitivno mnenje št. 30-4/2024/39 z dne 9. maja 2025;
- Elektro Maribor, mnenje št. 1537152 (4002-844/2025-2) z dne 14. 5. 2025 (skladno);
- Mariborski vodovod, mnenje št. 202505763 z dne 24. 4. 2025 (skladno);
- Javno podjetje Nigrad, mnenje št. 2025-MNPD-K-202 za področje javne kanalizacije z dne 24. 4. 2025, zajema posebne pogoje v zvezi z gradnjo opornih konstrukcij – odvajanje padavinske vode;
- Javno podjetje Nigrad, mnenje št. 2025-MNPD-C-084 za področje javnih prometnih površin z dne 24. 4. 2025 zajema posebne pogoje v zvezi z javno razsvetljavo in gradnjo opornih konstrukcij – odvajanje padavinske vode;
- Javno podjetje Nigrad, mnenje št. 2025-MNPD-JR-007 za področje javne razsvetljave in semaforizacije z dne 24. 4. 2025 zajema posebne pogoje – sodelovanje s koncesionarjem in meritve;
- Javno podjetje Nigrad – priloga 10 (brez datuma in referenčne številke) (skladno);
- Plinarna Maribor, pozitivno mnenje št. SO-165/25 z dne 25. 4. 2025 (skladno);
- T-2 d. o. o. mnenje št. 511/2025 z dne 24. 4. 2025 (skladno);
- Telekom Slovenije, Dostopovna omrežja, mnenje št. 144086 – MB/10640-IV z dne 30. 6. 2025 (skladno);
- United Fiber d. o. o., mnenje št. 464/01-DM z dne 29. 4. 2025 navaja (skladno) določa pogoje v zvezi z označevanjem TK vodov, ki so last družbe United Fiber;

¹⁹ MUV, št. 26/98 s spremembami in popravki

²⁰ MUV, št. 1/14 – UPB1, 12/14, 5/15, 11/15, 20/15, 20/16, 29/16 (popr.), 9/17 (popr), 1/18, 9/18 – obv. razl.

²¹ MUV, št. 5/90, 22/06, 28/11, 24/08 – obv. razlaga, 34/09 – obv. razlaga, 13/13 - obv. razlaga, 13/13, 9/16

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

²³ ZUPUDPP, Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 – popr., 57/12 in 61/17 – ZUreP-2

- Zavod RS za varstvo narave, OE Maribor (ZRSVN), mnenje št. 3562-2279/2025-2 z dne 12. 6. 2025 (skladno). V obrazložitvi mnenja navaja pojasnilo v zvezi z Posebnim območjem varstva (POV) Drava (Ident. št. SI5000011): vplivi predlaganih ukrepov so ob upoštevanju izvedbenih pogojev, navedenih v projektni dokumentaciji, nebitni (B). Navaja priporočila v zvezi z vzpostavitvijo avtohtone vegetacije in izvedbo ukrepov za preprečitev naselitve invazivnih vrst rastlin (redna košnja problematičnih območij); priporočajo tudi zasaditev avtohtone lesne obrežne rasti;
- Zavod za ribištvo Slovenije, mnenje št. 4202-60/2021-6 z dne 23. 5. 2025 (skladno);
- Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije (ZVKDS), Območna enota Maribor, kulturnovarstveno mnenje št. 35107-0176/2020/8 z dne 23. 5. 2025 (skladno z varstvenim režimom) navaja napotke v zvezi z morebitno najdbo arheoloških ostalin v skladu z zakonom ZVKD-1;
- Mestna občina Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za urejanje prostora: mnenje št. 3511-240/2025-2 z dne 19. 5. 2025 potrjuje skladnost dokumentacije s prostorskimi akti;
- ELES, mnenje št. 25_048/597/kf z dne 6. 5. 2025 (skladno);
- Zavod za gozdove Slovenije, Območna enota Maribor, sklep št. 3407-1330/2025-2 z dne 19. 6. 2025 navaja, da se vloga za izdajo mnenja zavrže, saj poseg ne poteka po gozdnem prostoru in se ne pričakuje vplivov na gozd;
- Direkcija Republike Slovenije za vode (DRSV), Sektor območja Drave, do datuma priprave tega PIZ še ni izdala mnenja/soglasja. Vloga za izdajo soglasja je bila poslana 23. 4. 2025, s ponovnimi pozivoma k izdaji soglasja 27. 10. 2025 in 3. 2. 2026.

V mnenjih, ki so označena z opombo „(skladno)“, je ugotovljeno, da so načrtovani posegi skladni s predpisi iz pristojnosti mnenjedajalca. Pojasnila so dodana le pri mnenjih, ki zajemajo posebne ali dodatne pogoje za izvedbo.

5.8.2 Investicijska dokumentacija

Za načrtovano naložbo je bil avgusta izdelan in septembra 2024 potrjen dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) Izgradnja Dravske kolesarske poti: Adamičevo naselje–dvoetažni most: 2. etapa (Splavarska–Studenška brv)²⁴ (kratek naslov: DKP Maribor, 2. etapa, Splavarska–Studenška brv) kot prva raven investicijske dokumentacije. DIIP je bil 28. septembra 2024 obravnavan in potrjen na 17. redni seji Mestnega sveta MO Maribor (sklep župana MO Maribor št. 4100-397/2023-42 z dne 30. septembra 2024).

DIIP je bil 26. avgusta 2024 skupaj z obrazcem 2 – Predstavitev projekta za uvrstitev projektov v seznam projektov za financiranje iz DRR – RSO 3.2 predložen agenciji RRA za Podravje. Oktobra 2024 je RRA za Podravje sporočila, da je naložba uvrščena v seznam projektov.

Po sprejetju DIIP se je projekt precej spreminjal:

Maja 2025 je bil v dogovoru z MKRR in soglasjem MZI k uvrstitvi dodatnega odseka DKP skozi Maribor²⁵ pododsek 5 DKP odseka 2 med Studenško in Splavarsko brvjo dopolnjen z gradnjo odseka 1 DKP (Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje).

²⁴ Ekonomski inštitut Maribor, Razlagova ulica 22, Maribor, avgust 2025

²⁵ Soglasje k uvrstitvi regijskih projektov v dogovor za razvoj regije – Cilj politike 3 – Bolj povezana Evropa, Specifični cilj RSO 3.2 [...]: državno kolesarsko omrežje (2. del), Ministrstvo za infrastrukturo, št. 545-21/2023/159-02119773, 7. 5. 2025

Gradnja obeh odsekov je bila združena v en projekt. Na predlog MO Maribor o razdelitvi združenega projekta na dva samostojna projekta in gradnjo v dveh fazah je bil julija 2025 pripravljen in RRA predložen posodobljeni obrazec 2 za predstavitev naložbe v gradnjo pododseka 5 odseka 2 DKP. Ta predstavitev projekta je bila izdelana podlagi optimiziranega projekta PZI, vendar pred recenzijo PZI.

Z RRA za Podravje je bilo dogovorjeno, da se nastale spremembe naložbe (vrednost projekta ter dinamika financiranja iz sredstev EU in državnega proračuna) obravnavajo pri pripravi nadaljnjih ravni investicijske dokumentacije, ki se priložijo k vlogi za drugo fazo postopka potrjevanja projektov v okviru DRR. Na podlagi dogovora z RRA za Podravje in predstavnikov MKRR (sestane 7. januarja 2026) je bil v dokumentu za spremljanje stanja projektov (MKRR, 15. januarja 2026) v naložbo, ki je obravnavana v tem PIZ, vključen tudi ocenjeni znesek za nakup zemljišč in pridobitev stvarnih pravic (v obsegu do največ 10 % upravičenih stroškov).

V skladu s predpisano metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije (člen 4 uredbe UEM) 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 RRA za Podravje v letu 2024, recenzirani projektni dokumentaciji PZI z optimizacijo projekta ter na vseh spremembah, ki so nastale od sprejetja DIIP do priprave tega PIZ. Vključuje dodatno dejavnost/strošek (nakup zemljišč in pridobitev stvarnih pravic). Spremenjeni so: vrednost naložbe, časovnica na njeni podlagi dinamika izvajanja naložbe. Posledično sta spremenjeni višina in dinamika financiranja.

6 RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI NALOŽBE

6.1 Razvojne možnosti in cilji naložbe

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

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

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

Specifični cilji načrtovane naložbe v gradnjo pododseka 5 DKP skozi mesto so:

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

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

- 733 m skupnih površin za kolesarje in pešce z novo dvosmerno kolesarsko potjo predpisane širine (2,5 + 1,5 m), ki je od površine za pešce razmejena z vzdolžno črto,
- izgradnja 580,84 m podpornih/opornih konstrukcij ob dravskih terasah in ob reki svetle višine 1,55–2,50 m,
- zasaditev 109 dreves, 990 grmovnic, 178 plezalk ter več tisoč trajnic;
- izvedba nove okolju prijazne javne razsvetljave (LED),
- zagotovitev prometne signalizacije in oznak za DKP ter postavitve števca kolesarjev.

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

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

6.2 Razvojni vpliv naložbe presega območje Podravske regije

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

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

7 PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

7.1 Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami

7.1.1 Strategija razvoja Slovenije 2030

V ospredju Strategije razvoja Slovenije 2030²⁶ je zagotovitev kakovostnega življenja za vse, zato strategija temelji na uravnoteženem gospodarskem, družbenem in okoljskem razvoju države, ki upošteva omejitve in zmožnosti prostora ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje generacije. Trajnostno mobilnost kot krovni cilj razvijanja kolesarjenja je mogoče povezati tudi z osmim razvojnim ciljem, nizkoogljično krožno gospodarstvo, kjer je med ukrepi navedeno, da mora infrastruktura omogočati trajnostno mobilnost.

7.1.2 Slovenska strategija pametne specializacije – S5

Slovenska strategija pametne specializacije – S5²⁷ do leta 2030 je „platforma“ za udejanjanje zelenega prehoda – primarnega cilja S5. Osredotoča se spodbujanje inovacij in tehnološkega razvoja gospodarstva in RRD na področjih, na katerih Slovenija izkazuje konkurenčne prednosti za pozicioniranje na globalnih trgih, ter podpira prehod v krožno gospodarstvo in nizkoogljično družbo. S5 je opredeljena kot podlaga za izvajanje EKP v obdobju 2021–2027. S5 ni omenjena v specifičnem cilju RSO 3.2 in naložbe v DKP ni mogoče umestiti v spodbujanje inovacij in tehnološkega razvoja. DKP pomeni infrastrukturo, ki omogoča in podpira razvoj trajnostne mobilnosti in intermodalnosti (v kombinaciji z JPP) v mestih in zunaj mest ter prispeva k doseganju podnebne nevtralnosti in prehodu v nizkoogljično krožno gospodarstvo, ki je horizontalna tema S5. Zato bi jo morda lahko kot „podporno infrastrukturo“ umestili v prednostni področji S5 Pametna mesta in skupnosti ter Trajnostni turizem. SRIP²⁸ Pametna mesta in skupnosti se med drugim osredotoča na mobilnost, transport in logistiko ter kakovost urbanega prebivanja. SRIP Trajnostni turizem pa se med drugim osredotoča tudi na zmanjšanje ogljičnega odtisa v turizmu, k čemur vsekakor prispeva naložba v DKP.

7.1.3 Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS)

V dokumentu SPRS²⁹ so v usmeritvah za razvoj prometne infrastrukture obravnavani trajnostna mobilnost (hoja in kolesarjenje v povezavi z JPP) in kolesarsko omrežje. Njegovo zasnovano tvori omrežje državnih daljinskih kolesarskih poti, ki povezuje urbana središča in turistična naselja ter se navezuje na daljinsko evropsko kolesarsko povezavo skozi Slovenijo. V to usmeritev spada načrtovana naložba v DKP. Zaradi umeščenosti v urbani prostor bo DKP opravljala tudi funkcijo kolesarskega omrežja za dnevno mobilnost, saj se navezuje na stanovanjska območja, območja generatorjev dnevne mobilnosti ter postajališča JPP (neposredni dostop do avtobusnega postajališča je bil zagotovljen v prvi etapi gradnje).

²⁶ Vlada Republike Slovenije, december 2017

²⁷ MKRR, 2022, obravnavana na Vladi Republike Slovenije, marca 2023

²⁸ Strateška razvojno inovacijska partnerstva

²⁹ Ministrstvo za naravne vire in prostor, 2023

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

V dokumentu ReNPRP30³⁰ je v izhodiščih ugotovljeno, da kolesarski promet na nacionalni, regionalni in lokalni ravni ni urejen, zato sistem kolesarskih poti ni dograjen in funkcionalno logično sklenjen, ni v funkciji JPP in ne omogoča zadostnega razvoja kolesarjenja za dnevne migracije. Med ukrepi so navedeni izdelava strateškega načrta, celostnih prometnih strategij (občine, regije) in gradnja ustrezne kolesarske infrastrukture, s poudarkom tudi na povezavi z JPP. Načrtovana naložba je skladna z navedenimi usmeritvami.

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

Slovenija si je zadala za cilj doseči ogljično nevtralno družbo do leta 2050 in glavna usmeritev, ki se uresničuje s strategijo REDPS50³¹, je zmanjševanje emisij toplogrednih plinov (TGP) iz cestnega (motoriziranega) prometa, ki vplivajo na podnebne spremembe in so se v preteklih letih najhitreje povečevale. Med sprejetimi usmeritvami in ukrepi do leta 2030 so na prvem mestu ukrepi trajnostne mobilnosti. Slovenija bo dejavno spodbujala aktivno trajnostno mobilnost z izgradnjo infrastrukture za pešačenje in kolesarjenje za dnevne uporabnike, ki bo omogočala dostop do mestnih središč ter prispevala tudi k zmanjšanju emisij hrupa.

7.1.6 Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih

Leta 2017 je bil izdelan dokument Kolesarjem prijazna infrastruktura³², ki med drugim določa usmeritve za načrtovanje in gradnjo državnih kolesarskih povezav v navezi z drugimi kolesarskimi povezavami in JPP ter navaja priporočila in usmeritve. Te so bile upoštevane pri snovanju in projektiranju pododseka 5 DKP, ki je predmet te naložbe.

Usklajenost s programom evropske kohezijske politike je navedena v točki 8.2.

7.2 Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami

7.2.1 Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027

V RRP Podravja³³ je ugotovljeno, da kolesarsko omrežje v regiji ni povezano, čeprav regijo prečkajo tri pomembne državne daljinske kolesarske povezave. Kot primer dobre organiziranosti je navedena DKP, ki je bila leta 2022 edini primer celovito označene in s projektno dokumentacijo obravnavane kolesarske povezave v regiji. Omenjeno je partnerstvo občin in regionalnih agencij pri razvijanju DKP (in turizma na Dravi). Ukrepi za razvoj kolesarske infrastrukture so navedeni v okviru Razvojnega cilja 2 – Nizkoogljična in bolj zelena regija, Razvojne prioritete 2.6 Trajnostna mobilnost, ukrep 2.6.1 Spodbujanje uporabe in razvoj vseh oblik trajnostnega prometa, kjer je omenjena ureditev varnih kolesarskih (in peš) poti kot osnove za izboljšanje dnevne mobilnosti v urbanih in podeželskih območjih ter ureditev sklenjenih in varnih kolesarskih povezav na daljših relacijah (s poudarkom na daljinskih kolesarskih povezavah).

30 Uradni list RS, št. 124/2023

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

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

33 RRA Podravje, junij 2022

7.2.2 Skladnost z razvojno specializacijo regije

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

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

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

7.2.3 Strategija razvoja Maribora 2030

Strategija razvoja Maribor do leta 2030³⁴ je bila pripravljena že leta 2012, ko DKP še ni bila zasnovana. V strategiji pa so v okviru strateške osi X poudarjene trajnostne oblike prometa, med njimi tudi kolesarjenje, ter obveščanje in ozaveščanje o uvajanju trajnostnih oblik prometa.

7.2.4 Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030

Dokument Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030³⁵ je bil pripravljen že leta 2013, pred opredelitvijo DKP. Dokument celovito obravnava stanje kolesarskih povezav v mestu in povezav s sosednjimi občinami. Med rekreacijskimi povezavami, na katerih bi bilo treba širiti kolesarsko omrežje, navaja povezavo po nabrežju Drave – kjer zdaj poteka trasa DKP. Med ključnimi problemi na kolesarskem omrežju navaja neustrezne in (pre)ozke površine vozišč. Ta težava velja tudi za traso pododseka DKP in bo z naložbo odpravljena.

7.2.5 Celostna prometna strategija mesta Maribor

Načrtovana naložba se navezuje na tretji strateški steber Celostne prometne strategije mesta Maribor³⁶, Optimalno izkoriščenje potencialov kolesarjenja, in izpolnjuje naslednje cilje stebra:

- zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu: dvosmerna kolesarska pot s površino za pešce, široka 4 m z minimalnim naklonom zaradi ugodnega reliefa,
- postopno povečevanje deleža kolesarjenja na dnevnih potovanjih po mestu,
- povečanje prometne varnosti in občutka osebne varnosti kolesarjev z možnostjo kolesarjenja zunaj prometnih cest in brez udeležbe drugih vozil v prometu,
- izboljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci: motiviranje prebivalcev za izbiro kolesa za krajše razdalje namesto avtomobila.

Nova občinska prometna strategija (OCPS) se pripravlja. Med strateškimi vodili, ki so že na voljo (januar 2026), je umeščen steber kolesarjenje s cilji: povečanje števila kolesarjev na poteh na delo in v šolo ter zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev. Načrtovana naložba v DKP bo prispevala k vsem trem navedenim ciljem.

³⁴ Mestna občina Maribor, marec 2012

³⁵ Mariborska kolesarska mreža, Maribor, 2013, v okviru projekta City Network, Interreg Slovenija–Avstrija 2007–2013

³⁶ Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Maribor, 2015, v okviru projekta TRAMOB, sofinanciranega iz ESRR.

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

Dokument OPVO³⁷ je krovni strateški dokument občine, ki opredeljuje okoljske izzive in trajnostno vizijo občine postati podnebno nevtralna do leta 2045. Med področji ukrepanja je prvo področje podnebnih sprememb, z zmanjševanjem izpustov CO₂ iz vseh sektorjev, predvsem iz cestnega prometa. Zaradi še vedno zelo nizkega deleža potovanj s kolesi po mestu je treba zmanjšati število potovanj z osebnimi avtomobili po mestu in ustvariti boljše pogoje za vse oblike trajnostne mobilnosti. V okviru strateškega načrtovanja prometa je posvečen poseben pomen kolesarjenju kot najbolj perspektivni obliki trajnostne mobilnosti v mestu. Glavna vizija kolesarjenja v mestu je izboljšanje pogojev za varno in udobno kolesarjenje, povečanje števila kolesarjev in izboljšanje javne podobe kolesarjenja. Med cilji nadaljnjega razvoja kolesarske mreže v mestu posebej izpostavlja zagotovitev celotnega odseka DKP skozi Maribor in gradnjo povezovalnih poti med mestnimi četrtmi in sosednjimi naselji – in pododsek 5 DKP je ena od njih.

7.2.7 Strategija Pametno mesto Maribor 2030

Strategija Pametno mesto Maribor³⁸ na področju mobilnosti obravnava smernice za razvoj alternativnih oblik mobilnosti, med njimi kolesarjenja. Cilj je povečanje alternativnih oblik mobilnosti na krajših razdaljah. V petem ukrepu navaja usmeritve za infrastrukturne (dobro načrtovanje kolesarskih površin) in neinfrastrukturne (motivacija, ozaveščanje, nagrajevanje) ukrepe za povečanje privlačnosti kolesarjenja v dnevnikih migracijah. DKP bo tudi pomembna kolesarska povezava med pretežno stanovanjskimi četrtmi in središčem mesta. Poteka mimo avtobusnih postajališč in se prek mostov (Glavnega in dvoetažnega mostu) ter brvi navezuje na dostope do vozlišč JPP (osrednje železniške in avtobusne postaje) na levem bregu.

7.2.8 Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035

Prva etapa gradnje odseka 2 DKP je bila sofinancirana iz mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN) na podlagi Trajnostne urbane strategije (2016). Konec leta 2023 je bila pripravljena Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035³⁹, v kateri je v okviru prednostne usmeritve 3.2 Trajnostna mobilnost obravnavana izvedba celovitega kolesarskega omrežja v MO Maribor z navezavo na nacionalna in evropska kolesarska omrežja, med ključnimi ukrepi države pa je izpostavljena izgradnja državnih kolesarskih povezav (Dravska kolesarska pot in Eurovelo 9).

7.3 Skladnost naložbe z načelom DNSH

Projekti, uvrščeni v DRR, morajo ustrezati načelom, da se ne škoduje bistveno (Do No Significant Harm – DNSH) v skladu z 9. členom Uredbe (EU) 2021/1060, ob upoštevanju Smernic organa upravljanja za uporabo načela DNSH ter, kjer je relevantno, Tehničnih meril za izbor projektov za izpolnjevanje načela DNSH in Omilitvenih ukrepov ter priporočil iz predhodne ocene Programa EKP 2021–2027 (CVPO za PEKP). V točki 13.3 je iz elaboratov, ki jih je izdelal zunanji izvajalec, povzeta ocena skladnosti naložbe z načelom DNSH, vplivu naložbe na podnebne spremembe in krepitve podnebne odpornosti infrastrukture.

³⁷ Občinski program varstva okolja v Mestni občini Maribor, Operativna skupina za pripravo OPVO, Maribor, februar 2021

³⁸ Regionalna razvojna agencija za Podravje, 2022

³⁹ Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023

8 PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE S POGOJI IN MERILI DRR

Usklajenost načrtovane naložbe s PEKP v obdobju 2021–2027 v Sloveniji se ugotavlja na podlagi preveritve pogojev in meril za uvrščanje projektov v DRR iz Spremembe prve dopolnitve Povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regi (v nadaljnjem besedilu: povabilo DRR)⁴⁰.

8.1 Kratek opis mehanizma DRR in postopka za NPO

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

V cilju politike 3 Bolj povezana Evropa je opredeljena ena prednostna naloga z dvema regijskima specifičnima ciljema: RSO 3.1 (ki se nanaša na razvoj omrežja TEN-T) in **RSO 3.2** Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo (KS).

V okviru specifičnega cilja **RS O3.2** se bosta predvidoma sofinancirala dva ukrepa:

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

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

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

Projekti se financirajo na podlagi t. i. „neposredne potrditve operacij“ (NPO). Poenostavljeno povedano⁴¹ je postopek naslednji:

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

⁴⁰ Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, 24. junija 2024

⁴¹ Povzeto po Navodilih organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, MKRR, april 2023

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

Omeniti je treba še, da morajo projekti državnega kolesarskega omrežja pred uvrstitvijo v seznam regijskih projektov v DRR pridobiti soglasje DRSI. DRSI je 7. maja 2025 izdala soglasje k združenemu projektu. RRA za Podravje je DRSI zaprosila za soglasje k razdelitvi naložbe v DKP v Mariboru na dva projekta 16. julija 2024. Do časa priprave tega PIZ pisnega odgovora še ni prejela.

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

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

V dopolnitvi povabila DRR je v okviru specifičnega cilja RSO 3.2⁴² predvidena izgradnja oziroma dograditev kolesarskih povezav v okviru državnega kolesarskega omrežja z namenom izboljšane navezave na urbana središča in predvsem na vozlišča javnega potniškega prometa (JPP), ki spodbuja večmodalnost pri opravljanju dnevnih poti od izhodišča do cilja na trajnosten način. Gre za naložbe v državno kolesarsko omrežje, pri katerih je investitor neposredni proračunski uporabnik, tj. DRSI in lokalne skupnosti. Regijski predlogi projektov morajo imeti zaprto finančno konstrukcijo. Naložbe so lahko v skladu z 58. členom v povezavi z 72. členom Zakona o cestah⁴³ tudi v kolesarske steze znotraj naselij, ki so del državne kolesarske povezave.

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

⁴² Povzeto po Državno kolesarsko omrežje, povabilo DRR, poglavje 5.6

⁴³ Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE

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

Načrtovana naložba v pododsek 5 DKP je **skladna s predmetom, namenom in cilji** projektov, ki se lahko sofinancirajo v okviru specifičnega cilja RSO 3.2 Državno kolesarsko omrežje:

- kot naložba v gradnjo manjkajočega dela državnega kolesarskega omrežja, ki poteka skozi naselje, ustreza **predmetu** povabila;
- ustreza **namenu in ciljem** v okviru specifičnega cilja RSO 3.2, saj je tudi:
 - **namen** gradnje načrtovanega odseka 1 vplivati na spreminjanje potovalnih navad v mestu s preходом z osebnega vozila na kolo/električno kolo na krajših razdaljah (po mestu) in na intermodalnost (kolo/vlak ali avtobus) na daljših razdaljah,
 - **cilj** naložbe pa je zagotoviti ustrezno infrastrukturo, ki bo omogočila takšno spreminjanje potovalnih navad: varno, udobno in privlačno kolesarsko pot ob Dravi, del kratke in neposredne dvosmerne kolesarske povezave med pretežno stanovanjskimi območji na zahodnem delu mesta z mestnim središčem z upravnimi institucijami, šolami, kulturnimi in športnimi objekti idr. centralnimi funkcijami mesta, preko povezave med Glavnim mostom in dvoetažnim mostom, zgrajene v prvi etapi gradnje odseka 2, pa tudi z vozliščem javnega potniškega prometa (osrednjo železniško in avtobusno postajo).

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

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

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

V nadaljevanju je ocena usklajenosti naložbe v gradnjo pododseka 5 odseka 2 s splošnimi, horizontalnimi in posebnimi pogoji za uvrstitev v DRR in merili za izbor projektov.

8.2.2 Skladnost naložbe splošnimi pogoji za uvrstitev v DRR

Splošni pogoji so opredeljeni v prvem odstavku člena 3 Uredbe o izvajanju ukrepov endogene regionalne politike (v nadaljnjem besedilu: Uredba)⁴⁴:

⁴⁴ Uradni list RS, št. 16/13, 78/15, 46/19 in 63/23

- (1) **skladnost projekta z regionalnim razvojnim programom in drugimi strategijami na območju regije:** skladnost naložbe z RRP za Podravje je opredeljena v točki 7.2.1 tega dokumenta;
- (2) **skladnost projekta s programskimi dokumenti s področja regionalnega razvoja,** ki so podlaga za sofinanciranje regijskih projektov: **ni relevantno** za načrtovano naložbo (gre za programe ukrepov za problemska območja, narodne skupnosti, romsko skupnost itn.);
- (3) **skladnost projekta s strateško-razvojnimi dokumenti pristojnih ministrstev:** naložba je skladna z državnimi razvojnimi strategijami: Strategija razvoja Slovenije 2030 (točka 7.1.1), Slovensko strategijo pametne specializacije – S5 (točka 7.1.2), Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030 (točka 7.1.4) in Resolucijo o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (točka 7.1.5) ter strateško-razvojnimi dokumenti pristojnih ministrstev: Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050 (točka 7.1.3) in Smemicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih (točka 7.1.6);
- (4) **izkazan je razvojni vpliv na celotno regijo ali del regije:** pododsek 5 DKP je del državnega kolesarskega omrežja in del mednarodne DKP, ki poteka skozi štiri države, zato naložba ne vpliva le na celotno regijo, temveč vpliv naložbe presega meje regije Podravje. O tem priča tudi pogodbeno partnerstvo 18 lokalnih skupnosti ob Dravi, skozi katere poteka trasa Dravske kolesarske poti (Dravograd, Muta, Vuzenica, Radlje ob Dravi, Podvelka, Lovrenc na Pohorju, Selnica ob Dravi, Ruše, Mestna občina Maribor, Duplek, Miklavž na Dravskem polju, Starše, Hajdina, Mestna občina Ptuj, Markovci, Gorišnica, Ormož in Središče ob Dravi, s skupaj skoraj 220.000 prebivalci⁴⁵), in treh razvojnih agencij iz Podravske in Koroške regije, ki je bilo ustanovljeno leta 2016;
- (5) **merljivost učinkov in rezultatov projekta:** učinki in rezultati projekta so merljivi (dolžina pododseka 5 DKP od Studenške do Splavarske brvi), rezultat projekta bo število potnikov na leto (nameščen bo števec kolesarjev), ki bodo uporabljali novozgrajeni pododsek kolesarske infrastrukture za dnevne migracije in rekreacijo;
- (6) **prikaz zaprte finančne konstrukcije projekta z upoštevanjem deleža sofinanciranja, določenega v Povabilu:** prikaz zaprte finančne konstrukcije naložbe je skupaj z navedbo virov na voljo v točki 12.6 PIZ),
- (7) **pripravljenost in izvedljivost projekta v načrtovanem časovnem obdobju:** za načrtovano naložbo je pripravljena projektna dokumentacija za izgradnjo (PZI) s popisom del in projektantskim predračunom, v času priprave projektne dokumentacije so bili pridobljeni projektni pogoji in mnenja od vseh pristojnih nosilcev urejanja prostora. Gradbeno dovoljenje ni potrebno, MO Maribor je lastnica večine zemljišč, na katerih bo potekala gradnja, ali ima na njih pridobljene stvarne pravice. Javno naročilo za izbiro izvajalca bo predvidoma objavljeno marca 2026.

8.2.3 Skladnost naložbe s splošnimi horizontalnimi načeli za izbor projektov

Horizontalna načela za izbor projektov so opredeljena v Merilih za izbor operacij v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji⁴⁶. Projekti morajo upoštevati naslednja splošna načela:

⁴⁵ objava 11. junija 2025, SURS, <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/si/Data/-/05C5003S.px>
⁴⁶ Verzija 3, MKRR, marec 2025

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

Načrtovana naložba je del državnega kolesarskega omrežja, ki je opredeljeno kot ukrep na ravni specifičnega cilja RSO 3.2. Ključni cilj tega specifičnega cilja je izboljšati regionalne in nacionalne povezave s strukturnimi ureditvami, ki bodo pripomogle k zagotavljanju pogojev za večji obseg trajnostne mobilnosti. Načrtovana naložba v DKP prispeva k dograditvi manjkajočega dela državnega kolesarskega omrežja z namenom izboljšanja navezave na urbana središča in vozlišča JPP. Izgradnja načrtovanega odseka 5 DKP sledi cilju preusmerjanja delov poti, ki se opravljajo z osebnimi avtomobili, na običajna in e-kolesa v povezavi z vlakom/avtobusom. Načrtovani pododsek 5 bo prispeval k sklenitvi kolesarske povezave na desnem bregu Drave med zahodnim delom mesta in preko že zgrajenih pododsekov 7–10 do dvoetažnega mostu (prva etapa gradnje odseka 2) do osrednjih vozlišč JPP na levem bregu reke.

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

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

ID	Kazalnik učinka	EM	Mejnik 2024	Cilj 2029
RC058	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo – celotna Slovenija	km	0	120
	Prispevek pododseka 5 DKP	<i>km</i>	<i>0</i>	0,733
ID	Kazalnik rezultata	EM	Referenčno leto	Cilj 2029
1	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo – celotna Slovenija	štev. uporabnikov	2021	180.000
	Ocenjeni prispevek pododseka 5 DKP	<i>štev. uporabnikov</i>	<i>2021</i>	5.000

- (2) **izkazovati realno izvedljivost v obdobju, za katerega velja podpora:** načrtovana naložba bo predvidoma zaključena v drugi polovici leta 2027. Pogoji za začetek naložbe so izpolnjeni: pripravljena je pripravljena je projektna dokumentacija za izvedbo, pred začetkom gradnje bodo pridobljena vsa zemljišča ali stvarne pravice, pridobljena so pozitivna mnenja/soglasja, gradbeno dovoljenje ni potrebno. Javno naročilo za izbiro izvajalcev GOI del in nadzora bo predvidoma objavljeno marca 2026;
- (3) **izkazovati ustreznost in sposobnost upravičencev:** v skladu s povabilom DRR so upravičenci lokalne skupnosti in DRSI. Investitor je MO Maribor – lokalna skupnost. Sposobnost upravičenca utemeljujemo:
- s številnimi večjimi projekti na področju gradnje prometne infrastrukture, sofinanciranimi s sredstvi iz evropskih skladov, ki jih je MO Maribor uspešno izvedla v preteklih letih, vključno s prvo etapo gradnje DKP (pododseki 7–10), ki je bila sofinancirana iz mehanizma CTN in končana decembra 2023;

- z ekipo investitorja, vključno s skrbnikom projekta, ki ima več let izkušenj pri vodenju in spremljanju projektov, sofinanciranih iz evropskih skladov. Ekipi iz Urada za komunalo, promet in prostor bodo pri vodenju projekta na voljo strokovnjaki iz Urada za proračun, pravna služba in po potrebi tudi druge službe in strokovnjaki, zaposleni pri investitorju;
- (4) **izkazovati ustreznost ciljnih skupin:** kot je opredeljeno v točki 5.2, so ciljne skupine kolesarji – bodoči uporabniki kolesarske poti, tj. prebivalci mesta in okoliških naselij, ki bodo načrtovan pododsek DKP uporabljali za dnevne poti od prebivališč do središča mesta s šolami, ustanovami, trgovinami in vozlišči JPP, ter prebivalci, obiskovalci mesta in turisti, ki bodo pododsek DKP uporabljali za rekreativne namene, vključno z dostopom do športnih objektov na obeh bregovih reke;
- (5) **zagotavljati trajnost predvidenih oziroma načrtovanih rezultatov:** gradnja pododseka 5 DKP je gradnja trajne kolesarske poti s predpisanimi dimenzijami, ki zagotavlja enega od pomembnih manjkajočih delov na trasi mednarodne DKP skozi Maribor ter pomembno kratko in neposredno dvosmerno povezavo med središčem mesta in pretežno stanovanjskimi naselji na zahodu (in vzhodu) mesta. Kot takšna bo trajno privabljala prebivalce in obiskovalce kot kolesarska pot za dnevne migracije in rekreacijo;
- (6) **upoštevati načela nediskriminatornosti, enakih možnosti, vključno z dostopnostjo za invalide, enakosti spolov:** končana naložba bo brezplačno in pod enakimi pogoji na voljo vsem prebivalcem in obiskovalcem Maribora.
- Navedena načela so/bodo upoštevana med pripravo, gradnjo in obratovanjem naložbe v skladu z nacionalno zakonodajo (Zakon o enakih možnostih žensk in moških, Zakon o varstvu pred diskriminacijo, Zakon o izenačevanju možnosti invalidov), pravnim redom EU, Listino EU o temeljnih pravicah ter ustreznimi mednarodnimi dokumenti za varstvo človekovih pravic (Konvencija o pravicah invalidov in Konvencija o otrokovih pravicah). Naložba bo zagotavljala enake možnosti in nediskriminatornost glede na različne osebne okoliščine (spol, starost, invalidnost, rasa, etnična, narodna in verska pripadnost, spolna usmerjenost), pri čemer bodo v skladu s potrebami upoštevani tudi Postopkovnik za zagotovitev izpolnitve horizontalnih omogočitvenih pogojev „Dejanska uporaba in izvajanje Listine Evropske unije o temeljnih pravicah“ ter „Izvajanje in uporaba Konvencije Združenih narodov o pravicah invalidov v skladu s Sklepom Sveta 2010/48/ES“, Akcijski program za invalide 2022–2030 ter drugi ustrezni dokumenti;
- (7) **prispevati k uravnoveženemu regionalnemu razvoju:** naložba v pododsek 5 DKP je naložba v enega od nezgrajenih odsekov državnega kolesarskega omrežja in kolesarske poti, ki Sloveniji poteka skozi dve regiji. Pot je pomembna za razvoj trajnostne mobilnosti in trajnostnega turizma ter s tem zagotavlja neposredni prispevek k razvoju obeh regij;
- (8) **zagotavljati stroškovno učinkovitost:** stroškovno učinkovitost naložbe v gradnjo pododseka 5 DKP opredeljujemo kot stroškovno učinkovitost izvedbe naložbe, stroškovno učinkovitost vzdrževanja naložbe v referenčnem obdobju 30 let in stroškovno učinkovitost skozi širše družbene koristi naložbe.
- Ocena stroškov naložbe (projektantski predračun) je bila pripravljena ob upoštevanju predpisov in standardov za projektiranje kolesarskih povezav, zagotavljanja varnosti uporabnikov, zagotavljanja varovanja naravnih vrednot (nabrežje reke s terasami, ki zahtevajo oporne in podporne konstrukcije, varovanje brežin in populacije rib) in najboljše razpoložljive tehnike za izvedbo načrtovane naložbe. Leta 2025 je bila izdelana recenzirana PZI z optimizirano rešitvijo.

V skladu z analizo stroškov in koristi v referenčnem obdobju 30 let (poglavje 10) je naložba stroškovno učinkovita. DKP ne bo ustvarjala prihodkov. Stroške vzdrževanja bo MO Maribor pokrivala iz proračuna in s tem zagotavljala stroškovno učinkovitost vzdrževanja. Iz ekonomske analize naložbe (točki 10.6.4 in 10.7.2) izhaja, da bodo ekonomski učinki naložbe večji od stroškov izvedbe naložbe. Pripravljalna in GOI dela bodo izvedli domači izvajalci. Javna uporaba DKP za dnevne migracije in rekreacijo bo prispevala k boljšemu zdravju prebivalcev in obiskovalcev občine in regije. Tudi s tega vidika bo naložba stroškovno učinkovita, saj je izračunana stopnja družbene koristi večja od 1.

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

- (9) **izkazovati skladnost z načelom, da se ne škoduje bistveno**; načrtovana naložba ne škoduje okoljskim in podnebnim ciljem, temveč prispeva k izboljšanju okolja in podnebja. MO Maribor je izdelavo ocen skladnost z načeli DNSH in krepitvijo podnebne odpornosti naročila pri zunanjem izvajalcu. Povzetek je naveden v točki 13.3 tega dokumenta;
- (10) **zagotoviti krepitev podnebne odpornosti infrastrukturnih naložb s pričakovano življenjsko dobo najmanj pet let po določenih 73. člena Uredbe (EU) 2021/1060**: infrastruktura DKP – MO Maribor je izdelavo ocene krepitve podnebne odpornosti naročila pri zunanjem izvajalcu. Povzetek je na voljo v točki 13.3. Kolesarska pot je načrtovana in bo izvedena tako, da je morebitni dolgoročni podnebni vplivi (npr. hude padavine, poplave, erozija) ne bodo prizadeli. Naložba pri obratovanju ne bo ustvarjala emisij toplogrednih plinov (TGP). Prispevala bo k zmanjševanju obsega motoriziranega prometa in s tem emisij TGP ter je zato skladna s ciljem podnebne nevtralnosti 2050;
- (11) **izkazovati skladnost s prilogo Omilitveni ukrepi in priporočila**, ki je priloga 2 k Programu EKP 2021–2027, z vidika upoštevanja relevantnih omilitvenih ukrepov in v največji možni meri tudi relevantnih priporočil: načrtovana naložba v času obratovanja ne bo na nikakršen način škodovala okoljskim in podnebnim ciljem. Ustrezni omilitveni ukrepi in priporočila so upoštevani v oceni skladnosti naložbe z načeli DNSH v času gradnje (povzetek v točki 13.3 tega dokumenta);
- (12) **izkazovanje zagotovitve odpornosti infrastrukturnih naložb s pričakovano življenjsko dobo najmanj pet let na podnebne spremembe**, izdelano ob upoštevanju Smernic organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture⁴⁷: na podlagi vnaprej pripravljene CVPO za PEKP je ocenjeno, da naložba v gradnjo državnega kolesarskega omrežja, kamor sodi načrtovana naložba, zagotavlja 100-odstotno podporo ciljem na področju podnebnih sprememb. Ta zahteva je obravnavana v alineji 10 (zgoraj). Glejte tudi povzetek iz elaborata v točki 13.3.
- Za naložbo gradbeno dovoljenje ni potrebno in PVO ni bila izdelana. Območje obdelave ni opredeljeno kot poplavno območje in ni posegov v vodotok Drave. Pri projektiranju so bili upoštevani ukrepi za zavarovanje infrastrukture pred podnebnimi spremembami: podporna konstrukcija za preprečevanje erozije brežin ter zavarovanje brežine s kamenjem. Pobočja dravskih teras na južni strani DKP bodo proti plazenju in eroziji zavarovana z opornimi betonskimi konstrukcijami in ozelenitvijo. Zagotovljeno bo ustrezno odvajanje padavinske in zaledne vode. Na podlagi tega je ocenjeno, da je načrtovani pododsek 5 DKP odporen na podnebne spremembe, kot so opredeljene v navedenih smernicah.

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

8.2.4 Skladnost z merili za uvrščanje regijskih projektov v DRR

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

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

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

- (2) **pozitiven učinek na dvig kakovosti življenja in razvoja človeškega potenciala:** načrtovana naložba ne prispeva neposredno k razvoju človeškega potenciala, kot so npr. zaposlitvene možnosti, vendar pa prispeva k dvigu kakovosti življenja s spodbujanjem vključenosti in ustrezno obravnavo ranljivih skupin, tj. k horizontalnim ciljem: spoštovanju načel enakosti, vključno z dostopnostjo za invalide, enakostjo spolov in nediskriminacijo. Ta načela so/bodo upoštevana med pripravo, gradnjo in obratovanjem naložbe v skladu z nacionalno zakonodajo, usmeritvami in akcijskimi načrti ter ustreznimi mednarodnimi dokumenti. Pri izbiri izvajalcev in med gradnjo bodo upoštevana načela nediskriminacije glede na različne osebne okoliščine ter nacionalna zakonodaja in mednarodni dokumenti s področja varstva človekovih pravic, pravic invalidov itn. Po končani gradnji bo pododsek 5 odseka 2 DKP D3 brezplačno in pod enakimi pogoji ter ne glede na različne osebne okoliščine na voljo vsem uporabnikom. Zagotovljen bo dostop gibalno oviranim osebam;
- (3) **vpliv na dvig kakovosti življenja in počutja prebivalcev:** Naložba je namenjena prebivalcem in obiskovalcem Maribora, ki bodo DKP uporabljali za rekreacijske in športne dejavnosti ter dnevne poti. Vplivala bo na varnost kolesarjev, ki se bodo s cestnih povezav med MČ Studenci in središčem mesta umaknili na odsek DKP. Infrastruktura DKP podpira spreminjanje potovalnih navad, ki bo sčasoma vplivalo na zmanjšanje obsega motoriziranega prometa ter s tem na zmanjšanje izpustov TGP in delcev ter hrupa iz motoriziranega prometa v tem delu mesta. To bo prispevalo tudi k dvigu kakovosti življenja in dobrega počutja prebivalcev ob cestnih povezavah med Studenci in Glavnim mostom, kjer se zdaj poti opravljajo z osebnimi motornimi vozili;
- (4) **pozitiven vpliv na okolje ob upoštevanju zelenega prehoda** (za vseh šest okoljskih ciljev DNSH): ocenjeni vpliv naložbe na vseh šest okoljskih ciljev je podrobno opisan v točki 13.3 – DNSH in v točki 8.2.3 o skladnosti s splošnimi horizontalnimi načeli za izbor projektov;
- (5) **izboljšanje mobilnosti in regionalne povezljivosti:** načrtovana naložba je gradnja dela manjkajočega državnega kolesarskega omrežja, ki povezuje urbana središča in podeželska naselja v celotni regiji Podravje. Kot infrastruktura za trajnostno mobilnost bo prispevala k spodbujanju trajnostne mobilnosti znotraj regije in povečanju dostopnosti regije za kolesarje.

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

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

- že zgrajeno prvo etapo odseka 2 DKP skozi Maribor (pododseki 7–10, od Glavnega do dvoetažnega mostu), ki je bila financirana iz mehanizma CTN in se je zaključila decembra 2023,
- načrtovano naložbo gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 (Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje), ki pomeni neposredno nadaljevanje gradnje DKP proti zahodu, do Limbuša, ki bo potekala v obdobju 2026–2027 s podporo mehanizma DRR,
- gradnjo odsekov DKP D3 v drugih občinah Podravja, vzhodno in zahodno od obravnavanega odseka, ki so/bodo vključene v dogovor za razvoj regij.

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

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

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

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

- ali ima projekt vpliv oz. povezuje več regij (kot npr. medregijski projekt)? Neposredne povezave med regijami pri načrtovani naložbi ni (npr. ni skupne prijave v DRR) in ne gre za medregijski projekt, vendar naložba vpliva tudi na Koroško regijo, saj bo prispevala h gradnji manjkajočega dela DKP D3 in ta poteka tudi skozi Koroško regijo. V zgoraj navedeno partnerstvo je vključenih pet koroških občin;
 - ali projekt prispeva k čezmejnemu sodelovanju? Naložba neposredno ne prispeva k čezmejnemu sodelovanju. V zvezi z gradnjo pododsek 5 na odseku 2 DKP v Mariboru se ne pripravljajo projekti čezmejnega sodelovanja. Vpliv na čezmejno sodelovanje je posreden: gre za gradnjo manjkajočega dela DKP in s tem prispevek k sklenitvi daljinske državne kolesarske poti D3, ki poteka skozi štiri države;
- (8) **skladen prostorski razvoj regij:** naložba v pododseke DKP, ki poteka ob Dravi skozi celotno regijo ter povezuje urbana in podeželska območja, prispeva k trajnostni povezanosti regije in s tem k skladnejšemu prostorskemu razvoju Podravja, kakovostnejšemu prostorskemu razvoju naselij, krajine in podeželja z upoštevanjem trajnostne rabe prostora. DKP je del infrastrukture, ki podpira spreminjanje potovalnih navad s povečevanjem obsega kolesarjenja. Kot je opredeljeno v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, pa bodo morali nadaljnje povečevanje obsega kolesarjenja spremljati in spodbujati tudi ukrepi za kompaktnjša naselja (s krajšimi razdaljami) in povečevanje obsega dela od doma, kar bo povzročilo zmanjšanje potreb po dnevni migracijah na večje razdalje (v zaposlitvena središča) in spreminjanje nakupovalnih navad (lokalni nakupi). To pa bo vplivalo na hitrejši razvoj in večjo konkurenčnost lokalnih skupnosti in naselij zunaj regijskih središč, tj. na skladnejši prostorski razvoj regije;
- (9) **trajnostni učinek projekta glede na vložena finančna sredstva:** naložba v gradnjo pododseka 5 odseka 2 DKP D3 v MO Maribor je naložba v trajno infrastrukturo za kolesarjenje. Po končani gradnji in zaključenem obdobju financiranja bodo zgrajeni pododseki DKP trajno na voljo uporabnikom. Poskrbljeno bo za redno vzdrževanje naložbe (predvidoma JP Nigrad), da se ohrani uporabnost kolesarske poti.

8.2.5 Skladnost naložbe s posebnimi pogoji za izbor projektov

Za državno kolesarsko omrežje so v skladu s tretjim odstavkom 3. člena Uredbe o endogenem razvoju in Merili EKP opredeljeni posebni pogoji za izbor projektov, ki zajemajo pogoje za ugotavljanje upravičenosti in posebne pogoje. V nadaljevanju je utemeljitev ustreznosti načrtovane naložbe z njimi:

Skladnost s pogoji za ugotavljanje upravičenosti naložbe do sofinanciranja

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

- (1) **skladnost s Strategijo razvoja prometa v RS do leta 2030 in drugimi področnimi strategijami, resolucijami, nacionalnimi programi, akcijskim načrti**, ipd.: skladnost načrtovane naložbe z nacionalnimi in področnimi razvojnimi dokumenti je opredeljena in utemeljena v točki 7.1. Naložba je skladna s:
- Strategijo razvoja Slovenije 2030 (točka 7.1.1)
 - Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050 (točka 7.1.3)
 - Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030 (točka 7.1.4)

- Resolucijo o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (točka 7.1.5)
- Smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih (točka 7.1.6), razen teh pa še s:

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

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

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

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

Naložba bo potekala na območju Natura 2000 – Drava (ID in SI5000011), širšem območju naravne vrednote Mariborsko jezero (ID št.: 6459) in lokalnega zavarovanega območja Krajinski park Mariborsko jezero (ID št.: 658), vendar ne bo posegala v vodotok reke. Kot je opredeljeno v točki 13.1, naložba po končani izvedbi, v času obratovanja, ne bo vplivala na vrste in habitatne tipe in tudi ne na cilje zavarovanih območij, saj ne bo posegala v vodotok, za zavarovanje brežin in populacije rib pa so predvideni posebni ukrepi (podpora, ozelenitev brežin po končani gradnji itn.). Kot je pojasnjeno in utemeljeno v preglednici 57 – kontrolnem seznamu za oceno DNSH, je za čas gradnje predvideno upoštevanje ustreznih omilitvenih ukrepov in priporočil za varovanje kakovosti habitata – vode in populacije rib v skladu s pridobljenimi projektnimi pogoji/mnenji/soglasji (DRSV, Zavoda za ribištvo Slovenije in Zavoda RS za varstvo narave);

(4) **razsvetljava odsekov, ki bodo izbrani za podporo, bo izključno z ekološkimi svetili in bo načrtovana tako, da bo zagotovljen najmanjši možen obseg svetlobnega onesnaževanja**: naložba to zahtevo izpolnjuje, saj je za odsek načrtovana osvetlitev z LED svetilkami z zmanjšanim osvetljevanjem ponoči med 23. in 6. uro. Razsvetljava bo kot celota ustrezala standardu SIST EN 13201, Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja⁴⁸ in standardu SIST EN 40;

(5) **rešitve bodo prispevale k pozitivnemu vplivu na prometno varnost v cestnem prometu**: načrtovana naložba bo prispevala predvsem k varnosti kolesarjev v cestnem prometu na cestah med Studenci in središčem mesta. Zdaj so na tem območju kolesarjem na voljo le mešane kolesarske površine na cestah in pločnikih;

(6) **za ukrepe na regionalni in lokalni ravni izdelane celostne prometne strategije kot predpogoj za izbor operacij**: MO Maribor ima izdelano celostno prometno strategijo iz leta 2015, nova OCPS bo predvidoma končana marca 2026, pripravlja se tudi regionalna prometna strategija za Podravje;

(7) **upravičeno območje za državne kolesarske povezave so zlasti širša mestna območja**: naložba v gradnjo pododseka 5 DKP poteka v širšem mestnem območju, kot je opredeljeno v Strategiji prometnega razvoja Slovenije (točka 4.2.2 strategije);

⁴⁸ Uradni list RS, št. 81/07 s spremembami

- (8) **za ukrepe na regionalni ravni skladnost s celostnimi prometnimi strategijami:** RCPS za Podravje še ni izdelana;
- (9) **za ukrepe na lokalni ravni skladnost s celostnimi prometnimi strategijami:** skladnost s CPS Maribor je opredeljena v točki 7.2.5 tega PIZ, OCPS se pripravlja.

Skladnost naložbe s posebnimi pogoji

Skladnost naložbe s **posebnimi pogoji**, kot so navedeni v povabilu DRR za specifični cilj RSO 3.2, zajema naslednje zahteve, ki jih preverjajo RRA:

- (1) **upravičena območja so zlasti širša mestna območja**, pri čemer mora biti 75 % projektov v posamezni kohezijski regiji glede na dolžino kolesarskih povezav v širših mestnih območjih (ŠMO): naložba bo potekala v širšem mestnem območju Maribora (kot je opredeljeno Strategiji prometnega razvoja Slovenije, točka 4.2.2) in bo s tem prispevala k merilu 75 % povezav v ŠMO, ki mora biti doseženo na ravni kohezijske regije;
- (2) **spodbujanje vodenja do/mimo vozlišč JPP v mestnih naseljih:** pododsek 5, ki ga zajema naložba, ne vodi neposredno do/mimo vozlišč JPP, vendar gre za drugo etapo gradnje odseka 2 DKP skozi Maribor, ki je nadaljevanje že zgrajene prve etape (pododseki 7–10) in ta vodi mimo avtobusnega postajališča do dvoetažnega mostu, od koder je zagotovljena povezava do osrednje železniške in avtobusne postaje;
- (3) **upoštevanje Pravilnika o kolesarskih površinah** (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2 z vsemi nadaljnjimi spremembami in dopolnitvami): ta pravilnik je bil upoštevan pri projektiranju posega in bo upoštevan pri izvedbi naložbe;
- (4) **upoštevanje Smernic za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih glede določitve izhodišča in cilja kolesarske povezave ter neposrednosti povezave:** pododsek 5 je le del DKP, ki vodi skozi mesto, in za ta del izhodišče in cilj v smislu navedb v smernicah nista določena. Za celotni odsek 2 DKP skozi mesto pa sta določena izhodišče – Adamičevo naselje (stanovanjsko naselje) na zahodni strani in cilj – dvoetažni most (dostop do vozlišč JPP) na vzhodni strani. Pododsek 5 poteka ob reki Dravi in je (del) neposredne in najkrajše povezave med izhodiščem in ciljem;
- (5) **najmanj 1/2 samostojnih kolesarskih površin** (kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarski pas): pododsek 5 DKP bo mešana površina za kolesarje in pešce: dvosmerna kolesarska pot s površino za pešce, ki bo od kolesarske poti razmejena z vzdolžno črto;
- (6) **največ 1/4 vodenje po javnih cestah, na katerih je PLDP manjši od 2.500 vozil in je največja dovoljena hitrost vozil omejena na največ 70 km/h:** ni relevantno, ker pododsek 5 DKP ne poteka po javni cesti z motoriziranim prometom;
- (7) **za projekt je že izdelana projektna dokumentacija za izvedbo po Gradbenem zakonu ali po Pravilniku za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah ali da je za projekt že podpisana pogodba za izdelavo le-te z rokom dokončanja do največ 30. 6. 2025:** za pododsek 5 je že izdelana projektna dokumentacija (z datumom januar 2026) po Gradbenem zakonu, ki je bila po izdelavi optimizirane različice tudi recenzirana;

- (8) **za projekt morajo biti ločeno prikazani vsi upravičeni in neupravičeni stroški, ki bodo nastali zaradi izvedbe projekta – tj. prikaz celotne finančne konstrukcije, vključno z vsemi dodatno potrebnimi deli, v kolikor investicija posega tudi v drugo infrastrukturo:** v tem PIZ (točka 12.3) so prikazani upravičeni stroški naložbe, vključno z ocenjenim zneskom nepredvidenih del in neodbitnim DDV, v stalnih cenah (junij 2025) in tekočih cenah do predvidenega zaključka gradnje (2027). Neupravičenih stroškov ni. Načrtovana gradnja ne posega v drugo infrastrukturo;
- (9) **prikaz zaprte finančne konstrukcije predvidenih virov financiranja projekta (za upravičene in neupravičene stroške) z upoštevanjem deleža sofinanciranja, pri čemer morajo imeti predlogi projektov, ki so del izvajanja kohezijske politike in katerih nosilec ali partner v vlogi investitorja je neposredni proračunski uporabnik, 100 % sofinanciranje upravičenih stroškov iz sredstev kohezijske politike, ki so vključena v dogovor za razvoj regij:** zaprta finančna konstrukcija naložbe je prikazana v točki 12.6.
Gre za naložbo v del državnega kolesarskega omrežja. Investitor je neposredni proračunski uporabnik DRSI oziroma zanj lokalna skupnost. Zato je predvideno 100-odstotno sofinanciranje upravičenih stroškov, skupaj z DDV (ki ga upravičenec ne more odbiti);
- (10) **v kolikor je v predlogu projekta v določenem delu vključen tudi DRSI, je potrebno njegovo soglasje.** Le to se izda, v kolikor ima za projekt že zagotovljena sredstva v proračunu in v kolikor predlagani projekt izkazuje zadostno zrelost, da ga je mogoče realizirati v tej finančni perspektivi 2021–2027: DRSI je kot investitor naveden v Predlogu izvedljivih projektov⁴⁹. Ministrstvo za infrastrukturo je 7. maja 2025 za združeni projekt izdalo soglasje št. 545-21/2023/159-02119773 k uvrstitvi regijskih projektov v dogovor za razvoj regije. Pod št. 11 je v seznamu naveden združeni projekt „DKP D3 1. etapa Limbuš–Drava center–Adam. naselje (pododsek 1–7), 2. etapa (pododsek 5), Splavarska–Studenška brv“. V dogovoru z RRA za Podravje in MKRR se je združeni projekt ločil na dva projekta, ki pa še nista opredeljena v dodatku k DRR za Podravje (zadnji, 4. dodatek je bil podpisan 22. decembra 2025). Od januarja 2026 se projekta v obrazcih MKRR za spremljanje stanja projektov vodita ločeno;
- (11) **projekt ima izdelano investicijsko dokumentacijo najmanj na ravni DIIP:** da, poleg DIIP je izdelana tudi ta predinvesticijska zasnova in bo izdelan investicijski program. Dokumenta bosta obravnavana na 32. redni seji Mestnega sveta 19. februarja 2026.

Dodatne zahteve za predstavitev projektov

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

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

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

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

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

- že zgrajeno prvo etapo odseka 2 DKP skozi Maribor, od Glavnega do dvoetažnega mostu, ki je bila financirala iz mehanizma CTN in se je zaključila decembra 2023. Načrtovana naložba v drugo etapo gradnje – pododsek 5 je neposredno nadaljevanje prve etape gradnje (pododseki 7–10),
- načrtovano naložbo gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 (Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje), ki pomeni neposredno nadaljevanje gradnje DKP proti zahodu, do Limbuša, ki bo potekala v obdobju 2026–2027 s podporo mehanizma DRR,
- gradnjo odsekov DKP D3 v drugih občinah Podravja, vzhodno in zahodno od obravnavanega odseka, ki so/bodo vključene v dogovor za razvoj regij.

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

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

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

9 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

9.1 Stroški vzdrževanja urejene kolesarske poti

Stroški tekočega in investicijskega vzdrževanja

Novozgrajeni pododsek 5 DKP v dolžini 733 m bo predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad v okviru rednega vzdrževanja javnih prometnih površin. Stroški vzdrževanja bodo zajemali stroške materiala, blaga in storitev, stroške dela, amortizacijo in ostale odhodke. Na podlagi predhodne ocene stroškov vzdrževanja kolesarskih poti in podatkov JP Nigrad bo ocenjena letna višina stroškov vzdrževanja zadevnega pododseka (733 m) znašala 4.200 EUR/leto. Predvideli smo 1-odstotno letno povečevanje stroškov. Stroški investicijskega vzdrževanja bodo nastali vsakih 10 let po začetku obratovanja. Po sedanjih cenah so ocenjeni na približno 130.000,00 EUR (približno 4,3 % nabavne vrednosti).

Načrtovani stroški tekočega in investicijskega vzdrževanja po letih za obdobje 30 let so prikazani v analizi stroškov in koristi za vsako varianto posebej (točki 10.5 in 10.6).

Amortizacija

Za amortizacijo kolesarske poti s podporno konstrukcijo ter krajinsko arhitekturo in urbano opremo so predvidene naslednje letne stopnje amortizacije: 3,8 % za GOI dela (kolesarska pot, podporna konstrukcija, razsvetljava) in 15 % za krajinsko arhitekturo in urbano opremo. Podrobnejši prikaz stroškov vzdrževanja in amortizacije za posamezno varianto je v točkah 10.5.3 in 10.6.3.

9.2 Prihodki

Kolesarska pot s podporno konstrukcijo ter krajinsko arhitekturo in urbano opremo je javno dobro, ki ga bodo uporabljali vsi. Zato se uporaba naložbe ne bo zaračunavala in MO Maribor z njo ne bo ustvarjala prihodkov na trgu.

MO Maribor bo s prenosi iz proračuna pokrivala stroške vzdrževanja površin za kolesarje, podpornih konstrukcij in nasadov te urbane opreme izvajalcu vzdrževanja.

10 ANALIZA VARIANT ZA IZVEDBO IN IZBIRA OPTIMALNE VARIANTE

10.1 Ocena variant v PIZ ter DIIP 2019, DIIP 2022 in DIIP 2024

Prva analiza variant je bila narejena že v okviru Predinvesticijske zasnove (PIZ) Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje – dvoetažni most⁵⁰, ki je bila pripravljena že leta 2020 za celotno traso DKP skozi Maribor. V dokumentu (poglavje 4) je bila omenjena varianta 0, tj. varianta „brez investicije“, ki je bila že tedaj ocenjena kot nesprejemljiva, ker MO Maribor z njo ne bi mogla doseči ciljev investicije, zato v tedanjem IP za celotno traso ni bila obravnavana. Kot možni „varianti z naložbo“ sta bili opredeljeni naslednji varianti:

- varianta 1: s takojšnjo izvedbo s pomočjo financiranja EU (pri prvi etapi iz CTN);
- varianta 2: izvedba investicije čez 5 let, brez sofinanciranja EU, z lastnimi sredstvi občine.

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

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

Naložba, obravnavana v DIIP, izdelanim leta 2024, je zajemala le gradnjo pododseka 5 od Studenske do Splavarske poti. Ta pododsek je le del celotne DKP skozi mesto Maribor od Limbuša na zahodu do dvoetažnega mostu na vzhodu, in sicer druga etapa gradnje odseka 2. Zato sta bili v DIIP iz avgusta 2024 smiselno obravnavani le varianti „z naložbo“, in sicer:

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

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

Analiza stroškov in koristi je bila v DIIP izdelana le za varianto 1, ki je bila izbrana kot **optimalna**, saj je analiza stroškov in koristi pokazala, da je naložba utemeljena in upravičena do sofinanciranja, kajti: neto sedanja vrednost naložbe je bila negativna, finančna vrzel je bila enaka nabavni vrednosti naložbe, ekonomska stopnja donosnosti je znašala 9,80 % in družbene koristi naložbe so presegle vložena sredstva za 1,04 odstotka.

V nadaljevanju sta v skladu z zahtevami uredbe UEM predstavljeni in ocenjeni obe varianti, ki sta bili navedeni v DIIP. Za vsako varianto je izdelana analiza stroškov in koristi ter ocena tveganj. Varianti sta primerjani z uteženimi merili. Na podlagi teh je predlagana optimalna varianta, ki se bo kot edina obravnavala v investicijskem programu. Zaradi prikladnosti je vrstni red variant obrnjen.

⁵⁰ RCI – Razvojni center Inženiringi Celje, d. o. o., Celje, september 2020

V tem PIZ se obravnavata in ocenjujeta varianti:

- varianta 1: „naložba brez financiranja iz DRR“ in
- varianta 2: „naložba s financiranjem DRR“ v načrtovani vrednosti in dinamiki.

10.3 Predstavitev variant

10.3.1 Varianta 1: „naložba brez financiranja iz DRR“

Pri tej varianti MO Maribor za naložbo ne bi pridobila sofinanciranja iz mehanizma DRR. Lastnih sredstev za naložbo nima dovolj, saj so zaradi številnih projektov, ki že potekajo ali so pripravljeni za izvedbo, vsa razpoložljiva proračunska sredstva za naložbe že rezervirana. Tudi dodatno zadolževanje občine trenutno 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 pet let, leta 2031, in jo zaključil v drugi polovici leta 2032. Ocenjena vrednost naložbe po stalnih cenah (junij 2025) in tekočih cenah je prikazana v naslednjih preglednicah:

Preglednica 9: **Ocenjena vrednost naložbe, varianta 1, stalne in tekoče cene**

Ozn.	Postavka	Stalne cene 2025–2032		Tekoče cene 2025–2032	
		brez DDV	z DDV	brez DDV	z DDV
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice	290.848,52	354.835,19	290.848,52	354.835,19
2	Kolesarska pot - cesta z odvodnjo	381.406,29	465.315,68	432.247,00	527.341,34
3	Podporne konstrukcije	1.648.864,93	2.011.615,22	1.868.655,34	2.279.759,52
4	Krajinska arhit. z urbano opremo	418.409,75	510.459,90	474.182,95	578.503,20
5	Cestna razsvetljava	113.687,12	138.698,28	128.841,38	157.186,49
6	Skupaj GOI dela	2.562.368,09	3.126.089,08	2.903.926,67	3.542.790,55
7	Proj. in inv. dokumentacija	52.980,50	64.636,21	52.980,50	64.636,21
8	Gradb. idr. nadzor in VZD	99.903,23	121.881,94	113.220,14	138.128,57
9	Informiranje in obveščanje	2.000,00	2.440,00	2.240,83	2.733,81
10	Skupaj ostali stroški	154.883,73	188.958,15	168.441,47	205.498,59
11	SKUPAJ NALOŽBA	3.008.100,34	3.669.882,42	3.363.216,66	4.103.124,33

V letih 2025–2026 je/bo MO Maribor v vsakem primeru iz proračuna pokrila že nastale in predvidene stroške izdelave dokumentacije ter pridobitve zemljišč in stvarnih pravic v vrednosti 419.471,40 EUR z DDV. Zaradi odložitve naložbe za pet let bi celotna naložbena vrednost z DDV ob upoštevanju ocenjene stopnje inflacije⁵¹ znašala 4.103.124,33 EUR, kar pomeni povečanje za več kot 9 %, (tj. za 343.198,16 EUR) glede na vrednost izvedbe 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 3.000.000,00 EUR z dobo vračila 5 let, kar bi dodatno povečalo stroške naložbe (amortizacijski načrt je v točki 10.5.2) za 310.372,50 EUR in naložba bi se s tem dodatno podražila za več kot 8 %. 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 17 %.

⁵¹ Za projekcije je uporabljena stopnja inflacije za leto 2027 (2,3 %) JNGG, UMAR, september 2025

Poudariti je treba tudi, da bi po končani naložbi MO Maribor še tri leta vračala najeto 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 ostaja sprehajalna pot ob Dravi neurejena za kolesarje, s čimer ostaja nezgrajen pomemben odsek na Dravski kolesarski poti, kar bi odvrčalo kolesarje tudi od uporabe že zgrajenega odseka med Glavnim in dvoetažnim mostom, MO Maribor pa ne bo uresničila zastavljenih ciljev.

10.3.2 Varianta 2: „naložba s financiranjem iz DRR “

Pri tej varianti se predpostavlja, da se naložba izvede v načrtovanem obsegu, dinamiki in z načrtovanimi viri financiranja. MO Maribor pridobi sredstva za financiranje celotne naložbe iz mehanizma DRR. Naložba se izvede, kot je načrtovano, v letih 2025–2027, zato dodatnih podražitev zaradi inflacije ni. Zaradi pridobljenega sofinanciranja iz DRR najetje posojila ni potrebno in ni stroškov, povezanih s posojilom. Urejen pododsek 5 odseka 2 DKP med Studenško in Splavarsko brvjo z varnimi, udobnimi in privlačnimi površinami za kolesarje in pešce bo uporabnikom na voljo že pred koncem leta 2027. Vrednost variante 2 v stalnih in tekočih cenah brez DDV in z odbitnim DDV je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 10: Ocenjena vrednost naložbe, varianta 2, stalne in tekoče cene

Ozn.	Postavka	Stalne cene		Tekoče cene	
		brez DDV	z DDV	brez DDV	z DDV
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice	290.848,52	354.835,19	290.848,52	354.835,19
2	Kolesarska pot - cesta z odvodnjo	381.406,29	465.315,68	391.973,46	478.207,62
3	Podporne konstrukcije	1.648.864,93	2.011.615,22	1.694.548,05	2.067.348,62
4	Krajinska arhit. z urbano opremo	418.409,75	510.459,90	430.002,13	524.602,60
5	Cestna razsvetljava	113.687,12	138.698,28	116.836,91	142.541,03
6	Skupaj GOI dela	2.562.368,09	3.126.089,08	2.633.360,55	3.212.699,87
7	Proj. in inv. dokumentacija	52.980,50	64.636,21	52.980,50	64.636,21
8	Gradb. idr. nadzor in VZD	99.903,23	121.881,94	102.671,13	125.258,78
9	Informiranje in obveščanje	2.000,00	2.440,00	2.046,00	2.496,12
10	Skupaj ostali stroški	154.883,73	188.958,15	157.697,63	192.391,11
11	SKUPAJ NALOŽBA	3.008.100,34	3.669.882,42	3.081.906,70	3.759.926,17

Zastavljeni cilji naložbe bodo, kot je predvideno, doseženi leta 2027. Zagotovljena bo varna, udobna in privlačna kolesarska pot ob Dravi, pomembni del celotne trase DKP skozi mesto, ki bo privabljala domače in tuje uporabnike. Bo tudi del kratke in neposredne dvosmerne kolesarske povezave med vzhodnim, pretežno stanovanjskim delom mesta, in središčem; preko povezave od Glavnega mostu do dvoetažnega mostu, ki je že zgrajena, pa tudi z vozlišči javnega potniškega prometa (osrednjo železniško in avtobusno postajo). MO Maribor s tem izboljšuje infrastrukturne pogoje za krepitev obsega kolesarjenja kot elementa državne, regionalne in lokalne trajnostne mobilnosti.

10.4 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 in
- ekonomsko analizo variant.

10.4.1 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 pododseka 5 na odseku 2 DKP skozi Maribor. 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 UEM in dokumenta Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020⁵². 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 iz 8. člena uredbe 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 (zdržnost – 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:

⁵² Evropska komisija, december 2014

- 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.

10.4.2 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 presežati stroške projekta,
- sedanja vrednost ekonomskih koristi pa presežati neto sedanjo vrednost stroškov.

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).

10.5 Analiza stroškov in koristi variante 1

Varianta 1 je podrobneje predstavljena v točki 10.3.1; tukaj so povzete le ključne značilnosti.

Povzetek značilnosti variante 1 – naložba brez financiranja iz mehanizma DRR

Pri tej varianti MO Maribor za naložbo ne bo iskala/pridobila sofinanciranja iz mehanizma DRR. Lastnih sredstev za celotno naložbo nima dovolj, tudi dodatno zadolževanje občine trenutno 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 z najetjem dolgoročnega posojila naložbo začel izvajati šele leta 2031 in jo zaključil v drugi polovici leta 2032.

10.5.1 Investicijska vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi popisa del s projektantskim predračunom ter podatkov MO Maribor z oceno ostalih stroškov. Ocenjena vrednost naložbe po stalnih cenah znaša 3.669.882,42 EUR z vključenim (neodbitnim) DDV.

Preglednica 11: Ocenjena vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del – stalne cene

Ozn.	Postavka	2025–2026	2027–2030	2031	2032	Skupaj v EUR
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice	354.835,19	0,00			
2	Kolesarska pot - cesta z odvodnjo		0,00	232.657,84	232.657,84	465.315,68
3	Podporne konstrukcije		0,00	1.005.807,61	1.005.807,61	2.011.615,22
4	Krajinska arhit. z urbano opremo		0,00	255.229,95	255.229,95	510.459,90
5	Cestna razsvetljava		0,00	69.349,14	69.349,14	138.698,28
6	Skupaj GOI dela		0,00	1.563.044,54	1.563.044,54	3.126.089,08
7	Proj. in inv. dokumentacija	64.636,21	0,00			64.636,21
8	Gradb. idr. nadzor in VZD	0,00	0,00	60.940,98	60.940,98	121.881,94
9	Informiranje in obveščanje	0,00	0,00	2.440,00	0,00	2.440,00
10	Skupaj ostali stroški	64.636,21	0,00	63.380,98	60.940,98	188.958,15
11	SKUPAJ NALOŽBA	419.471,40	0,00	1.626.425,52	1.623.985,52	3.669.882,42

Pripravljalna dela (izdelava dokumentacije ter pridobitev zemljišč in stvarnih pravic) bodo izvedena v letih 2025 in 2026. Gradnja DKP se bo začela leta 2031 (pribl. 50 % stroškov) in končala leta 2032 (pribl. 50 % stroškov).

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

Ozn.	Postavka	2025–2026	2027–2030	2031	2032	Skupaj v EUR
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice	354.835,19	0,00			354.835,19
2	Kolesarska pot - cesta z odvodnjo		0,00	260.672,87	266.668,47	527.341,34
3	Podporne konstrukcije		0,00	1.126.919,93	1.152.839,59	2.279.759,52
4	Krajinska arhit. z urbano opremo		0,00	285.962,96	292.540,24	578.503,20
5	Cestna razsvetljava		0,00	77.699,68	79.486,81	157.186,49
6	Skupaj GOI dela	0,00	0,00	1.751.255,44	1.791.535,11	3.542.790,55
7	Proj. in inv. dokumentacija	64.636,21	0,00		0,00	64.636,21
8	Gradb. idr. nadzor in VZD		0,00	68.279,06	69.849,51	138.128,57
9	Informiranje in obveščanje		0,00	2.733,81	0,00	2.733,81
10	Skupaj ostali stroški	64.636,21	0,00	71.012,87	69.849,51	205.498,59
11	SKUPAJ NALOŽBA	419.471,40	0,00	1.822.268,31	1.861.384,62	4.103.124,33

Za preračun stroškov naložbe v tekoče cene so bile uporabljene javno objavljene napovedane stopnje inflacije: 2,3 % letno za leto 2027⁵³ in tudi za celotno obdobje do leta 2032, ker uradne napovedi ni. Ocenjena vrednost naložbe po tekočih cenah znaša 4.103.124,33 EUR z vključenim neodbitnim DDV.

10.5.2 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 3.000.000,00 EUR z dobo vračila 5 let. Pri sedanjih pogojih zadolževanja⁵⁴ bi bila letna efektivna obrestna mera (EOM) 3,99 %. Stroški posojila so prikazani v amortizacijskem načrtu:

Preglednica 13: Amortizacijski načrt vračila dolgoročnega posojila po letih, v EUR

Leta	Glavnica	Obrok	Obresti	Anuitete	Stroški	Obr. in stroški
2031	2.450.000,00	600.000,00	108.618,50	708.618,50	2.100,00	110.718,50
2032	1.850.000,00	600.000,00	84.702,50	684.702,50	1.715,00	86.417,50
2033	1.250.000,00	600.000,00	60.786,50	660.786,50	1.295,00	62.081,50
2034	650.000,00	600.000,00	36.870,50	636.870,50	875,00	37.745,50
2035	0,00	600.000,00	12.954,50	612.954,50	455,00	13.409,50
Skupaj	0,00	3.000.000,00	303.932,50	3.303.932,50	6.440,00	310.372,50

Ocenjeni skupni stroški posojila (obresti in stroški vodenja) bi znašali 310.372,50 EUR in naložba bi se s tem dodatno podražila za približno 8 %. Vrednost naložbe s stroški posojila v tekočih cenah je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 14: Vrednost naložbe z DDV s stroški posojila, tekoče cene

Ozn.	Postavka	2025–2026	2027–2030	2031	2032	2033–2035	Skupaj v EUR
1	Skupaj naložba	419.471,40	0,00	1.822.268,31	1.861.384,62	0,00	4.103.124,33
2	Stroški posojila	0,00	0,00	110.718,50	86.417,50	113.236,50	310.372,50
3	Skupaj s stroški posojila	419.471,40	0,00	1.932.986,81	1.947.802,12	113.236,50	4.413.496,83

MO Maribor bi s posojilom financirala približno 68 % naložbe. Viri financiranja so prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 15: Viri in dinamika financiranja variante 1 – tekoče cene

Ozn.	Postavka	2025–2026	2027–2030	2031	2032	Skupaj v EUR	Struktura %
1	Lastna sredstva	419.471,40	0,00	0,00	994.025,43	1.413.496,83	32,03
2	Dolgoročno posojilo			3.000.000,00	0,00	3.000.000,00	67,97
3	Skupaj s stroški posojila	419.471,40	0,00	3.000.000,00	994.025,43	4.413.496,83	100,00

⁵³ UMAR, JNGG, september 2025

⁵⁴ Obrestna mera 6M EURIBOR + 0,75 %, Odlok o proračunu Mestne občine Maribor za leto 2025, MUV, št. 8/25

10.5.3 Finančna analiza variante 1

Ocena stroškov vzdrževanja in amortizacija

V nadaljevanju so prikazani stroški tekočega vzdrževanja kolesarske poti s podporno konstrukcijo ter krajinsko arhitekturo in urbano opremo za varianto 1 za opazovano obdobje 30 let. Na vsakih deset let obratovanja je predviden znesek za večja popravila (investicijsko vzdrževanje). Pri varianti 1 so strošek tudi obresti in vodenje dolgoročnega posojila.

Ocenjen letni strošek vzdrževanja 733 m dolge kolesarske poti bo po sedanjih cenah znašal približno 4.200 EUR. Redno vzdrževanje ceste se začne v drugi polovici leta 2032. Večja popravila (investicijsko vzdrževanje) so predvidena na vsakih 10 let obratovanja v višini približno 4,3 % skupne vrednosti naložbe (GOI del, nasadov in urbane opreme), tj. približno 130.000,00 EUR po sedanjih cenah. Predvideno je 1-odstotno povečanje stroškov vzdrževanja. Viri podatkov za stroške tekočega in investicijskega vzdrževanja so navedeni v poglavju 9. Predvideni stroški vzdrževanja so prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 16: Predvideni stroški vzdrževanja po letih, varianta 1, v EUR

Postavke	2025–31	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Redno vzdrževanje	0,00	2.251,48	4.458,38	4.502,97	4.548,00	4.593,48	4.639,41	4.685,81
Investic. vzdrževanje		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	0,00	2.251,48	4.458,38	4.502,97	4.548,00	4.593,48	4.639,41	4.685,81

nadaljevanje preglednice

Postavke	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
Redno vzdrževanje	4.732,67	4.779,99	4.827,79	4.876,07	4.924,83	4.974,08	5.023,82	5.074,06
Investic. vzdrževanje	0,00	0,00		153.959,58	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	4.732,67	4.779,99	4.827,79	158.835,65	4.924,83	4.974,08	5.023,82	5.074,06

nadaljevanje preglednice

Postavke	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
Redno vzdrževanje	5.124,80	5.176,05	5.227,81	5.280,08	5.332,89	5.386,21	5.440,08	5.494,48
Investic. vzdrževanje	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	170.067,15	0,00	0,00
Skupaj	5.124,80	5.176,05	5.227,81	5.280,08	5.332,89	175.453,37	5.440,08	5.494,48

Letni stroški tekočega vzdrževanja kolesarske poti znašajo od 4.458,38 EUR v letu 2033 do 5.494,48 EUR v zadnjem opazovanem letu. Stroški investicijskega vzdrževanja v opazovanem obdobju so predvideni v letih 2042 in 2052 ter znašajo 153.959,58 EUR v letu 2042 in 170.067,15 EUR v letu 2052.

Amortizacija osnovnih sredstev po letih je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 17: Stroški amortizacije po letih, varianta 1, v EUR

Postavke	Nab. vred.	Am. st.	2025-2031	2032 (6 mesecev)	2033	2034	2035	2036
Cesta	2.203.358,42	3,80 %	0,00	41.863,81	83.727,62	83.727,62	83.727,62	83.727,62
Nasadi, oprema	430.002,13	15,00 %	0,00	32.250,16	64.500,32	64.500,32	64.500,32	64.500,32
Skupaj	2.633.360,55		0,00	74.113,97	148.227,94	148.227,94	148.227,94	148.227,94

nadaljevanje preglednice

Postavke	2037	2038	2039	2040	2041...	... 2054	Ost. vrednosti
Cesta	83.727,62	83.727,62	83.727,62	83.727,62	83.727,62	83.727,62	319.486,97
Nasadi, oprema	64.500,32	64.500,32	10.750,05	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	148.227,94	148.227,94	94.477,67	83.727,62	83.727,62	83.727,62	319.486,97

Kolesarska pot z nasadi in opremo se začne amortizirati v drugi polovici leta 2032. Ocenjeni strošek letne amortizacije osnovnih sredstev bo znašal 148.227,94 EUR od leta 2033 do 2038, v letu 2039: 94.477,67 EUR, leta 2040 in pozneje pa 83.727,62 EUR do konca opazovanega obdobja. Ostanek vrednosti znaša 319.486,97 EUR.

Prihodki - transferji iz proračuna

Naložba ne bo ustvarjala neto prihodkov. MO Maribor bo vzdrževalcu – predvidoma JP Nigrad, članu JHMB – s transferji iz mestnega proračuna pokrivala stroške vzdrževanja kolesarske poti s podporno konstrukcijo, nasadi in urbano opremo. Prihodke za obresti in stroške dolgoročnega posojila bo MO Maribor ustvarjala iz proračunskih virov. Proračunska sredstva za stroške vzdrževanja in posojila so prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 18: 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	2.251,48	4.458,38	4.502,97	4.548,00	4.593,48	4.639,41	4.685,81
- 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	110.718,5	86.417,50	62.081,50	37.745,50	13.409,50	0,00	0,00	0,00
Skupaj	0,00	110.718,5	88.668,98	66.539,88	42.248,47	17.957,50	4.593,48	4.639,41	4.685,81

nadaljevanje preglednice:

Postavke	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
- za tekoče vzdržev.	4.732,67	4.779,99	4.827,79	4.876,07	4.924,83	4.974,08	5.023,82	5.074,06
- za investic. vzdržev.	0,00	0,00	0,00	153.959,5	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
Skupaj	4.732,67	4.779,99	4.827,79	158.835,6	4.924,83	4.974,08	5.023,82	5.074,06

nadaljevanje preglednice:

Postavke	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
- za tekoče vzdržev.	5.124,80	5.176,05	5.227,81	5.280,08	5.332,89	5.386,21	5.440,08	5.494,48
- za investic. vzdržev.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	170.067,1	0,00	0,00
- za stroške posojila	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	5.124,80	5.176,05	5.227,81	5.280,08	5.332,89	175.453,3	5.440,08	5.494,48

Izračun finančne učinkovitosti variante 1

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

Preglednica 19: Denarni (finančni) tok variante 1, v EUR

Leto	Stroški naložbe	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
2025	419.471,40	0,00	0,00	0,00	-419.471,40	-403.337,88
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	1.626.425,51	0,00	0,00	0,00	-1.626.425,51	-1.285.387,71
2031	1.623.985,51	110.718,50	110.718,50	0,00	-1.623.985,51	-1.234.095,52
2032	0,00	88.668,98	88.668,98	0,00	0,00	0,00
2033	0,00	66.539,88	66.539,88	0,00	0,00	0,00
2034	0,00	42.248,47	42.248,47	0,00	0,00	0,00
2035	0,00	17.957,50	17.957,50	0,00	0,00	0,00
2036	0,00	4.593,48	4.593,48	0,00	0,00	0,00
2037	0,00	4.639,41	4.639,41	0,00	0,00	0,00
2038	0,00	4.685,81	4.685,81	0,00	0,00	0,00
2039	0,00	4.732,67	4.732,67	0,00	0,00	0,00
2040	0,00	4.779,99	4.779,99	0,00	0,00	0,00
2041	0,00	4.827,79	4.827,79	0,00	0,00	0,00
2042	0,00	158.835,65	158.835,65	0,00	0,00	0,00
2043	0,00	4.924,83	4.924,83	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	4.974,08	4.974,08	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	5.024,82	5.024,82	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	5.075,06	5.075,06	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	5.125,80	5.125,80	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	5.177,05	5.177,05	0,00	0,00	0,00
2049	0,00	5.228,81	5.228,81	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	5.281,08	5.281,08	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	5.333,89	5.333,89	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	175.454,36	175.454,36	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	5.441,08	5.441,08	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	5.495,48	5.495,48	319.486,97	319.486,97	98.503,80
Skupaj	3.669.882,42	745.764,49	745.764,49	319.486,97	-3.350.395,45	-2.824.317,31
Diskontir.	2.922.821,11	411.027,20	411.027,20	98.503,80		

10.5.4 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 GOI del =	0,6200
Korekcijski faktor urbane opreme =	0,9100
Korekcijski faktor ostalih stroškov =	1,0000

Glavne predpostavke modela so:

- upoštevani so investicijski stroški brez DDV in drugih dajatev,
- upoštevane so posredne koristi naložbe,
- opazovano obdobje je 30 let,
- upoštevana je 4-odstotna splošna diskontna stopnja iz 8. člena uredbe UEM.

Družbeni stroški in koristnost naložbe izhajajo iz:

A) Stroškov:

- vrednost investicije, znižana za DDV, znaša **3.008.100,34 EUR**.

B) Koristi:

- gradbenih del iz naslova izvajalskih pogodb v skupni višini **1.869.890,79 EUR**.

Preglednica 20: **Koristi iz naslova izvedbe naložbe po varianti 1**

Korekcijski faktor	Koristi	Vrednost v EUR
0,6200	GOI dela	1.329.254,18
0,9100	Urbana oprema	380.752,88
1,0000	Ostali stroški	154.883,73
	Skupaj koristi	1.864.890,79

- Izboljšanje zdravja občanov/manjša poraba zdravil:
Predpostavimo, da se zaradi uporabe kolesarske poti in posledično večjega obsega rekreacije izboljša zdravstveno stanje prebivalcev MO Maribor. V letu 2022 je član slovenskega gospodinjstva povprečno porabil 119,26 EUR za farmacevtske izdelke. V MO Maribor je sredi leta 2025 zabeleženo 114.053 prebivalcev. Če bi npr. 20 % prebivalcem MO Maribor zmanjšalo izdatke za farmacevtske proizvode za 10,00 EUR letno, bi korist iz tega naslova znašala 228.110,00 EUR/leto ($114.053 \text{ prebivalcev} \times 20 \% = 22.811 \times 10,00 \text{ EUR}$). Za obdobje 7 let bi ta posredna korist znašala **1.596.770,00,00 EUR**.

V naslednji preglednici so prikazani kazalniki ekonomske učinkovitosti naložbe, izvedene po varianti 1:

Preglednica 21: **Kazalniki ekonomske učinkovitosti naložbe, varianta 1**

Naziv	Kratica	Vrednost
Ekonomska diskontna stopnja		4,00 %
Ekonomska interna stopnja donosnosti	EIRR	6,54 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	ENPV	120.103,79 EUR
Stopnja družbene koristi	B/C ratio	1,0519

V naslednji preglednici (naslednja stran) je prikazan ekonomski tok naložbe:

Preglednica 22: **Ekonomski tok naložbe, varianta 1, v EUR**

Leto	Stroški	Koristi		Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
	Stroški naložbe brez DDV	Gradnja	Izboljšanje zdravja		
2025	343.829,02	213.158,97	0,00	-130.670,05	-125.644,28
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2031	1.333.135,66	826.485,87	0,00	-506.649,79	-385.012,20
2032	1.331.135,66	825.245,96	0,00	-505.889,71	-369.648,65
2033	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	160.267,06
2034	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	154.102,94
2035	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	148.175,91
2036	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	142.476,83
2037	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	136.996,95
2038	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	131.727,84
2039	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	126.661,39
2040	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2041	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2043	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2049	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	3.008.100,34	1.864.890,79	1.596.770,00	453.560,45	120.103,79
Diskont.	2.316.326,15	1.436.021,02	1.000.408,92		

V naslednji preglednici so prikazani podatki o ekonomskih stroških in koristih, opredeljenih v analizi, skupaj s pripadajočimi vrednostmi.

Preglednica 23: **Vrednosti ekonomskih stroškov in koristi (diskontiranih), varianta 1**

Koristi	Vrednost enote	Skupna vrednost	% skupnih koristi
	(kjer je primerno)	(v EUR, diskontirana)	
Gradnjo izvajajo lokalna podjetja		1.436.021,02	59 %
Izboljšanje zdravja občanov/manjša poraba zdravil		1.000.408,92	41 %
Skupaj		2.436.429,94	100 %
Stroški	Vrednost enote	Skupna vrednost	% skupnih stroškov
	(kjer je primerno)	(v EUR, diskontirana)	
Naložba v Dravsko kolesarsko pot, pododsek 5		2.316.326,15	100 %
Skupaj		2.316.326,15	100 %

10.6 Analiza stroškov in koristi variante 2

Varianta 2 je podrobneje predstavljena v točki 10.3.2; tukaj 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 celotne naložbe iz mehanizma DRR. Naložba bo izvedena v letih 2025–2027. Ker ne bo treba najeti posojila in odložiti začetka gradnje, dodatnih povišanj stroškov naložbe ni.

10.6.1 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 3.669.882,42 EUR z vključenim DDV.

Preglednica 24: **Ocenjena vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del – stalne cene**

Ozn.	Postavka	2025	2026	2027	Skupaj v EUR
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice		354.835,19		354.835,19
2	Kolesarska pot - cesta z odvodnjo		372.252,54	93.063,14	465.315,68
3	Podporne konstrukcije		1.609.292,17	402.323,05	2.011.615,22
4	Krajinska arhit. z urbano opremo		408.367,92	102.091,98	510.459,90
5	Cestna razsvetljava		110.958,63	27.739,65	138.698,28
6	Skupaj GOI dela	0,00	2.500.871,26	625.217,82	3.126.089,08
7	Proj. in inv. dokumentacija	64.636,21			64.636,21
8	Gradb. idr. nadzor in VZD		97.505,55	24.376,39	121.881,94
9	Informiranje in obveščanje		2.440,00		2.440,00
10	Skupaj ostali stroški	64.636,21	99.945,55	24.376,39	188.958,15
11	SKUPAJ NALOŽBA	64.636,21	2.955.652,00	649.594,21	3.669.882,42

Pripravljalna dela (tj. izdelava projektne, investicijske idr. dokumentacije) ter nakup zemljišč in pridobitev stvarnih pravic bodo izvedeni v letih 2025 in 2026. Gradnja kolesarske poti bo potekala v letih 2026 in 2027. Za preračun stroškov naložbe v tekoče cene je bila za leti 2026 in 2027 uporabljena uradna napovedana stopnja inflacije⁵⁵: 2,3 %. Večina stroškov GOI del (približno 80 %) naj bi nastala v letu 2026. Ocenjena vrednost naložbe po tekočih cenah z DDV znaša 3.759.926,17 EUR z DDV in je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 25: **Ocenjena vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del – tekoče cene**

Ozn.	Postavka	2025	2026	2027	Skupaj v EUR
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice		354.835,19		354.835,19
2	Kolesarska pot - cesta z odvodnjo		380.814,35	97.393,27	478.207,62
3	Podporne konstrukcije		1.646.305,88	421.042,74	2.067.348,62
4	Krajinska arhit. z urbano opremo		417.760,38	106.842,22	524.602,60
5	Cestna razsvetljava		113.510,68	29.030,35	142.541,03
6	Skupaj GOI dela	0,00	2.558.391,29	654.308,58	3.212.699,87
7	Proj. in inv. dokumentacija	64.636,21			64.636,21
8	Gradb. idr. nadzor in VZD		99.748,18	25.510,60	125.258,78
9	Informiranje in obveščanje		2.496,12		2.496,12
10	Skupaj ostali stroški	64.636,21	102.244,30	25.510,60	192.391,11
11	SKUPAJ NALOŽBA	64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17

10.6.2 Viri in dinamika financiranja variante 2

MO Maribor načrtuje financiranje naložbe iz sredstev mehanizma DRR, od koder lahko prejme 100-odstotno financiranje upravičenih stroškov (vključno z upravičenim DDV) oz. celotne naložbe, saj neupravičenih stroškov ni. Viri in dinamika financiranja naložbe so prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 26: **Viri in dinamika nastajanja stroškov variante 2, tekoče cene, v EUR**

Ozn.	Postavka	Leto	2025	2026	2027	Skupaj
1	Vrednost projekta z nepovratnim DDV		64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17
2	Vrednost brez DDV		52.980,50	2.471.697,36	557.228,84	3.081.906,70
3	Upravičeni stroški (US)		64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17
4	Sofinanciranje DRR – 100 % US			3.080.106,99	679.819,18	3.759.926,17
4.1	– EU (85 %)			2.618.090,94	577.846,30	3.195.937,24
4.2	– proračun RS (15 %)			462.016,05	101.972,88	563.988,93
5	Predfinanciranje US MO Maribor		64.636,21	–64.636,21	0,00	0,00
6	Neupravičeni stroški (NUS)		0,00	0,00	0,00	0,00
7	Cela naložba US in NUS (3 + 6)		64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17

Skupna vrednost naložbe, izvedene po varianti 2, v tekočih cenah znaša 3.759.926,17 EUR. Financiranje naložbe iz DRR se začne z letom 2026. Upravičene stroške, nastale v letu 2025, je MO Maribor predfinancirala in ji bodo povrnjeni iz evropskih in državnih virov leta 2026.

⁵⁵ Jesenska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, september 2025

10.6.3 Finančna analiza variante 2

Ocena stroškov vzdrževanja in amortizacija

V nadaljevanju so prikazani stroški tekočega vzdrževanja kolesarske poti s podporno konstrukcijo, nasadi in urbano opremo. Naložba bo začela obratovati proti koncu leta 2027. Na vsakih 10 let so predvidena večja popravila (investicijsko vzdrževanje). Viri podatkov za stroške tekočega in investicijskega vzdrževanja so navedeni v poglavju 9 Analiza tržnih možnosti.

Preglednica 27: Predvideni stroški vzdrževanja, varianta 2 po letih, v EUR

Postavke	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Redno vzdrževanje	4.284,42	4.327,26	4.370,54	4.414,24	4.458,38	4.502,97	4.548,00	4.593,48	4.639,41
Investic. vzdrževanje									
Skupaj	4.284,42	4.327,26	4.370,54	4.414,24	4.458,38	4.502,97	4.548,00	4.593,48	4.639,41

nadaljevanje preglednice

Postavke	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Redno vzdrževanje	4.685,81	4.732,67	4.779,99	4.827,79	4.876,07	4.924,83	4.974,08	5.023,82	5.074,06
Investic. vzdrževanje	146.487,25								
Skupaj	151.173,06	4.732,67	4.779,99	4.827,79	4.876,07	4.924,83	4.974,08	5.023,82	5.074,06

nadaljevanje preglednice

Postavke	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
Redno vzdrževanje	5.124,80	5.176,05	5.227,81	5.280,08	5.332,89	5.386,21	5.440,08	5.494,48	5.549,42
Investic. vzdrževanje		161.813,06							
Skupaj	5.124,80	166.989,11	5.227,81	5.280,08	5.332,89	5.386,21	5.440,08	5.494,48	5.549,42

Vzdrževanje se začne leta 2028. Letni stroški tekočega vzdrževanja kolesarske poti znašajo od 4.284,42 EUR v letu 2028 do 5.549,42 EUR v zadnjem opazovanem letu. Stroški investicijskega vzdrževanja v opazovanem obdobju so predvideni v letih 2037 in 2047 ter znašajo 146.487,25 EUR v letu 2037 in 161.813,06 EUR v letu 2047.

Amortizacija osnovnih sredstev po letih je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 28: Stroški amortizacije varianta 2 po letih, v EUR

Postavke	Nab. vred.	Am. st.	2028	2029	2030	2031	2032
Cesta	2.203.358,42	3,80 %	83.727,62	83.727,62	83.727,62	83.727,62	83.727,62
Nasadi, oprema	430,002	15,00 %	64.500,32	64.500,32	64.500,32	64.500,32	64.500,32
Skupaj	2.633.360,55		148.227,94	148.227,94	148.227,94	148.227,94	148.227,94

nadaljevanje preglednice

Postavke	2033	2034	2035	2036...	...2053	2054	Ost. vrednosti
Cesta	83.727,62	83.727,62	83.727,62	83.727,62	83.727,62	26.440,30	0,00
Nasadi, oprema	64.500,32	43.000,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	148.227,94	126.727,83	83.727,62	83.727,62	83.727,62	26.440,30	0,00

Kolesarska pot z nasadi in opremo se začne amortizirati leta 2028. Ocenjeni strošek letne amortizacije osnovnih sredstev bo znašal 148.227,94 EUR od leta 2028 do 2033, v letu 2034: 126.727,83 EUR, leta 2035 in pozneje pa 83.727,62 EUR do konca opazovanega obdobja. Ostanek vrednosti znaša 0,00 EUR.

Prihodki – transferji iz proračuna

Naložba ne bo ustvarjala neto prihodkov. MO Maribor bo vzdrževalcu – predvidoma JP Nigrad, članu JHMB – s transferji iz mestnega proračuna pokrivala stroške vzdrževanja kolesarske poti s podporno konstrukcijo, nasadi in urbano opremo. Proračunska sredstva za stroške tekočega in investicijskega vzdrževanja so prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 29: Proračunska sredstva za vzdrževanje, varianta 2, v EUR

Postavke	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Tekoče in inv. vzdržev.	4.284,42	4.327,26	4.370,54	4.414,24	4.458,38	4.502,97	4.548,00	4.593,48	4.639,41
Transferji iz prorač.	4.284,42	4.327,26	4.370,54	4.414,24	4.458,38	4.502,97	4.548,00	4.593,48	4.639,41

nadaljevanje preglednice:

Postavke	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Tekoče in inv. vzdržev.	151.173,06	4.732,67	4.779,99	4.827,79	4.876,07	4.924,83	4.974,08	5.023,82	5.074,06
Transferji iz prorač.	151.173,06	4.732,67	4.779,99	4.827,79	4.876,07	4.924,83	4.974,08	5.023,82	5.074,06

nadaljevanje preglednice:

Postavke	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
Tekoče in inv. vzdržev.	5.124,80	166.989,11	5.227,81	5.280,08	5.332,89	5.386,21	5.440,08	5.494,48	5.549,42
Transferji iz prorač.	5.124,80	166.989,11	5.227,81	5.280,08	5.332,89	5.386,21	5.440,08	5.494,48	5.549,42

Izračun finančne učinkovitosti variante 2

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

Preglednica 30: Denarni (finančni) tok variante 2, v EUR

Leto	Stroški naložbe	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
2025	64.636,21	0,00	0,00	0,00	-64.636,21	-62.150,20
2026	2.955.652,00	0,00	0,00	0,00	-	-
2027	649.594,21	0,00	0,00	0,00	-649.594,21	-577.486,89
2028	0,00	4.284,42	4.284,42	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	4.327,26	4.327,26	0,00	0,00	0,00
2030	0,00	4.370,54	4.370,54	0,00	0,00	0,00
2031	0,00	4.414,24	4.414,24	0,00	0,00	0,00
2032	0,00	4.458,38	4.458,38	0,00	0,00	0,00
2033	0,00	4.502,97	4.502,97	0,00	0,00	0,00
2034	0,00	4.548,00	4.548,00	0,00	0,00	0,00
2035	0,00	4.593,48	4.593,48	0,00	0,00	0,00
2036	0,00	4.639,41	4.639,41	0,00	0,00	0,00
2037	0,00	151.173,06	151.173,06	0,00	0,00	0,00

Leto	Stroški naložbe	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
2038	0,00	4.732,67	4.732,67	0,00	0,00	0,00
2039	0,00	4.779,99	4.779,99	0,00	0,00	0,00
2040	0,00	4.827,79	4.827,79	0,00	0,00	0,00
2041	0,00	4.876,07	4.876,07	0,00	0,00	0,00
2042	0,00	4.924,83	4.924,83	0,00	0,00	0,00
2043	0,00	4.974,08	4.974,08	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	5.023,82	5.023,82	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	5.074,06	5.074,06	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	5.124,80	5.124,80	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	166.989,11	166.989,11	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	5.227,81	5.227,81	0,00	0,00	0,00
2049	0,00	5.280,08	5.280,08	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	5.332,89	5.332,89	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	5.386,21	5.386,21	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	5.440,08	5.440,08	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	5.494,48	5.494,48	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	5.549,42	5.549,42	0,00	0,00	0,00
Skupaj	3.669.882,42	440.349,94	440.349,94	0,00	-	-
Diskontir.	3.372.303,51	222.986,05	222.986,05	0,00		

V naslednji preglednici so predstavljeni glavni elementi in parametri, uporabljeni v finančni analizi stroškov in koristi variante 2.

Preglednica 31: Izračun stopnje primanjkljaja v financiranju, varianta 2

	Glavni elementi in parametri	Vrednost	
1	Referenčno obdobje (leta)	30	
2	Finančna diskontna stopnja (%)	4	
	Glavni elementi in parametri	Vrednost, nediskontirana	Vrednost, diskontirana (čista sedanja vrednost)
3	Skupni naložbeni stroški brez nepredvidenih stroškov	3.669.882,42	3.372.303,51
4	Ostane vrednosti	0,00	0,00
5	Prihodki		222.986,05
6	Operativni stroški		222.986,05
	Izračun primanjkljaja v financiranju		
7	Čisti prihodek = prihodki – operativni stroški + ostane vrednosti (v EUR, diskontirano) = (5) – (6) + (4)		0,00
8	Naložbeni stroški – čisti prihodek = (3) – (7)		3.372.303,51
9	Stopnja primanjkljaja v financiranju (%) = (8)/(3)	100,00 %	

Izračuni v preglednici prikazujejo, da je primanjkljaj (vrzel) v financiranju 100 % in je naložba upravičena do financiranja celotnih upravičenih stroškov.

V nadaljevanju je prikazan izračun donosnosti naložbe s podporo Unije in brez nje.

Preglednica 32: **Izračun donosnosti naložbe s podporo Unije in brez nje, varianta 2**

Postavke		Brez podpore Unije (FSD/C) A		S podporo Unije (FSD/K) B (1)	
		Ni mogoče izračunati	FRR/C*	Ni mogoče izračunati	FRR/K*
1.	Finančna stopnja donosa (%)				
2.	Neto sedanja vrednost (v evrih)	-3.372.303,51	FNPV/C**	0,00	FNPV/K**

10.6.4 Izračun ekonomske učinkovitosti variante 2

Družbeni stroški in koristnost naložbe v gradnji kolesarske poti izhajajo iz:

A) Stroški:

- vrednost investicije, znižana za DDV, znaša **3.008.100,34 EUR**.

B) Koristi:

- iz gradbenih del iz naslova izvajalskih pogodb v skupni višini **1.864.890,77 EUR**;
- zaradi izboljšanja zdravja v višini **1.596.770,00 EUR** v obdobju 7 let;

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

Naziv	Kratica	Vrednost
Ekonomska diskontna stopnja		4,00 %
Ekonomska interna stopnja donosnosti	EIRR	7,36 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	ENPV	166.640,02 EUR
Stopnja družbene koristi	B/C ratio	1,0603

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	Izboljšanje zdravja		
2025	52.980,50	32.845,59	0,00	-20.134,91	-19.360,49
2026	2.422.665,57	1.501.946,80	0,00	-920.718,78	-851.256,27
2027	532.454,27	330.098,38	0,00	-202.355,89	-179.893,65
2028	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	194.989,38
2029	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	187.489,79
2030	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	180.278,65
2031	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	173.344,85
2032	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	166.677,74
2033	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	160.267,06
2034	0,00	0,00	228.110,00	228.110,00	154.102,94
2035	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2036	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2037	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2038	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Leto	Stroški	Koristi		Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
	Stroški naložbe brez DDV	Gradnja	Izboljšanje zdravja		
2039	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2040	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2041	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2043	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2049	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	3.008.100,34	1.864.890,77	1.596.770,00	453.560,43	166.640,02
Diskont.	2.764.183,20	1.713.672,80	1.217.150,42		

V naslednji preglednici so prikazani podatki o ekonomskih stroških in koristih variante 2, opredeljenih v analizi, skupaj s pripadajočimi vrednostmi.

Preglednica 35: **Vrednosti ekonomskih stroškov in koristi (diskontiranih), varianta 2**

Koristi	Vrednost enote	Skupna vrednost	% skupnih koristi
	(kjer je primerno)	(v EUR, diskontirana)	
Gradnjo izvajajo lokalna podjetja		1.713.672,80	58 %
Izboljšanje zdravja občanov/manjša poraba zdravil		1.217.150,42	42 %
Skupaj		2.930.823,23	100 %
Stroški	Vrednost enote	Skupna vrednost	% skupnih stroškov
	(kjer je primerno)	(v EUR, diskontirana)	
Naložba v Dravsko kolesarsko pot, pododsek 5		2.764.183,20	100%
Skupaj		2.764.183,20	100%

10.7 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.

10.7.1 Finančni kazalniki

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

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

Izračunani parametri	Varianta 1	Varianta 2
Prihodki (drugo leto po končanju naložbe)	4.458,38 EUR	4.327,26 EUR
Odhodki (drugo leto po končanju naložbe)	4.458,38 EUR	4.327,26 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 v letih	43,83	24,76
Finančna interna stopnja donosnosti naložbe	-9,68 %	Ni mogoče izračunati
Finančna neto sedanja vrednost naložbe	-2.824.317,31 EUR	-3.372.303,51 EUR
Relativna neto sedanja vrednost	-0,7696	-0,9189

10.7.2 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 37: **Kazalniki ekonomske učinkovitosti po variantah**

Izračunani parametri	Varianta 1	Varianta 2
Stroški naložbe (diskontirani)	2.316.326,15 EUR	2.764.183,20 EUR
Družbene koristi naložbe (diskontirane)	2.436.429,94 EUR	2.930.823,23 EUR
Ekonomska neto sedanja vrednost naložbe	120.103,79 EUR	166.640,02 EUR
Ekonomska interna stopnja donosnosti naložbe	6,54 %	7,36 %
Stopnja družbene koristnosti	1,0519	1,0603

10.7.3 Koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju

Izvedena naložba bo vplivala na dobro počutje in zadovoljstvo prebivalcev in obiskovalcev mesta, saj bo zaradi zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov in delcev ter hrupa iz motoriziranega prometa na cestnih odsekih, od koder se bo del prometa z osebnimi avtomobili preselil na kolesa in električna kolesa na pododseku 5 odseka 2 DKP, prispevala k čistejšemu zraku v mestu. Z navezavo na že zgrajene pododseke med Glavnim in dvoetažnim mostom ter mrežo kolesarskih povezav v mestu bo naložba prispevala k boljši dosegljivosti središča mesta na levem bregu Drave ter boljši urejenosti in večji privlačnosti nabrežja Drave na pododseku 5 med Studensko in Splavarsko brvjo. Izgrajeni pododsek bo prispeval tudi k povečanemu zanimanju domačih in tujih kolesarjev za celotno Dravsko kolesarsko pot skozi regijo Podravje in Slovenijo.

Po mnenju investitorja je zelo pomembna korist, ki je ni mogoče ovrednotiti v denarju, tudi prispevek k zagotavljanju pogojev za družbeno spremembo: za ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti za trajnostni razvoj mesta ter spreminjanje potovalnih navad z nadomeščanjem osebnih motornih vozil na kratkih dnevnih poteh (npr. na poti iz pretežno stanovanjskih sosesk na zahodu proti središču mesta, kar zagotavlja obravnavani pododsek) s pešačenjem in kolesarjenjem ter kombiniranjem peš hoje in kolesarjenja z javnim potniškim prometom za daljše poti.

10.8 Analiza tveganj in analiza občutljivosti za varianti

10.8.1 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 38: 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: 4 Stroški: 2 Kakovost: 3	1	Čas: 4 Stroški: 2 Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none"> Projekt ne bo pravočasno in kakovostno pripravljen Dolgi postopki v institucijah Sprejemanje napačnih odločitev Nejasno opredeljene odgovornosti in pristojnosti udeležencev v projektu 	<ul style="list-style-type: none"> Imenovanje izkušenega in strokovno usposobljenega odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta Svetovanje in pomoč notranjih in zunanjih strokovnjakov

Preglednica 39: 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"> Ponovitev postopka javnega naročila Pritožbe pri postopku javnega naročila Pozen začetek projekta 	<ul style="list-style-type: none"> Posebno pozornost nameniti postopku priprave javnega naročila
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"> Podaljšanje rokov izvedbe in potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev (rebalans proračuna) Zamude pri pridobitvi ustrezne dokumentacije Spreminjanje in dopolnjevanje dokumentacije 	<ul style="list-style-type: none"> Priprava kakovostne razpisne dokumentacije za JN Jasno definiranje pogojev, ki jih mora ponudnik – izvajalec izpolniti (reference, kadrovska zasedba), in ustreznih meril za izbor ponudnika, Stalni nadzor nad delom izvajalcev za pravočasno ukrepanje
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"> Projekt ne bo zaključen v predvidenem roku Potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev Izguba sredstev EU 	<ul style="list-style-type: none"> Priprave kvalitetne dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo Spremljanje izvajanja in pravočasno dokončanje projekta za pridobitev sredstev EU

Preglednica 40: Tveganja 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"> Slabo in neredno vzdrževanje Uničenje površine (npr. s stroji za vzdrževanje struge), zasaditev/opreme (vandalizem) Nezadovoljstvo uporabnikov 	<ul style="list-style-type: none"> Izbor odgovornih izvajalcev vzdrževanja Redno pregledovanje površin za kolesarje, zasaditev in urbane opreme

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 pripravo projekta sta pomembna predvsem strokovno usposobljena ekipa investitorja, in hiter odziv institucij, da bodo pravočasno izvedeni vsi postopki za zaokrožanje zemljišč in pridobitev stvarnih pravic. MO Maribor je imenovala odgovornega vodjo projekta, ki so mu pri pripravi naložbe v pomoč strokovnjaki iz drugih strokovnih služb investitorja (pravna služba, področje financ, področje javnih naročanj, področje komuniciranja, informatika itd.), po potrebi tudi zunanji strokovnjaki. Pomemben del tveganja je pridobitev sredstev za izvedbo projekta iz mehanizma DRR. Vodja projekta bo v sodelovanju z notranjimi in zunanjimi strokovnjaki pripravil kakovostno dokumentacijo. Zato investitor meni, 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. Tveganje 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, odprave napak v garancijski dobi).

Največje tveganje predstavlja upoštevanje dogovorjene časovnice za načrtovana dela, saj lahko pri projektih, ki so financirani iz evropskih virov, zamuda ogrozi pridobitev že odobrenih 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 ustreznih materialov za povozne površine, podporne in oporne konstrukcije ter zasaditve, ki ne zahtevajo dosti vzdrževanja. Urbana oprema je pogosto tarča vandalizma. Vzdrževalec bo moral zagotoviti redno pregledovanje površin kolesarske poti in urbane opreme ter po potrebi poskrbeti za sprotne popravila.

10.8.2 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 variante 1

Preglednica 41: Vplivi sprememb naložbe na finančno NPV in IRR

Spremembe vrednosti naložbenih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR naložbe	-9,64 %	-9,68 %	-9,72 %
Finančna NPV naložbe v EUR	-2.795.089,10	-2.824.317,31	-2.853.545,52
Spremembe vrednosti operativnih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR operativnih stroškov	-9,65 %	-9,68 %	-9,71 %
Finančna NPV operativnih stroškov v EUR	-2.820.207,04	-2.824.317,31	-2.828.427,58

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 variante 1

Preglednica 42: Vplivi sprememb družbenih koristi naložbe na ekonomsko NPV in IRR

Spremembe vrednosti naložbenih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Ekonomska IRR naložbe	7,08 %	6,54 %	6,02 %
Ekonomska NPV naložbe v EUR	143.267,05	120.103,79	96.940,53
Spremembe vrednosti operativnih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Ekonomska IRR operativnih stroškov	6,02 %	6,54 %	7,07 %
Ekonomska NPV operativnih stroškov v EUR	95.739,49	120.103,79	144.468,09

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.

Odstotni delež sprememb pri uporabljenih spremenljivkah je v prikazan v naslednji preglednici.

Preglednica 43: Ocenjeni učinki spremenljivk variante 1

Preizkušena spremenljivka	Sprememba finančne stopnje donosa (%) +/-	Sprememba finančne čiste sedanje vrednosti (%) +/-	Sprememba ekonomske stopnje donosa (%) +/-	Sprememba ekonomske čiste sedanje vrednosti (%) +/-
Povečanje predračunske vrednosti investicije	+0,39 %	+0,39 %	-19,29 %	-19,29 %
Zmanjšanje predračunske vrednosti investicije	-1,03 %	-0,39 %	+8,18 %	+19,29 %
Povečanje vrednosti operativnih stroškov	+0,33 %	+0,15 %	/	/
Zmanjšanje vrednosti operativnih stroškov	-0,15 %	-0,15 %	/	/
Povečanje družbenih koristi	/	/	+8,09 %	+20,29 %
Zmanjšanje družbenih koristi	/	/	-8,02 %	-20,29 %

Pri povečanje predračunske vrednosti investicije se negativna vrednost FSD in FNSV povečata za 0,39 %, vrednost ESD in ENSV pa se zmanjšata za 19,29 %. Pri zmanjšanju predračunske vrednosti se negativni vrednosti FSD in FNSV zmanjšata za 1,03 % in 0,39 %, vrednosti ESD in ENSV pa se povečata za 8,18 % oz. 19,29 %.

Pri povečanju vrednosti operativnih stroškov se negativni vrednosti FSD in FNSV povečata za 0,33 % oz. 0,15 %. Pri zmanjšanju operativnih stroškov se negativni vrednosti FSD in FNSV zmanjšata za 0,15%.

Pri povečanju družbenih koristi se vrednosti ESD in ENSV povečata za 8,09 % oz. 20,29 %. Pri zmanjšanju družbenih koristi pa se vrednosti ESD in ENSV zmanjšata za 8,08 % oz. 20,29 %.

Analiza občutljivosti variante 2

Analiza občutljivosti finančnih kazalnikov variante 2

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

Preglednica 44: Vplivi sprememb naložbe na finančno NPV in IRR

Spremembe vrednosti naložbenih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR naložbe	Ni mogoče izračunati	Ni mogoče izračunati	Ni mogoče izračunati
Finančna NPV naložbe v EUR	-3.338.580,47	-3.372.303,51	-3.406.026,54
Spremembe vrednosti operativnih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR operativnih stroškov	Ni mogoče izračunati	Ni mogoče izračunati	Ni mogoče izračunati
Finančna NPV operativnih stroškov v EUR	-3.370.073,65	-3.372.303,51	-3.374.533,37

Analiza občutljivosti ekonomskih kazalnikov variante 2

Preglednica 45: Vplivi sprememb družbenih koristi na ekonomsko NPV in IRR

Spremembe vrednosti naložbenih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Ekonomska IRR naložbe	7,99 %	7,36 %	6,75 %
Ekonomska NPV naložbe v EUR	194.281,85	166.640,02	138.998,19
Spremembe vrednosti operativnih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Ekonomska IRR operativnih stroškov	6,75 %	7,36 %	7,98 %
Ekonomska NPV operativnih stroškov v EUR	137.331,79	166.640,02	195.948,25

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

Odstotni delež sprememb pri uporabljenih spremenljivkah je v odstotkih prikazan v naslednji preglednici.

Preglednica 46: Ocenjeni učinki spremenljivk variante 2

Preizkušena spremenljivka	Sprememba finančne stopnje donosa (%) +/-	Sprememba finančne čiste sedanje vrednosti (%) +/-	Sprememba ekonomske stopnje donosa (%) +/-	Sprememba ekonomske čiste sedanje vrednosti (%) +/-
Povečanje predračunske vrednosti investicije	Ni mogoče izračunati	+1,00%	-8,25%	-16,59%
Zmanjšanje predračunske vrednosti investicije	Ni mogoče izračunati	-1,00%	+8,56%	+16,59%
Povečanje vrednosti operativnih stroškov	Ni mogoče izračunati	0,07%	/	/
Zmanjšanje vrednosti operativnih stroškov	Ni mogoče izračunati	-0,07%	/	/
Povečanje družbenih koristi	/	/	+8,47%	+17,59%
Zmanjšanje družbenih koristi	/	/	-8,33%	-17,59%

Pri povečanju predračunske vrednosti naložbe se negativna vrednost FNSV poveča za 1,00 %, vrednosti ESD in ENSV pa se zmanjšata za 8,25 % oz. 16,59 %. Pri zmanjšanju predračunske vrednosti naložbe se negativna vrednost FNSV zmanjša za 1,00 %, vrednosti ESD in ENSV pa se povečata za 8,56 % oz. 16,59 %.

Pri povečanju vrednosti operativnih stroškov se negativna vrednost FNSV poveča za 0,07 %. Pri zmanjšanju operativnih stroškov se negativna vrednost FNSV zmanjša za 0,07 %.

Pri povečanju družbenih koristi se vrednosti ESD in ENSV povečata za 8,47 % oz. 17,59 %. Pri zmanjšanju družbenih koristi pa se vrednosti ESD in ENSV zmanjšata za 8,33 % oz. 17,59 %.

10.9 Merila in uteži za oceno in izbiro optimalne variante

V tem poglavju sta obravnavani 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 kolesarske poti, podpornih konstrukcij ter zasaditev 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 iz DRR;
- 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 DRR: primerjava variant v zvezi s pridobitvijo nepovratnih sredstev iz mehanizma DRR;
- 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 z vidika 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 47: Pregled vrednosti primerjanih meril obeh variant

Ozn.	Merila	Varianta 1	Varianta 2
1	Investicijski stroški z DDV v tekočih cenah v EUR	4.103.124,33	3.759.926,17
2	Letni stroški obratovanja (drugo leto obratovanja) v EUR	4.458,38	4.327,26
3	Najeto dolgoročno posojilo v EUR	3.000.000,00	0,00
4	Stroški obresti in vodenja posojila v EUR	310.372,50	0,00
5	Finančna neto sedanja vrednost FNSV * v EUR	-2.824.317,31	-3.372.303,51
6	Finančna interna stopnja donosnosti FISD *	-9,68%	Ni mogoče izračunati
7	Višina sofinanciranja iz DRR – EU sredstva v EUR	0,00	3.759.926,17
8	Ekonomska neto sedanja vrednost ENSV v EUR	120.103,79	166.640,02
9	Ekonomska interna stopnja donosnosti EISD	6,54 %	7,36 %
10	Koeficient družbene koristnosti	1,0519	1,0603
11	Trajanje izvajanja naložbe	7,50 leta	2,75 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 48: **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 EU sredstev (DRR)	da	3	1	3
		ne	1		
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		
Skupaj točk				17	29

10.10 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 obravnavani pododsek 5 med Studensko in Splavarsko brvjo odseka 2 DKP skozi Maribor. 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 ureditev površine za kolesarje (in pešce) že leta 2027, ugodnejša od variante 1, po kateri bi bil začetek gradnje kolesarske poti odložen za pet let (na leto 2031) in kolesarska pot na voljo šele v drugi polovici leta 2032.

Če bi se za izvedbo naložbe uporabila varianta 1, bi se sedanje okoljske razmere, kot je npr. odlaganje snega na površino poti in zaraščенost obrežja Drave, ob sedanji poti še nadaljevale. Negativne bi bile tudi posledice hrupa in emisij iz motornih vozil, ki bi se še naprej uporabljala, ker nezgrajena kolesarska pot ne bi nudila možnosti za zamenjavo osebnega vozila za kolo na dnevnih poteh v mestno središče in nazaj. S tem bi se slabšala tudi kakovost življenja prebivalcev v stanovanjskih objektih ob cestah, ki bi se uporabljale namesto kolesarske poti. Enako velja tudi za obiskovalce tega dela mestnega središča.

10.11 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 653.570,66 EUR nižji kot pri varianti 1;
- predvideno je sofinanciranje z nepovratnimi sredstvi iz mehanizma DRR v višini 3.759.926,17 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 financiranja celotne naložbe iz mehanizma DRR se gradnja DKP lahko začne že v letu 2026, skupni čas izvedbe naložbe, vključno s pripravo naložbe v letih 2025 in 2026, je manj kot tri leta (2,75 leta); pri varianti 1, ob upoštevanju, da z naložbo povezani stroški nastajajo že v letu 2025, pa sedem 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**.

10.12 Ocena primernosti izvedbe naložbe v obliki javno-zasebnega partnerstva

Ureditev kolesarske poti na pododseku 5 odseka 1, med Studenško in Splavarsko brvjo, je prispevek k dograditvi mednarodne kolesarske poti in širitvi mestnega kolesarskega omrežja. Kolesarska pot bo kot javno dobro brezplačno na voljo vsem uporabnikom. MO Maribor z naložbo ne bo ustvarjala prihodkov. Kolesarsko pot s podporno konstrukcijo ter nasadi in urbano opremo bo predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad, d. o. o., član JHMB, 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 investicije

Načrtovana naložba je novogradnja mešane površine za kolesarje in pešce, tj. dvosmerne kolesarske poti in površine za pešce v skladu s predpisi o načrtovanju kolesarskih poti (Pravilnik o kolesarskih površinah) v dolžini 733 m, z ureditvijo in zaščito brežin, ureditvijo odvajanja padavinske in zaledne vode, razsvetljava, ozelenitvijo in namestitvijo urbane opreme. Objekt nima vplivov na okolje.

Objekti so po Uredbi o razvrščanju objektov CC-SI razvrščeni:

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

Projektna dokumentacija PZI je pripravljena v skladu z Gradbenim zakonom⁵⁶. Kolesarska pot spada med enostavne objekte, podporne in oporne konstrukcije pa med nezahtevne objekte, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno.

11.2 Tehnično tehnološka rešitev

Tehnično tehnološka rešitev je povzeta iz projektne dokumentacije PZI „Novelacija/optimizacija PZI projektne dokumentacije projekta Dravske kolesarske poti: Adamičevo naselje – dvoetažni most (med Splavarsko in Studenško brvjo), odsek 2, pododsek 5“, ki jo je pripravila projektantska družba Megalit, d. o. o., januarja 2026 po izvedeni optimizaciji projekta (februar 2025) in strokovni recenziji (december 2025)⁵⁷. V tem poglavju so na kratko povzete rešitve iz Zbirnega načrta št. 2419-ZN-P5 in posameznih načrtov: načrta opornih konstrukcij, javne razsvetljave in krajinske arhitekture, ki so del projekta za izvedbo PZI.

Meje obdelave (gledano vzdolž toka reke od zahoda proti vzhodu): začetek pri km 15 + 155 (Studenška brv na zahodu), zaključek pri km 15 + 888 (Splavarska brv na vzhodu). Dolžina trase je skupaj 733 m. Na pododseku 5 poteka trasa kolesarske in pešpoti po neutrjeni javni poti ob Dravi, ki na levi strani (gledano vzdolž rečnega toka) meji na brežino reke, na desni strani pa na strma pobočja ostankov dravske terase. Sedanja širina poti neutrjene javne poti znaša 1,5–2,5 m.

Zaradi prostorskih omejitev se gradi skupna površina na kolesarje in pešce, tj. dvosmerna kolesarska pot s površino za pešce in skupno širino 4,0 m. Zaradi širitve trase je ob robu površine za kolesarje in pešce predvidena gradnja opornih in podpornih konstrukcij. Pododsek 5 se konča z navezavo na območje posebne obdelave Splavarske brvi in ureditve platoja Taborskega nabrežja (odsek 6), ki pa sta vključena v drug projekt. Kolesarska pot se nadaljuje proti vzhodu do dvoetažnega mostu po pododsekih 7–10, ki so bili zgrajeni v okviru prve etape gradnje v letih 2022–2023.

⁵⁶ Gradbeni zakon – GZ, Uradni list RS, št. 61/17 s popravkom in Gradbeni zakon GZ-1, Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNSPP in 133/23

⁵⁷ Megalit, d. o. o., Na Boč, 2319 Poljčane, št. načrta 2419, februar 2025/december 2025 (po recenziji)

Dimenzije vozišča s horizontalnimi in vertikalnimi elementi

Pri načrtovanju dimenzij kolesarske poti je upoštevan Pravilnik o kolesarskih površinah⁵⁸.

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

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

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

Voziščna konstrukcija

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

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

Podporne in oporne konstrukcije

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

Na celotnem pododseku 5 so predvidene naslednje oporne in podporne konstrukcije:

⁵⁸ Uradni list RS, 36/18

- pilotna stena OK5-1: dolžina 159,33 m, svetla višina 1,55 m,
- pilotna stena OK5-2: dolžina 149,97 m, svetla višina 1,55 m,
- pilotna stena OK5-3: dolžina 72,56 m, svetla višina 2,00 m,
- pilotna stena OK5-4: dolžina 126,36 m, svetla višina 2,50 (0,55) m,
- oporna konstrukcija – pilotna stena PK-1: dolžina 72,62 m, svetla višina 2,50 m.

Oporne konstrukcije so zasnovane kot armiranobetonski (AB) zidovi na uvrtnih jeklenih pilotih, ojačenih z uvrtnimi jeklenimi sidri. Pred AB zidom – pod gredo – bo na zid privijačena jeklena mreža za pritrjevanje plezalk. Med AB zidom in kolesarsko potjo se namesti humusna gredica za vzpenjavke. Na začetkih in koncih opornih konstrukcij je pilotna greda arhitekturno oblikovana tako, da zaporni zid ni potreben. AB konstrukcija se izvede po tehnologiji „bele kadi“, kjer hidroizolacija v zaledju ni potrebna. Nad zidovi dostopi za pešce niso predvideni, zato se predvidijo varovalne ograje le za vzdrževalce. Zaščita ljudi pred padci se izvede z vegetacijo – grmičevjem na brežini.

Komunalni vodi

Po trasi načrtovanega pododseka 5 DKP potekajo obstoječi komunalni vodi: vodovod, kanalizacija, električni vodi (nizko-, srednje- in visokonapetostni), TK in CATV vodi ter plinovod. Potek načrtovane kolesarske poti je usklajen s trasami obstoječih vodov, upoštevani so vsi predpisani odmiki in zahteve iz projektnih pogojev upravljavcev. Ob gradbenih posegih se tangirani vodi ustrezno uredijo: zaščitijo, po potrebi tudi prestavijo, skupaj s pripadajočo infrastrukturo.

Vodovod: na obravnavanem območju je predvidena gradnja pitnikov, ki pa niso vključeni v to naložbo. Predvidena je le vgradnja cevi PE100 d32 NP 16 barov, SDR 11.

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

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

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

Kanalizacija: prestavitev kanalizacijskih vodov ni predvidena.

Odvodnjavanje meteorne in zaledne vode s kolesarske poti je predvideno disperzno. S prečnimi in vzdolžnimi nakloni vozišča se padavinska voda, ki se zbira na utrjenih površinah, vodi do roba vozišča, kjer se prek betonske berme steka po brežini v Dravo. Za opornimi konstrukcijami bo odvodnjavanje potekalo prek muld ali kanalet, od koder se bo voda usmerjala do obstoječega sistema kanalizacije oziroma do prepustov, prek njih pa na drugo stran utrjene površine, kjer se bo izlila v Dravo. Na mestih, kjer ni podpornih zidov, bo odvodnjavanje padavinske vode na stiku poti in spodnjega roba pobočja izvedeno v širokem gruščnatem jarku, rastlinskem zadrževalniku padavinske vode, v katerem lahko počasi ponika.

Javna razsvetljava

Na območju obdelave je vod javne razsvetljave (JR). Potek kolesarske poti je usklajen s traso obstoječih vodov JR. Upoštevani so vsi odmiki in zahteve iz projektnih pogojev, ki so jih izdali upravljavci. Na območju, kjer se gradnja kolesarske poti in drugih objektov, naprav in napeljav dotika obstoječega voda JR, je treba vod zaščititi ali prestaviti. Predvidena je namestitev nove javne razsvetljave s 25 LED svetilkami na kandelabrih višine 5 m. Obliko svetilk je določil arhitekt. Svetilke bodo nameščene enostransko, na desni strani poti, ob pobočjih dravskih teras. V nočnem času bo svetlobni tok manjši, pri zaznavi gibanja se bo povečal. Svetilke bodo priključene na novo odjemno mesto, ki bo nameščeno ob Studenški brvi. Razsvetljava bo kot celota ustrezala standardu SIST EN 13201, Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja⁵⁹ in SIST EN 40.

Horizontalna in vertikalna signalizacija ter usmerjanje

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

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

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



Ozelenitev in urbana oprema

Pri projektiranju je bilo treba smiselno upoštevati celovit prostorski koncept ureditve obrežja reke Drave, načrtovan obvodni park kot zeleni obroč, katerega glavna povezovalna pot je kolesarska pot s pešpotjo. Osnovno izhodišče zasnove je ohraniti zelen značaj desnega brega Drave, ki poleg zagotavljanja ekoloških funkcij prispeva k doživljajski privlačnosti obrečnega ambianta ter z zelenilom in senco predstavlja kontrast bolj urbanemu levemu bregu – Lentu. Zasnova zelenih površin obsega:

⁵⁹ Ur. l. RS, št. 81/07 s spremembami

- sanacijo in zasaditev vkopnih in nasipnih brežin: na območju posega v brežino se odstrani vsa vegetacija. Večja drevesa se v skladu s priporočili krajinskega arhitekta odstranijo ali zaščitijo. Na brežine se posadijo nova drevesa s ciljem izoblikovati previsne krošnje nad zalednim delom kolesarske poti, grmovnice in gozdne trajnice;
- pod pilotnimi stenami se izdelajo gredice širine 55 cm za zasaditev plezalk in trajnic;
- na mestih brez podpornih zidov se grede nadaljujejo v širok jarek (100 cm) – rastlinski zadrževalnik padavinske vode;
- na območju pred Studenško brvjo, ob vhodih v podzemno zaklonišče, je predviden svetel gozdni ambient z redko zasajenimi drevesi in gozdnimi trajnicami v zaledju. Predvidena je tudi zasaditev novo urejenega gozdnega ambienta za umetniško instalacijo „klop Trenutek“ (avtorice Vlaste Čobal Sedmak), ki jo je treba zaradi širitve poti prestaviti. Na novem mestu se kot dodatna urbana oprema postavijo modularni elementi iste avtorice.

V okviru ozelenitve je predvidena zasaditev 109 novih avtohtonih dreves, 990 novih grmovnic, 178 plezalk za pilotne stene in več kot šest tisoč vrtnih in gozdnih trajnic. Po končani gradnji se ponovno zatravijo vse površine, predvidene za zatravitev (breg reke, brežine za novimi opornimi zidovi, brežine ob novi betonski klančini, ter območja z ustrojem za gruščno trato).

Ob podporni konstrukciji PK5-2 in med zidovi OK5-2 in OK5-3 je predvidena betonska klop. Vz dolž trase se v vrzeli med novimi opornimi konstrukcijami namestijo nove tipske klopi z lesenim sedežem in naslonjalom ter kovinskim ogrodjem. Na začetku in koncu trase se postavijo koši za smeti in koši za pasje iztrebke.

12 VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

12.1 Vrsta investicije z vidika povabila DRR

Z vidika povabila DRR je načrtovana naložba gradnja kolesarske infrastrukture, to je naložba v izvedbo gradbenih, obrtnih in instalacijskih del, s katerimi se bodo uredili trdna in trajna voziščna struktura predpisane širine, oporni in podporni konstrukcijski elementi, ozelenitev in namestitve urbane opreme. Med storitvami so predvideni le izdelava dokumentacije (razen DIIP), predpisan strokovni nadzor in koordinator VZD, kot so opredeljeni v DIIP. Načrtovana sta tudi nakup nekaterih zemljišč zaradi zaokrožitve trase ter pridobitev stvarnih pravic (pravice graditi ter trajne in začasne služnosti). Ti stroški niso bili vključeni v DIIP.

12.2 Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah

Stroški naložbe v drugo etapo gradnje odseka 2 – pododsek 5 DKP, od Studenške do Splavarske brvi, so ocenjeni na podlagi projektne dokumentacije PZI „Novelacija/optimizacija PZI projektne dokumentacije projekta Dravske kolesarske poti: Adamičevo naselje – dvoetažni most (med Splavarsko in Studenško brvjo), odsek 2, pododsek 5“ iz januarja 2026 s popisom in projektantskim predračunom. Cene v predračunih so bile izražene v cenah februar 2025, zato so vse cene revalorizirane na cene junij 2025. Vrednost naložbe po stalnih cenah znaša 3.008.100,34 EUR brez DDV, z DDV pa 3.669.882,42 EUR in je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 49: Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, stalne cene

Ozn.	Postavka	brez DDV	DDV	z DDV
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice	290.848,52	63.986,67	354.835,19
2	Kolesarska pot - cesta z odvodnjo in prom. opremo	381.406,29	83.909,39	465.315,68
3	Podporne konstrukcije	1.648.864,93	362.750,29	2.011.615,22
4	Krajinska arhitektura z urbano opremo	418.409,75	92.050,15	510.459,90
5	Cestna razsvetljava	113.687,12	25.011,16	138.698,28
6	Skupaj GOI dela (2 do 5)	2.562.368,09	563.720,99	3.126.089,08
7	Projektna, investicijska idr. dokumentacija	52.980,50	11.655,71	64.636,21
8	Gradbeni nadzor in VZD	99.903,23	21.978,71	121.881,94
9	Informiranje in obveščanje (table za oznako)	2.000,00	440,00	2.440,00
10	Skupaj ostali stroški (7 do 9)	154.883,73	34.074,42	188.958,15
11	SKUPAJ NALOŽBA (1 + 6 + 10)	3.008.100,34	661.782,08	3.669.882,42

Postavke od 1 do 5 so povzete iz PZI. Stroški GOI del zajemajo tudi stroške nepredvidenih del v višini 5 %. Vključeni so v skladu z napotki iz povabila DRR⁶⁰.

⁶⁰ Sprememba prve dopolnitve povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij, MKRR, 24. junija 2024, točka 5.6.5, Upravičeni in neupravičeni stroški, tretja alineja

Projektna dokumentacija zajema stroške optimizacije projekta in recenzije. Stroški investicijske dokumentacije zajemajo stroške priprave PIZ in IP. DIIP je bil pripravljen leta 2024 in stroški njegove priprave niso vključeni v stroške naložbe. Stroški priprave dokumentacije, ki so že nastali, temeljijo na dejanskih stroških, ostali stroški so ocenjeni podlagi stroškov iz podobnih projektov. V dokumentacijo so uvrščeni tudi stroški priprave ocen skladnosti projekta z načeli DNSH, vplivu na podnebne spremembe in krepitve podnebne odpornosti, ki jih je investitor naročil pri zunanjih izvajalcih. Postavka Gradbeni nadzor in VZD (8) zajema stroške predpisanega gradbenega nadzora in koordinatorja varnosti in zdravja pri delu ocenjene na podlagi primerljivih projektov. Stroški predpisanega informiranja in obveščanja (9) zajemajo postavitev začetne in stalne table z logotipi na gradbišču za označitev projekta v skladu z navodili za projekte, sofinancirane iz sredstev EU. Obveščanje javnosti bo potekalo prek spletne strani investitorja (<https://maribor.si>) in tiskovnih konferenc investitorja ter ni zajeto v stroških komuniciranja.

Vrednost naložbe v gradnjo pododseka 5 na odseku 2 DKP med Studensko in Splavarsko brvjo je v skladu z napotki iz povabila DRR o vključitvi „vnaprej dogovorjenih prilagoditev cen zaradi spremembe stroškov“ preračunana tudi v tekoče cene. Za preračun je uporabljena napovedana stopnja inflacije za 2026–2027⁶¹, in sicer 2,3 % na letni ravni. Vrednost naložbe po tekočih cenah znaša 3.081.906,70 EUR brez DDV, z DDV pa 3.759.926,17 EUR in je kljub vključitvi dodatnih stroškov za nakup zemljišč in pridobitev stvarnih pravic nižja od vrednosti v DIIP, in sicer (v tekočih cenah) brez DDV za 148.907,41 EUR, z DDV pa za 181.667,04 EUR, kar je posledica optimizacije projekta. Vrednost naložbe v tekočih cenah je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 50: **Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, tekoče cene**

Ozn.	Postavka	brez DDV	DDV	z DDV
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice	290.848,52	63.986,67	354.835,19
2	Kolesarska pot - cesta z odvodnjo in prom. opremo	391.973,46	86.234,16	478.207,62
3	Podporne konstrukcije	1.694.548,05	372.800,57	2.067.348,62
4	Krajinska arhitektura z urbano opremo	430.002,13	94.600,47	524.602,60
5	Cestna razsvetljava	116.836,91	25.704,12	142.541,03
6	Skupaj GOI dela (2 do 5)	2.633.360,55	579.339,32	3.212.699,87
7	Projektna, investicijska idr. dokumentacija	52.980,50	11.655,71	64.636,21
8	Gradbeni nadzor in VZD	102.671,13	22.587,65	125.258,78
9	Informiranje in obveščanje (table za oznako)	2.046,00	450,12	2.496,12
10	Skupaj ostali stroški (7 do 9)	157.697,63	34.693,48	192.391,11
11	SKUPAJ NALOŽBA (1 + 6 + 10)	3.081.906,70	678.019,47	3.759.926,17

12.3 Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah

Pri razvrščanju stroškov naložbe na upravičene in neupravičene so upoštevani napotki iz povabila DRR, poglavje 5.6 Državno kolesarsko omrežje, ter Navodila organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027 (v nadaljnjem besedilu: navodila o US)⁶².

⁶¹ Jesenska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, Ljubljana, september 2025

⁶² verzija 1.2, MKRR, Ljubljana, avgust 2024

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

- nakup nezazidanih zemljišč (do 10% višine skupnih upravičenih stroškov in izdatkov projekta) – v skladu z navodili o US se v to skupino uvrščajo tudi stroški pridobitve stvarnih pravic;
- gradnja nepremičnin, vključno z nujnimi nepredvidenimi deli ter vnaprej dogovorjenimi prilagoditvami cen zaradi spremembe stroškov,
- stroški informiranja in komuniciranja (ki smejo znašati največ 10% skupnih upravičenih stroškov in izdatkov projekta),
- stroški storitev zunanjih izvajalcev (projektna in investicijska dokumentacija ter nadzor),
- davek na dodano vrednost (DDV), ki se lahko vključi v finančni načrt kot upravičen strošek le v delu, za katerega upravičenec nima pravice do odbitka DDV.

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

Preglednica 51: **Upravičeni stroški naložbe, v EUR, stalne in tekoče cene**

Ozn.	Postavka	Stalne cene (z DDV)	Tekoče cene (z DDV)
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice	354.835,19	354.835,19
2	Kolesarska pot – cesta z odvodnjo in prom. opremo	465.315,68	478.207,62
3	Podporne konstrukcije	2.011.615,22	2.067.348,62
4	Krajinska arhitektura z urbano opremo	510.459,90	524.602,60
5	Cestna razsvetljava	138.698,28	142.541,03
6	Skupaj GOI dela (2 do 5)	3.126.089,08	3.212.699,87
7	Projektna, investicijska idr. dokumentacija	64.636,21	64.636,21
8	Gradbeni nadzor in VZD	121.881,94	125.258,78
9	Informiranje in obveščanje (table za oznako)	2.440,00	2.496,12
10	Skupaj ostali stroški (7 do 9)	188.958,15	192.391,11
11	SKUPAJ NALOŽBA (1 + 6 + 10)	3.669.882,42	3.759.926,17

12.4 Okvirna časovnica za izvedbo naložbe

Izhodišča za določitev časovnice

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

MO Maribor se poteguje za pridobitev sredstev za financiranje iz mehanizma DRR, zato je dinamika priprave in izvedbe naložbe vezana na potrditev vloge ter projektne in investicijske dokumentacije v drugi fazi postopka potrjevanja vlog v DRR (potrjevanje za NPO) in sklenitev pogodbe o sofinanciranju. MO Maribor bo vlogo v drugo fazo predložila marca 2026, sklenitev pogodbe je pričakovana maja 2026.

Okvirna časovnica za pripravo in izvedbo naložbe

Na podlagi navedenih predpostavk je predlagana okvirna časovnica za izvedbo naložbe, ki je prikazana v naslednji preglednici. Ta časovnica v primerjavi s časovnico iz DIIP nekoliko spremenjena, tj. prilagojena predvidenemu poteku ocenjevanja vloge v drugi fazi potrjevanja vlog v DRR in predvidenemu datumu sklenitve pogodbe o sofinanciranju z MZI.

Preglednica 52: **Okvirna časovnica za izvedbo naložbe v DKP – pododsek 5**

	Dejavnost	Začetek mm/llll	Konec mm/llll
1	Projektna dokumentacija PZI	08/2020	02/2026
2	Pridobitev soglasja DRSI	07/2024	05/2025
3	Vloga v DRR – 1. faza	08/2024	09/2024
5	Uvrstitev v seznam DRR (ločeni projekt), podpis DRR	10/2024	03/2026
6	Priprava in potrditev PIZ, IP idr. dokumentacije	01/2026	02/2026
7	Predložitev vloge za NPO	02/2026	03/2026
8	Priprava in izvedba JR za izvedbo naložbe	03/2026	05/2026
9	Predvidena sklenitev pogodbe NPO	05/2026	05/2026
10	Sklenitev pogodbe z zunanjim izvajalcem	05/2026	05/2026
11	Gradnja DKP D3 pododsek 5	06/2026	08/2027
12	Gradbeni nadzor in koordinacija VZD	06/2026	09/2027
13	Informiranje in komuniciranje	05/2026	stalno
14	Pregled objekta. administrativni zaključek projekta	07/2027	09/2027

V letu 2025 se je zaključila posodobitev projektne dokumentacije po recenziji. V začetku leta 2026 je pripravljena investicijska (PIZ in IP) in druga dokumentacija (npr. ocena skladnosti s horizontalnimi načeli). Postopek za izbiro izvajalcev (javno naročilo z odložnim pogojem, ki bo sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem vezal na sklenitev pogodbe o financiranju) se predvidoma začne po potrditvi investicijske dokumentacije, marca 2026, sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem je predvidena po sklenitvi pogodbe o sofinanciranju z MZI, predvidoma maja 2026. GOI dela se bodo začela junija 2026 in trajala do avgusta 2027. Nadzor bo potekal ves čas gradnje. Informiranje in komuniciranje (spletna stran investitorja) bo potekalo celotno obdobje, od sklenitve pogodbe o sofinanciranju do končane naložbe. Tabla s predpisanimi oznakami sofinancerja bo postavljena ob začetku gradnje, na koncu bo zamenjana s stalno tablo. Septembra 2027 je predviden komisijski ogled objekta in izročitev zgrajene kolesarske poti v uporabo. Administrativni zaključek projekta je načrtovan septembra 2027.

12.5 Specifikacija (upravičenih) naložbenih stroškov po letih

V skladu z okvirno časovnico iz prejšnje točke se bo naložba izvajala v letih 2026 in 2027. V letu 2025/2026 je bila pripravljena predpisana projektna in investicijska dokumentacija. V letu 2026 bodo odkupljena zemljišča in pridobljene stvarne pravice na njih. Marca 2026 je predvidena objava javnega naročila za izbiro izvajalca. Gradnja kolesarske poti se bo predvidoma začela junija 2026 (po podpisu pogodbe o sofinanciranju). Gradnja DKP, gradbeni nadzor in koordinacija VZD bodo potekali tudi leta 2027; gradnja naj bi bila končana avgusta 2027. V tretjem trimesečju 2027 sta predvidena pregled in izročitev DKP v vzdrževanje in uporabo, septembra se bo projekt zaključil s končnim poročilom. Dinamika izvajanja del po stalnih in tekočih cenah je prikazana v naslednjih dveh preglednicah:

Preglednica 53: Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, stalne cene

Ozn.	Postavka	2025	2026	2027	Skupaj 2025–2027
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice		354.835,19		354.835,19
2	Kolesarska pot - cesta z odvodnjo in opremo		372.252,54	93.063,14	465.315,68
3	Podporne konstrukcije		1.609.292,17	402.323,05	2.011.615,22
4	Krajinska arhitektura z urbano opremo		408.367,92	102.091,98	510.459,90
5	Cestna razsvetljava		110.958,63	27.739,65	138.698,28
6	Skupaj GOI dela (2 do 5)	0,00	2.500.871,26	625.217,82	3.126.089,08
7	Projektna, investicijska idr. dokumentacija	64.636,21			64.636,21
8	Gradbeni nadzor in VZD		97.505,55	24.376,39	121.881,94
9	Informiranje in obveščanje (table za oznako)		2.440,00		2.440,00
10	Skupaj ostali stroški (7 do 9)	64.636,21	99.945,55	24.376,39	188.958,15
11	SKUPAJ NALOŽBA (1 + 6 + 11)	64.636,21	2.955.652,00	649.594,21	3.669.882,42

Preglednica 54: Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, tekoče cene

Ozn.	Postavka	2025	2026	2027	Skupaj 2025–2027
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice		354.835,19		354.835,19
2	Kolesarska pot - cesta z odvodnjo in opremo		380.814,35	97.393,27	478.207,62
3	Podporne konstrukcije		1.646.305,88	421.042,74	2.067.348,62
4	Krajinska arhitektura z urbano opremo		417.760,38	106.842,22	524.602,60
5	Cestna razsvetljava		113.510,68	29.030,35	142.541,03
6	Skupaj GOI dela (2 do 5)	0,00	2.558.391,29	654.308,58	3.212.699,87
7	Projektna, investicijska idr. dokumentacija	64.636,21			64.636,21
8	Gradbeni nadzor in VZD		99.748,18	25.510,60	125.258,78
9	Informiranje in obveščanje (table za oznako)		2.496,12		2.496,12
10	Skupaj ostali stroški (7 do 9)	64.636,21	102.244,30	25.510,60	192.391,11
11	SKUPAJ NALOŽBA (1 + 6 + 11)	64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17

Ker so, kot je ugotovljeno v točki 12.3, upravičeni vsi stroški, vključno z DDV, ki ga upravičenec ne more odbiti (nepovratni DDV), preglednici zgoraj prikazujeta tudi dinamiko upravičenih stroškov. V letu 2025 so nastali upravičeni stroški v višini 64.636,21, v letu 2026 bo nastala večina stroškov GOI del in nadzora v višini 3.015.470,78 EUR, leta 2027 pa 679.819,18 EUR. Celotna vrednost upravičenih stroškov naložbe, vključno z nepovratnim DDV, bo znašala 3.759.926,17 EUR. Vsi navedeni zneski so izraženi v tekočih cenah.

12.6 Predvideni viri in dinamika financiranja

V naslednjih preglednicah so prikazani viri in dinamika financiranja naložbe. Upravičeni stroški Dravske kolesarske poti kot državne kolesarske poti se financirajo v celoti (100 %), od tega iz Kohezijskega sklada 85 %, iz proračuna RS pa 15 %.

Preglednica 55: Viri in dinamika nastajanja stroškov naložbe, v EUR, tekoče cene

Ozn.	Postavka	Leto			Skupaj
		2025	2026	2027	
1	Vrednost projekta z nepovratnim DDV	64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17
2	Vrednost brez DDV	52.980,50	2.471.697,36	557.228,84	3.081.906,70
3	Upravičeni stroški (US)	64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17
4	Sofinanciranje DRR - 100 % US	64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17
4.1	– EU (85 %)	54.940,78	2.563.150,16	577.846,30	3.195.937,24
4.2	– proračun RS (15 %)	9.695,43	452.320,62	101.972,88	563.988,93
5	Neupravičeni stroški (NUS)	0,00	0,00	0,00	0,00
6	Cela naložba US in NUS (3 + 6)	64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17

Preglednica 56: Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene

Ozn.	Postavka	Leto			Skupaj
		2025	2026	2027	
1	Vrednost projekta z nepovratnim DDV	64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17
2	Vrednost brez DDV	52.980,50	2.471.697,36	557.228,84	3.081.906,70
3	Upravičeni stroški (US)	64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17
4	Sofinanciranje DRR - 100 % US		3.080.106,99	679.819,18	3.759.926,17
4.1	– EU (85 %)		2.618.090,94	577.846,30	3.195.937,24
4.2	– proračun RS (15 %)		462.016,05	101.972,88	563.988,93
5	Predfinanciranje MO Maribor	64.636,21	-64.636,21	0,00	0,00
6	Neupravičeni stroški (NUS)	0,00	0,00	0,00	0,00
7	Cela naložba EU i MO Maribor (4 + 5)	64.636,21	3.015.470,78	679.819,18	3.759.926,17

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

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

- iz Kohezijskega sklada se financira 3.195.937,24 EUR (85 % upravičenih stroškov),
- iz proračuna RS pa razlika v višini 563.988,93 EUR (15 % upravičenih stroškov).

Ker se financiranje iz kohezijskih sredstev začne po podpisu pogodbe o sofinanciranju (predvidoma maja 2026), je MO Maribor stroške, nastale v letu 2025, predfinancirala, nato pa se ji v letu 2026 povrnejo iz kohezijskih sredstev.

V povabilu DRR je zahtevano, da DRSI, ki je v primeru državnega kolesarskega omrežja vključen kot investitor, izda soglasje. DRSI je 7. maja 2025 izdal soglasje za združen projekt. RRA za Podravje je vlogo za soglasje za razdelitev združenega projekta predložila 16. julija 2024. V času priprave tega PIZ pisnega odgovora še ni.

13 VARSTVO OKOLJA IN OCENA SKLADNOSTI Z NAČELOM DNSH

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

13.1 Vpliv naložbe na okolje v času obratovanja

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

Naložba bo potekala na vodnem (priobalnem) zemljišču vodotoka, reke Drave. Ker gre za objekt javne gospodarske infrastrukture, je gradnja v skladu s 37. čl. Zakona o vodah⁶³ (ZV-1) dovoljena. Vsi posegi v prostor so v skladu s 5. členom ZV-1 načrtovani tako, da ne prihaja do poslabšanja stanja voda. Po končani gradnji bo vzdolž reke omogočeno urejanje in vzdrževanje brežine in rečne struge Drave.

Območje naložbe je v skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Urbanskega platoja, Limbuške dobrove in Dravskega polja⁶⁴ (v nadaljnjem besedilu: vodovarstvena uredba) uvrščeno delno v ožje, delno v širše vodovarstveno območje zajetij pitne vode, VVO II in VVO III. Območje ne spada v območje opozorilnih kart oziroma ni opredeljeno kot poplavno območje.

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

13.2 Varstvo okolja med gradnjo pododseka 5 DKP

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

Posegi v širše vplivno območje gradnje bodo zgolj začasni, z ureditvijo začasnih dovozov, začasnih izkopov ter začasnih deponij zemljine in humusa. Pri gradbiščnih transportih se lahko na cestiščih nabira blato ali prah. Težave se zmanjšajo s pranjem koles in protiprašnim polivanjem asfaltnih površin. Gradbiščni hrup bo v mejah, predpisanih z uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju.

⁶³ ZV-1, Uradni list RS, št. 67/02 s spremembami, zadnjič spremenjen z odl. US, Uradni list RS, št. 52/24

⁶⁴ Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15

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

13.3 Skladnost naložbe z načelom DNSH

Projekti, uvrščeni v DRR, morajo ustrezati načelom, da se ne škoduje bistveno (Do No Significant Harm – DNSH) v skladu z 9. členom Uredbe (EU) 2021/1060⁶⁵, ob upoštevanju Smernic organa upravljanja za uporabo načela, da se ne škoduje bistveno⁶⁶, in kjer je relevantno, Tehničnih meril za izbor projektov za izpolnjevanje načela, da se ne škoduje bistveno⁶⁷ in Omilitvenih ukrepov ter priporočil iz predhodne ocene Programa EKP 2021–2027⁶⁸. (CVPO za PEKP).

Pri presoji, ali predlagani projekti ustrezajo načelu DNSH, se ugotavlja ali projekt/naložba v celotni življenjski dobi, od izgradnje do konca uporabe, **bistveno škoduje** okoljskim ciljem, ki so opredeljeni v Smernicah o DNSH⁶⁹:

1. **blažitvi podnebnih sprememb** bi škodovala naložbe, ki bi privedle do znatnih emisij toplogrednih plinov;
2. **prilagajanju podnebnim spremembam** bi škodovala naložbe, ki bi povečale škodljiv vpliv na sedanje podnebje ali poslabšale vpliv podnebja na ljudi, naravo ali sredstva v prihodnosti;
3. **trajnostni uporabi in varstvu vodnih in morskih virov** bi škodovala naložbe, ki bi škodovala dobremu stanju ali ekološkemu potencialu vodnih teles (površinskih in podzemnih voda) ali okoljskemu stanju morskih voda;
4. **krožnemu gospodarstvu, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem**, bi škodovala naložbe, ki bi privedle do znatne neučinkovitosti pri uporabi materialov, neposredne ali posredne rabe naravnih virov, znatnega povečanja nastajanja, sežiganja ali odlaganja odpadkov ali dolgoročnega odlaganja odpadkov, ki bistveno in dolgoročno škoduje okolju;
5. **preprečevanju in nadzorovanju onesnaževanja** bi škodovala naložbe, ki bi privedle do znatnega povečanja emisij onesnaževal v zrak, vodo ali zemljo v primerjavi s stanjem pred začetkom izvajanja naložbe;
6. **varstvu in obnovi biotske raznovrstnosti in ekosistemov** bi škodovala naložbe, ki bi bistveno škodovala dobremu stanju in odpornosti ekosistemov ali stanju ohranjenosti habitatov in vrst (vključno s tistimi, ki so v interesu EU).

⁶⁵ Uredba (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in sveta z dne 21. junija 2024, UL L 231, 30.06.2021

⁶⁶ 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)

⁶⁷ prav tam

⁶⁸ Strokovna in tehnična podpora pri izvedbi celovite presoje vplivov na okolje za program evropske kohezijske politike 2021–2027, Dodatek za presajo načela, da se ne škoduje bistveno, Ljubljana, 2022

⁶⁹ Povzeto po Smernice DNSH

Skladnost načrtovane naložbe z načelom DNSH je ocenjena na podlagi projektne dokumentacije PZI⁷⁰ s poenostavljeno oceno za ukrep Državno kolesarsko omrežje⁷¹ iz Smernic DNSH, ki temelji na CVPO za PEKP. V tej presoji je ugotovljeno, da je mogoče ukrep Državno kolesarsko omrežje uvrstiti na področje intervencije s 100-odstotno podporo ciljem na področju podnebnih sprememb in 100-odstotno podporo okoljskim ciljem.

Zaradi preglednosti in ustreznosti načrtovane naložbe tehničnim merilom za izbiro projektov je v skladu s Smernicami DNSH ocenjen vpliv naložbe na okolje v „celotnem življenjskem ciklu“, torej tudi v času gradnje. V nadaljevanju je predstavljena enostavna ocena v obliki „kontrolnega obrazca“ (1. in 2. del), ki ga je pripravilo ministrstvo za naravne vire in prostor.

Naložba bo izvedena tako, da v času obratovanja, po končanih delih, ne bo **nikakršnih škodljivih vplivov** na okoljske cilje oziroma se bodo vplivi zmanjšali. Gradnja pododseka 5 DKP ob Dravi v Mariboru enako, kot je ugotovljeno za celotni ukrep Državno kolesarsko omrežje v okviru specifičnega cilja RSO 3.2, po končani izvedbi zagotavlja 100-odstotni koeficient podpore ciljem na področju podnebnih sprememb in 100-odstotni koeficient podpore okoljskim ciljem.

Preglednica 57: Kontrolni seznam za oceno DNSH – 1. del

<i>Ali je za okoljske cilje v nadaljevanju potrebna vsebinska ocena skladnosti ukrepa z načelom, da se ne škoduje bistveno?</i>	<i>Škoduje bistveno DA ali NE</i>	<i>Utemeljitev, kjer je relevantno (samo za vplive v času gradnje)</i>
Blažitev podnebnih sprememb	NE	Ukrep v skladu z Uredbo (EU) 2021/241 100-odstotno prispeva k ciljem na področju podnebnih sprememb.
Prilagajanje podnebnim spremembam	NE	Ukrep v skladu z Uredbo (EU) 2021/241 100-odstotno prispeva k ciljem na področju podnebnih sprememb. <u>Utemeljitev</u> : načrtovana naložba izpolnjuje merila iz Dodatka A k Prilogi TM: <ul style="list-style-type: none"> - v času obratovanja naložbe ne bo nikakršnih tveganj za podnebje - pri naložbi se ne pričakujejo nevarnosti, povezane s podnebjem, iz preglednice 2 v Prilogi TM (poplavna varnost, obalna erozija).
Trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov	NE	Ukrep v skladu z Uredbo (EU) 2021/241 100-odstotno prispeva k drugim okoljskim ciljem. <u>Utemeljitev</u> : Obratovanje načrtovane naložbe izpolnjuje merila iz Dodatka B k Prilogi TM: ni tveganj za ohranjanje dobrega stanja voda in dobrega ekološkega potenciala. Naložba bo potekala na priobalnem območju reke Drave, vendar ne bo posegala v vodotok reke. Območje ni opredeljeno kot poplavno območje.

⁷⁰ Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 2: Potovalna kolesarska pot Adamičevo naselje – dvoetažni most“, PZI, Proinfra, Maribor, in Megalit, Poljčane, september 2020

⁷¹ Smernice DNSH; Priloga 2 Primeri uporabe poenostavljenega pristopa k oceni skladnosti ukrepa z DNSH, Primer 2

Ali je za okoljske cilje v nadaljevanju potrebna vsebinska ocena skladnosti ukrepa z načelom, da se ne škoduje bistveno?	Škoduje bistveno DA ali NE	Utemeljitev, kjer je relevantno (samo za vplive v času gradnje)
		<p>Naložba pomeni ukrep na vodovarstvenem območju, ki je v skladu z vodovarstveno uredbo umeščeno delno v širše, delno v ožje vodovarstveno območje zajetij pitne vode (VVO III in VVO II).</p> <p>Za projekt so bili 9. septembra 2020 izdani projektni pogoji št. 35506-1956/2020-2 Ministrstva za okolje in prostor, Direkcije Republike Slovenije za vode, Sektorja območja Drave (OU 4).</p> <p>V zvezi s priobalnim in vodovarstvenim območjem, kjer bo potekala naložba, so pri projektiranju (PZI) upoštevani vse omejitve in pogoji iz veljavnih predpisov ter zahteve izdajatelja projektnih pogojev.</p> <p>Pri gradnji pododseka 5 DKP bo upoštevano, da poseg ne sme poslabšati stanja voda v smislu kakovosti, pretočnih razmer in poplavne varnosti. Predvideni so naslednji omilitveni ukrepi</p> <ul style="list-style-type: none"> - načrtovana naložba ne posega v vodno telo - načrtovani so odmiki od zgornjega roba brežine v kombinaciji z načrtovano površino poti, kjer predpisanih odmikov ni mogoče doseči - vsi odpadki (ki jih ni mogoče ponovno uporabiti) se zbirajo ločeno in odstranijo na ustrezno deponijo - voda za gradnjo se ne zajema iz reke; onesnažena in nefiltrirana odpadna voda z gradbišča se ne odvaja v reko - omogočen bo dostop za vzdrževanje struge; za ta namen je predvidena snemljiva varnostna ograja itn.
Krožno gospodarstvo, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem	NE	<p><u>Utemeljitev:</u> Pri izbiri izvajalca GOI del bodo upoštevani elementi zelenega javnega naročanja.</p> <p>V zvezi s preprečevanjem in ponovno uporabo odpadkov so predvideni naslednji omilitveni ukrepi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - primerni gradbeni odpadki (peščeni prod, ki se odstrani, je mestoma primeren za ponovno uporabo) se bodo ponovno uporabili (OU 1) - pri gradnji bo poskrbljeno za minimaliziranje generiranja odpadkov (OU 2).
Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja zraka, vode ali tal	NE	<p>Navedena infrastruktura v skladu z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2021/2139 ne škoduje bistveno okoljskemu cilju ob upoštevanju določenih tehničnih meril.</p> <p><u>Utemeljitev:</u> Pri obratovanju naložba ne bo onesnaževala zraka, vode ali tal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - emisij v zrak ne bo - padavinska voda in zaledna voda, ki se bo zbirala na utrjenih površinah (ne bo onesnažena z onesnaževali), se bo prek berme stekala v Dravo (OU 4)

Ali je za okoljske cilje v nadaljevanju potrebna vsebinska ocena skladnosti ukrepa z načelom, da se ne škoduje bistveno?	Škoduje bistveno DA ali NE	Utemeljitev, kjer je relevantno (samo za vplive v času gradnje)
		<ul style="list-style-type: none"> - odvajanje padavinske vode v reko je urejeno v skladu z zahtevami (lega izpustne glave, zavarovanje struge pred vodno erozijo) - odvodnjavanje za utrjenimi deli – opornimi konstrukcijami (voda ne bo onesnažena) bo potekalo po muldah ali kanaletah do obstoječega sistema kanalizacije in nato v reko (OU 4) - svetlobnega onesnaženja ne bo. Ob DKP je predvidena namestitev nove razsvetljave z LED svetilkami, ki bo v celoti ustrezala standardu SIST EN 13201, Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja⁷² in SIST EN 40. Predvideno je tudi upoštevanje zelenih javnih naročil (OU 19). <p>Za čas gradnje so predvideni ukrepi za zmanjšanje hrupa in nastajanja prahu, ukrepi za preprečitev onesnaževanja okolja in voda (preprečitev iztekanja tekočih goriv idr. nevarnih snovi v tla ali reko ter takojšnja odstranitev posledic ob morebitni nezgodi); neprečiščena in nefiltrirana kalna voda z območja gradbenega posega se ne bo odvajala v vodotok ipd.</p>
Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov	NE	<p>Navedena infrastruktura v skladu z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2021/2139 ne škoduje bistveno okoljskemu cilju ob upoštevanju določenih tehničnih meril.</p> <p><u>Utemeljitev:</u> Naložba izpolnjuje merila iz Dodatka D k Prilogi TM. Naložba bo potekala na območju Natura 2000 – Drava (ID št. SI5000011), širšem območju naravne vrednote Mariborsko jezero (ID št. 6459) in lokalnega zavarovanega območja Krajinski park Mariborsko jezero (ID št. 658).</p> <p>V času obratovanja naložba ne bo vplivala na poslabšanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov. Ohranjene bodo zelene površine (zasaditev grmovnic za ohranitev senčnosti struge) (OU 5).</p> <p>V času gradnje bi utegnili načrtovana dela na območju vodnih in priobalnih zemljišč kratkotrajno negativno vplivati na ribje populacije, npr.: nenamerni izpusti onesnaževal (strupene snovi, fekalije, cement) v vodotok, izvajanje del v neustreznem času (v času drstenja) ali ribam neustrezni posegi v vodni in obvodni prostor (utrjevanje brežin, odstranjevanje vegetacije ipd.).</p> <p>Gradnja bo potekala na območju ribolovnega revirja Drava 7, ki ga upravlja Ribiška družina Maribor.</p> <p>V zvezi z varovanjem populacije rib je Zavod za ribištvo Slovenije izdal projektne pogoje, ki so v celoti upoštevani pri projektiranju.</p>

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

<i>Ali je za okoljske cilje v nadaljevanju potrebna vsebinska ocena skladnosti ukrepa z načelom, da se ne škoduje bistveno?</i>	<i>Škoduje bistveno DA ali NE</i>	<i>Utemeljitev, kjer je relevantno (samo za vplive v času gradnje)</i>
		<p>Pri gradnji bodo upoštevane omejitve in pogoji iz Zakona o sladkovodnem ribištvu⁷³, ki so vključeni v projektne pogoje Zavoda za ribištvo Slovenije (OU 4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - ohranjata se zgradba in delovanje vodnega in obvodnega sistema - ukrepi ne smejo potekati na drstiščih in v času drstenja rib - v omočeni del struge in vodotok se ne posega - med gradnjo se voda ne zajema iz Drave - odlaganje vsakršnih odpadkov v vodo in na priobalno območje je prepovedano - predvideni so ukrepi za preprečevanje padanja gradbenega materiala (malta, okruški ipd.) v vodo - betoniranja (oporne konstrukcije) se morajo izvajati z vodotesnim opaženjem.

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

Legenda:

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

Priloga OU: Omilitveni ukrepi in priporočila.

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

⁷³ ZSRib, Uradni list RS 61/06)

14 ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI

14.1 Analiza zaposlenih

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

MO Maribor kot investitorka za pripravo in izvedbo naložbe v gradnjo pododseka 5 odseka 2 DKP ne načrtuje novih zaposlitev. Po končani naložbi bo objekt prenesla na DRSI, predtem pa bo pododsek 5 predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad, d. o. o., član Javnega holdinga Maribor. Tudi javno podjetje Nigrad kot predvideni vzdrževalec pododseka 5 odseka 2 DKP za vzdrževanje novega objekta gospodarske javne infrastrukture ne načrtuje novih zaposlitev.

Načrtovana naložba je z vidika ustvarjanja novih delovnih mest nevtralna.

14.2 Usposobljenost prijavitelja za izvedbo načrtovane naložbe

MO Maribor ima več let izkušenj z izvajanjem projektov, sofinanciranih s sredstvi EU. Izkušnje so prikazane v naslednji preglednici:

Preglednica 58: **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
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
SKUPAJ (že zaključeni projekti):		72.236.402,97	42.967.086,8	31.485.954,98

14.3 Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe

MO Maribor bo za izvedbo naložbe v skladu z zakonodajo o javnem naročanju⁷⁴ in internimi akti izbrala zunanje izvajalce za izvedbo GOI del, strokovni nadzor in koordinatorja ZVD. Postopek za izbiro izvajalca GOI del bo začela takoj po predložitvi vloge v drugo fazo potrjevanja projektov, predvidoma marca 2026. Javno naročilo bo objavljeno z odložnim pogojem, ki pogojuje sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem s sklenitvijo pogodbe o financiranju naložbe.

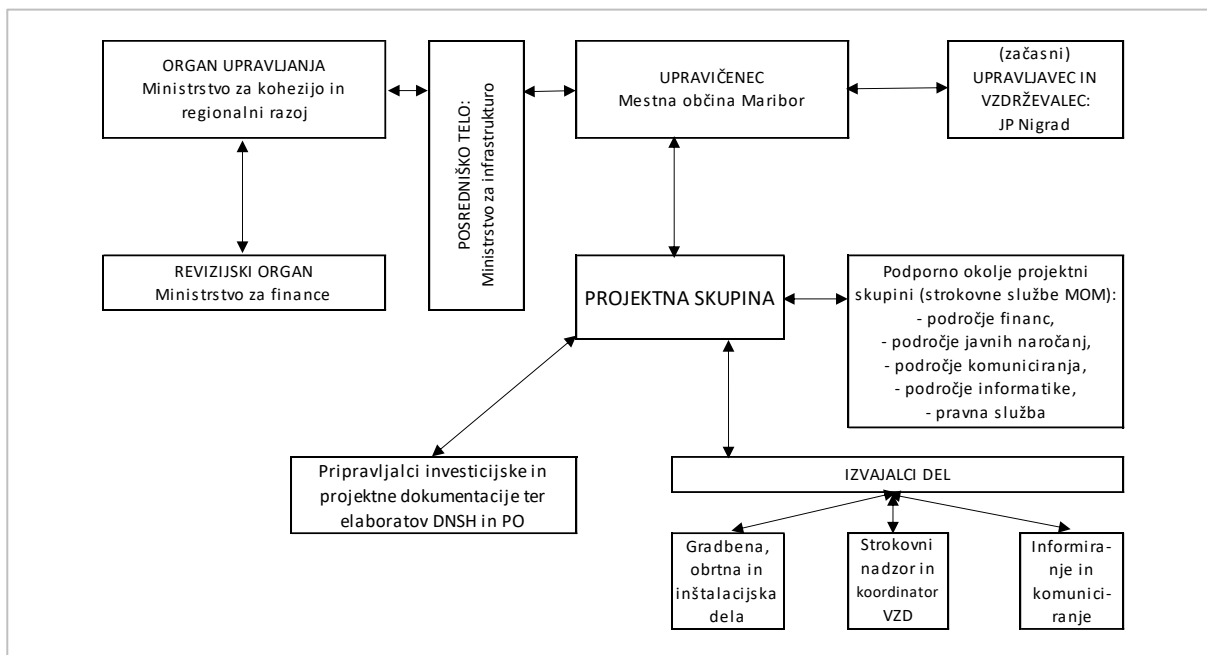
Pri investitorju bo naložbo spremljal Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet. Skrbnik projekta je Boštjan Štuhec, dipl. inž. grad., z večletnimi izkušnjami pri vodenju tovrstnih projektov.

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

Povezave med deležniki, vključenimi v pripravo in izvedbo načrtovane naložbe, so prikazane na sliki na naslednji strani

⁷⁴ ZJN-3, Uradni list RS, št. 91/15 s spremembami in dopolnitvami, nazadnje spremenjen v 83/25 – ZOUL

Slika 5: Organizacijska shema za izvedbo naložbe



15 UTEMELJITEV IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE IN PRIPRAVA NADALJNJE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

15.1 Povzetek izbire optimalne variante z utemeljitvijo

V poglavju 10 tega PIZ sta ocenjeni možni varianti, s katerima bi MO Maribor kot investitorica dosegla cilje, ki si jih je zastavila ob načrtovanju izgradnje Dravske kolesarske poti (DKP) na pododseku 5 odseka 2, med Studenško in Splavarsko brvjo, v zvezi z zagotavljanjem pogojev za spodbujanje spremembe potovalnih navad in trajnostne mobilnosti ter vplivom na kakovost življenja prebivalcev, in prispevala k doseganju nacionalnih in evropskih ciljev na področju trajnostne mobilnosti v okviru PEKP.

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 mestnega proračuna z najetjem dolgoročnega posojila, ki je po predpostavkah možno šele leta 2031. Zaradi odložitve naložbe in najema posojila se poveča vrednost naložbe zaradi inflacije in stroškov posojila. Učinki projekta in vse koristi, povezane z njimi, se odložijo za več kot sedem let. V vmesnem času uporabniki za dnevne poti med Studenci in središčem mesta uporabljajo osebna vozila, zaradi neskljenosti poti pa manj uporabljajo tudi že zgrajene pododseke med Glavnim in dvoetažnim mostom. Zaradi naraščajočega motoriziranega prometa se utegnejo poslabšati okoljske razmere in kakovost življenja prebivalcev v tem delu mesta;
- za izvedbo naložbe po varianti 2 se predpostavlja, da MO Maribor pridobi sredstva za financiranje celotne naložbe iz mehanizma DRR. Mešana površina za kolesarje in pešce med Studenško in Splavarsko brvjo na desnem bregu Drave bo urejena in na voljo uporabnikom že jeseni 2027. Na voljo bodo varne, udobne in privlačne površine za pešačenje in kolesarjenje, ustrezno razsvetljene, ozelenjene in opremljene z izbrano urbano opremo. S povečanjem obsega uporabe običajnih in električnih koles se bo zmanjševal obseg prometa z osebnimi vozili na okoliških cestah, ki povezujejo Studence s središčem mesta. Skupaj z ozelenitvami bo pododsek 5 DKP prispeval k povečanju kakovosti zraka in kakovosti življenja prebivalcev v tem delu mesta.

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, dolgoročno posojilo s stroški obresti in vodenja posojila oz. sofinanciranje iz DRR, finančna neto sedanja vrednost FNSV in interna stopnja donosnosti FIRD, ekonomska neto sedanja vrednost ENSV in interna stopnja donosnosti EIRD, 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 s sofinanciranjem iz mehanizma DRR, ker so:

- naložbeni stroški pri varianti 2 za pribl. 653.500 EUR nižji kot v varianti 1;
- zaradi pridobitve nepovratnih sredstev iz mehanizma DRR za celotno naložbo posojilo ni potrebno, zato ni obresti in stroškov vodenja posojila;
- gradnja se prične že v letu 2026, skupni čas izvedbe naložbe, vključno s stroški priprave dokumentacije v letu 2025, je 2,75 leta, pri varianti 1 pa sedem 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**.

15.2 Ocena skladnosti naložbe s pogoji in merili za NPO

Pri pripravi DIIP je bila opravljena ocena skladnosti naložbe z zahtevami in pogoji iz povabila DRR (1. faza potrjevanja projektov) in obrazcev MzI za predložitev vloge za neposredno potrditev operacije (NPO) v drugi fazi ocenjevanja projektov v mehanizmu DRR. Ocena skladnosti naložbe je povzeta v tem PIZ. Naložba bo prispevala k predpisanim kazalnikom rezultata in učinka PEKP, specifičnega cilja RSO 3.2:

- kazalnik **učinka**: podprta namenska kolesarska infrastruktura (v km) **0,733 km**
- kazalnik **rezultata**: letno število uporabnikov kolesarske infrastrukture **5.000.**

V PIZ je ugotovljeno, da naložba ustreza vsem zahtevanim pogojem in merilom iz povabila DRR in obrazcev MzI za NPO. Vloga za NPO bo predvidoma predložena februarja/marca 2026.

15.3 Izhodišča za pripravo investicijskega programa

V skladu z UEM je treba za naložbe, katerih vrednost je večja od 2.500.000 EUR z DDV, poleg PIZ pripraviti tudi investicijski program kot naslednjo raven investicijske dokumentacije. Kot je navedeno v točki 15.1, se pri pripravi investicijskega programa upošteva samo **varianta 2 – naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki**.

Projekt je bil oktobra 2024 uvrščen v DRR za Podravje in junija 2025 združen s projektom gradnje odseka 1, pododsekov 1–5 DKP (Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje) ter je v času priprave tega PIZ v DRR še vedno uvrščen kot združen projekt. Po sprejetju DIIP in prijavi naložbe v prvo fazo potrjevanja vlog se je projekt nekoliko spremenil, in sicer: vrednost naložbe se je zaradi optimizacije znižala, zaradi vključitve stroškov pridobivanja zemljišč in stvarnih pravic pa nekoliko zvišala. Kljub vključitvi teh dodatnih stroškov je nekoliko nižja od vrednosti v DIIP (v tekočih cenah za 148.907,41 EUR brez DDV, z DDV pa za 181.667,04 EUR). Zaradi prilagoditve okvirnemu načrtu potrjevanja vlog za NPO se je spremenila tudi časovnica za izvedbo naložbe. S tem sta se spremenila obseg in dinamika financiranja. Vse nastale spremembe so upošteevane v tem PIZ in se bodo upoštevale pri pripravi investicijskega programa.

Ker investitor načrtuje začetek priprave postopka javnega naročila za izbiro izvajalcev že marca 2026, je v investicijski program smiselno vključiti študijo izvedbe, kar je skladno z uredbo UEM (prvi odstavek 14. člena). Investicijski program se priloži k vlogi za NPO v drugi fazi potrjevanja vlog v DRR, zato mora vsebovati tudi oceno skladnosti naložbe z vsemi pogoji in zahtevami iz ustreznega prijavnega obrazca.

16 SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN ZAKONODAJE

Ta PIZ je pripravljen v skladu s predpisano metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije in zahtevami iz povabila DRR na podlagi recenzirane projektne dokumentacije PZI, ki je pripravljena za pododsek 5 odseka 2 DKP med Studensko in Splavarsko brvjo decembra 2025/januarja 2026, ter investicijske dokumentacije DIIP, ki je bila pripravljena avgusta 2024.

Strokovne podlage

- Projektna naloga št. 41001-504/2018-24, Mestna občina Maribor, Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet, Maribor, 11. 12. 2019
- Projektna naloga za izdelavo optimizacije PZI projektne dokumentacije za projekt „Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje – dvoetažni most; 2 etapa (med Splavarsko in Studensko brvjo)“, št. 4102-063/2024-1, Mestna občina Maribor, Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet, Maribor, 12. 3. 2024
- Novelacija/optimizacija PZI projektne dokumentacije projekta Dravske kolesarske poti: Adamičevo naselje – dvoetažni most (med Splavarsko in Studensko) brvjo, odsek 2, pododsek 5, št. projekta 2419, Megaliti, inženirski biro, d. o. o., Poljčane, januar 2026 (po recenziji, decembra 2025)
- DIIP „Dravska kolesarska pot Območje Mestne občine Maribor (Adamičevo naselje – dvoetažni most)“, BPI, Maribor, oktober 2019
- Predinvesticijska zasnova (PIZ) „Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje – dvoetažni most“, RCI, Razvojni center Inženiringi Celje, Celje, september 2020
- DIIP „Dravska kolesarska pot, Drava center – Adamičevo naselje, Pobrežje – Miklavž na Dravskem polju, Regionalna razvojna agencija za Podravje – Maribor, januar 2022
- IP „Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje – dvoetažni most – 1. etapa“, RCI, Razvojni center Inženiringi Celje, Celje, oktober 2020
- DIIP Izgradnja Dravske kolesarske poti: Adamičevo naselje – dvoetažni most – 2 etapa, Splavarska–Studenska brv, Ekonomski institut Maribor, d. o. o., Maribor, avgust 2024
- Sprememba prve dopolnitve Povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, 24. junija 2024

Strateški dokumenti, politike, smernice in navodila

- Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, Verzija 1.2, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, verzija 3, september 2025
- Merila za izbor operacij v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, verzija 3, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, november 2025
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, Ministrstvo za naravne vire in prostor, Ljubljana 2023
- Strategija razvoja Slovenije 2030, Vlada Republike Slovenije, december 2017

- Slovenska strategija pametne specializacije – S5, MKRR, 2022, obravnavana na Vladi Republike Slovenije, marca 2023
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030, Uradni list RS, št. 124/2023
- Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50), Uradni list RS, št. 119/21 in 44/22 – ZVO-2
- Kolesarjem prijazna infrastruktura, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, 2017
- Regionalni razvojni program Podravja 2021-2027, RRA Podravje, junij 2022
- Strategija razvoja Maribor do leta 2030, Mestna občina Maribor, marec 2012
- Celostna prometna strategija mesta Maribor, Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Maribor, 2015, v okviru projekta TRAMOB, sofinanciranega iz ESRR
- Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030, Mariborska kolesarska mreža, Maribor, 2013, v okviru projekta City Network, Interreg Slovenija–Avstrija 2007–2013
- Navodila za projektiranje kolesarskih površin, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, DRSC, novelacija, julij 2012
- Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor za obdobje 2021–2030, Operativna skupina za pripravo OPVO, Maribor, februar 2021
- Strategija Pametno mesto Maribor 2030, Regionalna razvojna agencija za Podravje, 2022
- Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035, Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023
- Smernice organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027; MKRR, september 2023
- Smernice organa upravljanja za uporabo načela, da se ne škoduje bistveno pri izvajanju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, ver. 2.0, MKRR, junij 2024 (Smernice DNSH s prilogama 1 in 2)
- Sprememba prve dopolnitve Povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, 24. junija 2024
- Informativni dan v zvezi z objavo Povabila za dogovore za razvoj regij, prosojnica 15, Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za ceste in cestni promet, Direkcija RS za infrastrukturo, Brdo pri Kranju, 16. 4. 2024, Šentjur, 22. 4. 2024
- Strokovna in tehnična podpora pri izvedbi celovite presoje vplivov na okolje za program evropske kohezijske politike 2021–2027, Dodatek za presojo načela, da se ne škoduje bistveno, Ljubljana, 2022
- Navodila organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, verzija 2, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, avgust 2024
- Navodila organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, verzija 1.2, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, avgust 2024

- Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, Evropska komisija, december 2014

Zakonodaja in predpisi

- Gradbeni zakon – GZ, Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17 – popr. in Gradbeni zakon GZ-1, Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP in 133/23
- Zakon o cestah, Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE
- Zakon o javnem naročanju – ZJN-3, Uradni list RS, št. 91/15, s spremembami in popravki, nazadnje spremenjen v Uradnem listu št. 83/25
- Zakon o sladkovodnem ribištvu, ZSRib, Uradni list RS 61/06
- Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP), Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 – popr., 57/12 in 61/17 – ZUreP-2
- Zakon o urejanju prostora – ZureP-3, Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP in 23/24, 109/24, 25/25 – odl. US in 75/25
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1), Uradni list RS, št. 56/08 – UPB s spremembami in dopolnitvami, zadnja sprememba 10/18
- Zakon o vodah – ZV-1, Uradni list RS, št. 67/02 s spremembami, zadnjič spremenjen z odl. US, Uradni list RS, št. 52/24
- Pravilnik o kolesarskih povezavah, Uradni list RS, št. 29/18, 65/19 in 132/22 – ZCes-2
- Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2)
- Pravilnik o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov, Uradni list RS, št. 36/18 in 51/18 (prenehal veljati) in Pravilnik o projektni in drugi dokumentaciji ter obrazcih pri graditvi objektov, Uradni list RS, št. 30/23
- Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja, Uradni list RS, št. 20/11, 57/12, 46/16 in 18/23 – ZDU-10
- Uredba (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. junija 2021, o določitvi skupnih določb o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu plus, Kohezijskem skladu, Skladu za pravični prehod in Evropskem skladu za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo ter finančnih pravil zanje in za Sklad za azil, migracije in vključevanje, Sklad za notranjo varnost in Instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko, UL L 231, 30.06.2021
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16)
- Uredba o izvajanju ukrepov endogene regionalne politike, Uradni list RS, št. 16/13, 78/15, 46/19 in 63/23
- Uredba o 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, Urbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja, Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13, 79/15 in 182/20

Prostorski dokumenti

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

Statistični in drugi podatki

- Letno poročilo družbe Nigrad d. o. o. za leto 2024 – Ajpes, JOLP, avgust 2025
- Partnerstvo za Dravsko kolesarsko pot, objavljeno na <https://dravabike.si/partnerstvo-za-dravsko-kolesarsko-pot>
- podatki: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/05C5003S.px>, (19. 12. 2025)
- Jesenska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, Ljubljana, september 2025