



MESTNA OBČINA MARIBOR
MESTNA UPRAVA
URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN
PROSTOR
Sektor za komunalno 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: 02.02.2026



GMS - 805

MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR

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

**NASLOV GRADIVA: INVESTICIJSKI PROGRAM (IP) – IZGRADNJA DRAVSKE
KOLESARSKE POTI, ODSEK 1 LIMBUŠ–DRAVA CENTER–
ADAMIČEVO NASELJE, PODODSEKI 1–5**

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

GRADIVO PREDLAGA: Aleksander Saša ARSENOVIČ, župan

POROČEVALEC: Boštjan ŠTUHEC, Viljenka Godina

PREDLOG SKLEPA:

1. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme investicijski program (IP) za projekt Gradnja Dravske kolesarske poti, odsek 1 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, pododseki 1–5, ter pooblasti župana MOM za podpis IP in sklepa o potrditvi IP. Mestni svet nalaga pripravljavcem IP, da za vlogo za DRR po potrebi vnesejo redakcijske popravke, če ti ne spreminjajo ključnih sestavin IP.



Aleksander Saša Arsenovič
Župan



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

PODPISNI LIST
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 32. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR

Naslov gradiva:	INVESTICIJSKI PROGRAM (IP) – IZGRADNJA DRAVSKE KOLESARSKE POTI, ODSEK 1 LIMBUŠ–DRAVA CENTER–ADAMIČEVO NASELJE, PODODSEKI 1–5
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	1. Obrazložitev 2. Sklep o IP št. 4102-397/2023-141

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Boštjan ŠTUHEC, strokovni sodelavec VII/2-II	Urad za komunalo, promet in prostor	2.2.2026	
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Andraž Mlaker	Urad za komunalo, promet in prostor	3.2.2026	
Dokument finančno pregledala		Urad za finance in proračun		
Gradivo pregledala Vodja organa	Marija Kaučič – Vodja urada po pooblastilu št. 10004-8/2007-34, z dne 30. 12. 2024	Urad za finance in proračun	3.2.2026	keb
Gradivo pregledala v.d. direktorica MU	Lidija Krebl		3.2.2026	
Dokument parafiral podžupan:	Gregor Reichenberg	Kabinet župana		
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	4.2.2026	

OBRAZLOŽITEV PREDLOGA ZA POTRDITEV IP

1. Pravna podlaga

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

2. Uvodna pojasnila

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje nadaljevanje gradnje Dravske kolesarske poti (DKP) skozi Maribor, odseka 1, pododsekov 1–5 od Limbuša preko Drava Centra do Adamičevega naselja. Gre za odsek na državnem kolesarskem omrežju D3, ki poteka skozi štiri države (Italija, Avstrija, Slovenija in Hrvaška), v občini Maribor pa od Limbuša do meje z občino Miklavž na Dravskem polju.

Investicijski program Izgradnja Dravske kolesarske poti, odsek 1 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, pododseki 1–5 je izdelan na podlagi projekta za izvedbo – PZI, ki sta ga izdelali podjetji Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, inženirski biro, d. o. o., novembra 2022 in je bil posodobljen februarja 2026.

3. Cilj in vsebina investicije

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

Gre za rekonstrukcijo in gradnjo 2.240 m dolgega odseka DKP. Odsek 1 bo potekal po javnih poteh in gozdnih cestah, ki bodo rekonstruirane v ustrezne površine za kolesarje z odvodnjavanjem, javno razsvetljavo in prometnimi oznakami. Na pododseku 4, med Drava centrom in objekti DEM, je predvidena novogradnja kolesarske poti. Tu je načrtovana tudi gradnja oporne konstrukcije. Pododseki 1–5 odseka 1 DKP bodo zgrajeni kot dvosmerna kolesarska pot v skupni širini 3,50–4,50 m. Na nekaterih odsekih bodo lastnikom dovoljeni dostopi z motornimi vozili do zemljišč in objektov; sicer bo vožnja z motornimi vozili prepovedana. Od zaključka pododseka 5 do navezave na odsek 2 pri Studenški brvi (pododseka 6 in 7) bo DKP potekala po obstoječi makadamski cesti v skupni dolžini približno 830 m, ki jo bo treba urediti v naslednji fazi. MO Maribor si že nekaj časa prizadeva za ureditev premoženjskopравnih razmerij z zasebnimi lastniki (pridobitev pravice graditi in služnosti).

Kolesarska pot je opredeljena kot enostaven, oporna konstrukcija pa kot nezahteven objekt, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno.

Obravnavani odsek DKP je bil junija 2025 skupaj z odsekom 2, pododsekom 5 (med Studenško in Splavarsko brvjo) kot združeni projekt uvrščen na seznam projektov za financiranje iz kohezijskih sredstev v okviru mehanizma Dogovor za razvoj regij (DRR). Združeni projekt je 7. maja 2025 prejel soglasje Ministrstva za infrastrukturo, ki je odgovorno za gradnjo DKP D3. DIIP za uvrstitev projekta v DRR je bil potrjen 28. julija 2025. Za predložitev vloge v drugo fazo potrjevanja projektov za neposredno potrditev operacije (NPO) se združeni projekt razdeli na dva samostojna projekta. IP zaradi predložitve v potrjevanje za NPO vsebuje tudi predpisane vsebine iz DRR in obrazcev vloge.

4. Ocenjena vrednost investicije, viri in dinamika financiranja

Vrednost naložbe v tekočih cenah brez DDV znaša 1.409.939,97, z DDV pa 1.720.126,76 EUR. Začetek izvajanja investicije v skladu z UEM je predviden junija 2026 z objavo javnega naročila za izbiro izvajalcev, gradnja pa bo potekala v letu 2027, ko naj bi bil odsek tudi končan:

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	2025	2026	2027	Skupaj
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice		140.454,30	0,00	140.454,30
2	Kolesarska pot		0,00	646.564,60	646.564,60
3	Meteorna odvodnja KP		0,00	268.497,69	268.497,69
4	Prometna oprema, števec kolesarjev		0,00	18.722,92	18.722,92
5	Cestna razsvetljava		0,00	21.120,02	21.120,02
6	Oporna konstrukcija z odvodnjo		0,00	260.089,07	260.089,07
7	Zapora v času gradnje		0,00	7.826,18	7.826,18
8	Skupaj GOI dela	0,00	0,00	1.222.820,48	1.222.820,48
9	Dokumentacija in strokovni nadzor	1.800,00	0,00	42.798,71	44.598,71
10	Informiranje in komuniciranje		1.022,00	1.044,48	2.066,48
11	Skupaj drugi stroški	1.800,00	1.022,00	43.843,19	46.665,19
12	SKUPAJ NALOŽBA BREZ DDV	1.800,00	141.476,30	1.266.663,67	1.409.939,97
13	DDV	396,00	31.124,79	278.666,00	310.186,79
14	SKUPAJ NALOŽBA Z DDV	2.196,00	172.601,09	1.545.329,67	1.720.126,76

Do financiranja iz mehanizma DRR so upravičeni vsi stroški naložbe, skupaj z neodbitnim DDV. Neupravičenih stroškov ni, zato naložba ne bo bremenila proračuna občine. Naložba bo financirana iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (85 %) in prispevka iz proračuna Republike Slovenije (15 %). Viri in dinamika financiranja so prikazani v naslednji preglednici:

Leto	Postavka	2025	2026	2027	Skupaj
1	Upravičeni stroški (US)	2.196,00	172.601,09	1.545.329,67	1.720.126,76
2	Sofinanciranje DRR – 100 % US	0,00	174.797,09	1.545.329,67	1.720.126,76
2.1	– EU (85 %)		148.577,53	1.313.530,22	1.462.107,75
2.2	– proračun RS (15 %)		26.219,56	231.799,45	258.019,01
3	Predfinanciranje US MO Maribor	2.196,00	-2.196,00	0,00	0,00
4	Neupravičeni stroški (NUS)	0,00	0,00	0,00	0,00
5	SKUPAJ NALOŽBA EU in MO Maribor	2.196,00	172.601,09	1.545.329,67	1.720.126,76

Naložba je uvrščena v NRP MO Maribor za obdobje 2025–2028 pod št. OB070-25-0063.

Sklepna ugotovitev

Z izvedbo načrtovane naložbe bo MO Maribor prispevala k uresničevanju nacionalnih in lokalnih ciljev na področju trajnostne mobilnosti, tj. h gradnji manjkajočih odsekov na državnem kolesarskem omrežju D3, obenem pa zagotovila pogoje za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti v mestu z varno, udobno in privlačno kolesarsko povezavo med Limbušem in Studenci. S tem bo prispevala k postopnemu zmanjševanju izpustov iz motornega prometa, izboljšanju kakovosti zraka in povečanju kakovosti življenja prebivalcev tega dela Maribora. Obravnavan odsek pomembno prispeva tudi k turistični privlačnosti mesta.

Naložba bo prispevala k doseganju predpisanih kazalnikov učinka in rezultata programa evropske kohezijske politike:

Naložba bo prispevala k doseganju predpisanih kazalnikov učinka in rezultata programa evropske kohezijske politike:

- prispevek h kazalniku **učinka**: namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo: 0,733 km
- prispevek h kazalniku **rezultata**: število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo: 5000.

Načrtovana naložba ustreza vsem pogojem in merilom za pridobitev financiranja iz DRR. Vloga bo predvidoma predložena v potrjevanje februarja ali marca 2026.

PREDLOG SKLEPA:

Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme dokument investicijski program (IP) za projekt Izgradnja Dravske kolesarske poti: Adamičevo naselje – dvoetažni most – 2. etapa Splavarska–Studenška brv ter pooblasti župana MOM za podpis IP in sklepa o potrditvi IP. Mestni svet nalaga pripravljavcem IP, da za vlogo za DRR po potrebi vnesejo redakcijske popravke, če ti ne spreminjajo ključnih sestavin IP.

Mestni svet Mestne občine Maribor pooblasti župana za podpis sklepa o prerazporeditvi sredstev iz NRP OB070-25-0063 na NRP OB070-24-0014 v višini 875.194,00 EUR

Pripravil:
Boštjan ŠTUHEC

SKLEP O POTRDITVI IP
(Investicijski program)

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

Investitor/ občina: **Mestna občina Maribor (MOM)**

Naslov: **Ulica Heroja Staneta 1**

Pošta: **2000 Maribor**

Sofinancer: /

Številka: 4102-397/2023-141

Datum: 19.02.2026

Na podlagi Zakona o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11-UPB4, 14/13-popr., 111/13, 55/15-ZFisP, 96/15-ZIPRS1617, 13/18, 195/20 – odl. US, 18/23 – ZDU-1O, 76/23, 24/25 – ZFisP-1, 39/25, 85/25 – ZPIS in 112/25), Uredbe o dokumentih razvojnega načrtovanja in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna in proračunov samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 54/10, 35/18 in 24/25 – ZFisP-1), Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10 in 27/16), Odloka o proračunu Mestne občine Maribor za leto 2025 (MUV, št. 8/25), Odloka o spremembah in dopolnitvah Odloka o proračunu Mestne občine Maribor za leto 2025 (MUV, št. 19/25) ter sklepa Mestnega sveta Mestne občine Maribor, sprejetega na 32. seji, dne 19.02.2026, je odgovorna oseba investitorja – župan, dne 19.02.2026, s sklepom št. 4102-397/2023-141 sprejel:

1. Potrdi se investicijski program – IP za investicijski projekt »**Izgradnja Dravske kolesarske poti, odsek 1 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, pododseki 1–5**«, ki ga je izdelala Mestna občina Maribor, s sedežem na Ulici heroja Staneta 1, 2000 Maribor, v januarju 2026.

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

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

3. Odobri se izvedba investicije.

Občina bo s projektom izvedla naslednjo investicijo: Izgradnja Dravske kolesarske poti, odsek 1 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, pododseki 1–5 v okviru državnega kolesarskega omrežja ter s tem zagotovila pogoje za povečanje varnosti in udobja kolesarjev in pešcev ter kakovosti življenja prebivalcev tega dela mesta.

4. Vrednost investicije:

Vrednost naložbe v tekočih cenah brez DDV znaša 1.409.939,97 EUR, z DDV pa 1.720.126,76 EUR. Naložba se bo v skladu s časovnim načrtom začela izvajati v delu leta 2026 in v letu 2027.

5. Viri financiranja

Mestna občina Maribor se poteguje za pridobitev sofinanciranja naložbe iz mehanizma DRR v višini 100 % upravičenih stroškov naložbe, tj. 1.720.126,76 EUR oz. celotne vrednosti naložbe. Neupravičenih stroškov ni. Naložba ne bremeni proračuna občine.

Ime in priimek odgovorne osebe:

Aleksander Saša ARSENOVIČ

župan

žig:

podpis:



MESTNA OBČINA MARIBOR



Sofinancira
Evropska unija

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

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

Investicijski program



Maribor, januar 2026

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

Slika na naslovnici: Drava Center, Visit Maribor, <https://www.visitmaribor.si>

VSEBINA

1	UVODNA POJASNILA.....	7
2	PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE.....	9
2.1	Predstavitev investitorja	9
2.2	Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije	12
3	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	14
4	PROJEKTNNA IN INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA PRED PRIPRAVO INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	19
4.1	Projektna dokumentacija in pridobljena menja.....	19
4.2	Investicijska dokumentacija	24
4.3	Kratek povzetek DIIP za odsek 1 – pododseke 1–5	25
5	ANALIZA STANJA.....	28
5.1	Analiza stanja trase.....	28
5.2	Analiza lokacije	31
5.2.1	Umeščenost načrtovane naložbe v občini Maribor.....	31
5.2.2	Prostorska ureditev, zemljišča in premoženjskopravna razmerja	32
5.3	Varovana območja.....	34
6	RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI NALOŽBE.....	36
6.1	Razvojne možnosti in cilji naložbe	36
6.2	Razvojni vpliv naložbe presega območje Podravske regije.....	37
7	PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	38
7.1	Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami	38
7.1.1	Strategija razvoja Slovenije 2030.....	38
7.1.2	Slovenska strategija pametne specializacije – S5.....	38
7.1.3	Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS).....	38
7.1.4	Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030.....	39
7.1.5	Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50).....	39
7.1.6	Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih	39
7.2	Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami	39
7.2.1	Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027	39
7.2.2	Skladnost z razvojno specializacijo regije.....	40
7.2.3	Strategija razvoja Maribora 2030.....	40
7.2.4	Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030.....	40
7.2.5	Celostna prometna strategija mesta Maribor.....	40
7.2.6	Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor za obdobje 2021–2030.....	41
7.2.7	Strategija Pametno mesto Maribor 2030.....	41
7.2.8	Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035	41
7.3	Skladnost naložbe z načelom DNSH	41
8	PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE S POGOJI IN MERILI DRR.....	42
8.1	Kratek opis mehanizma DRR in postopka za NPO	42
8.2	Usklajenost naložbe s cilji, pogoji in merili za uvrstitev v DRR.....	43

8.2.1	<i>Skladnost naložbe s predmetom povabila, namenom in cilji projekta za državno kolesarsko omrežje</i>	43
8.2.2	<i>Skladnost naložbe splošnimi pogoji za uvrstitev v DRR</i>	44
8.2.3	<i>Skladnost naložbe s splošnimi horizontalnimi načeli za izbor projektov</i>	45
8.2.4	<i>Skladnost z merili za uvrščanje regijskih projektov v DRR</i>	49
8.2.5	<i>Skladnost naložbe s posebnimi pogoji za izbor projektov</i>	51
9	PREDSTAVITEV VARIANT	55
9.1	Ocena variant za gradnjo odsekov 1 in 2 DKP skozi Maribor	55
9.2	Predstavitev in ocena variant za gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP	55
10	TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV	58
10.1	Vrsta investicije	58
10.2	Tehnično tehnološka rešitev	58
11	VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	63
11.1	Vrsta investicije z vidika povabila DRR.....	63
11.2	Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah	63
11.3	Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah	66
11.4	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe	67
11.5	Specifikacija (upravičenih) naložbenih stroškov po letih	68
11.6	Predvideni viri in dinamika financiranja	69
12	ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI	71
12.1	Stroški in prihodki.....	71
12.2	Predpostavke finančne analize.....	72
12.3	Finančni kazalniki.....	73
12.4	Izračun finančne vrzeli	74
12.5	Predpostavke ekonomske analize	75
12.6	Ekonomska analiza projekta	76
12.7	Učinki naložbe, ki jih ni mogoče izraziti v denarju.....	79
13	ANALIZA TVEGANJA IN OBČUTLJIVOSTI NALOŽBE	80
13.1	Analiza tveganja naložbe	80
13.2	Analiza občutljivosti.....	80
14	VARSTVO OKOLJA IN OCENA SKLADNOSTI Z NAČELOM DNSH	82
14.1	Vpliv naložbe na okolje med gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP	82
14.2	Vpliv naložbe na okolje v času obratovanja	82
14.3	Skladnost naložbe z načelom DNSH	83
15	ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI	96
15.1	Analiza zaposlenih	96
15.2	Usposobljenost prijavitelja za izvedbo načrtovane naložbe	96
15.3	Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe	97
15.4	Postopek izbire izvajalcev	98
15.5	Organiziranost investitorja za spremljanje doseganja učinkov naložbe	98
15.6	Zaključek naložbe	99
16	SKLEPNE UGOTOVITVE	100
17	SEZNAM STROKOVNIH PODLAG, LITERATURE IN DRUGI VIROV	101
	PRILOGA: PREGLEDNICA VKLJUČENIH SESTAVIN ŠTUDIJE IZVEDBE	105

Seznam preglednic

Preglednica 1:	Ocenjena vrednost naložbe brez in z DDV v stalnih in tekočih cenah, v EUR.....	16
Preglednica 2:	Viri in dinamika financiranja naložbe v tekočih cenah, v EUR.....	16
Preglednica 3:	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe	17
Preglednica 4:	Prispevek naložbe h kazalnikom učinka in rezultata PEKP	18
Preglednica 5:	Kazalniki finančne učinkovitosti in ekonomske koristnosti naložbe.....	18
Preglednica 6:	Ocenjena vrednost naložbe v DIIP z DDV, stalne in tekoče cene, v EUR	26
Preglednica 7:	Viri in dinamika financiranja naložbe v DIIP, tekoče cene, v EUR.....	27
Preglednica 8:	Seznam zemljišč za gradnjo pododsekov 1-5 DKP na odseku 1	33
Preglednica 9:	Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP	46
Preglednica 10:	Predvideni prečni profili kolesarske poti po pododsekih, v metrih.....	59
Preglednica 11:	Specifikacija naložbe po posegih in pododsekih, v EUR, stalne cene	64
Preglednica 12:	Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, stalne cene	65
Preglednica 13:	Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, tekoče cene	65
Preglednica 14:	Upravičeni stroški naložbe, v EUR, stalne in tekoče cene.....	66
Preglednica 15:	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe	67
Preglednica 16:	Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, stalne cene.....	68
Preglednica 17:	Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, tekoče cene.....	69
Preglednica 18:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene	69
Preglednica 19:	Predvideni stroški vzdrževanja odseka DKP po letih, v EUR.....	71
Preglednica 20:	Stroški amortizacije po letih, v EUR	71
Preglednica 21:	Prihodki po letih, v EUR.....	71
Preglednica 22:	Finančni kazalniki naložbe.....	73
Preglednica 23:	Denarni tok naložbe po letih, v EUR	73
Preglednica 24:	Glavni kazalniki finančne analize v skladu z dokumentom o analizi stroškov	74
Preglednica 25:	Izračun finančne vrzeli	75
Preglednica 26:	Koristi iz naslova gradnje odseka 1 – pododsekov 1–5 DKP	76
Preglednica 27:	Parametri zunanjih stroškov prometa, Slovenija, 2021	77
Preglednica 28:	Ocena letne koristi – zmanjšanje stroškov zaradi onesnaženja	77
Preglednica 29:	Ekonomski stroški in koristi naložbe.....	77
Preglednica 30:	Glavni parametri in kazalniki ekonomske analize.....	78
Preglednica 31:	Ekonomski tok naložbe, v EUR	78
Preglednica 32:	Ocenjena tveganja naložbe	80
Preglednica 33:	Vpliv sprememb parametrov na finančno NSV in ISD naložbe	81
Preglednica 34:	Vpliv sprememb parametrov na ekonomsko NSV in ISD naložbe	81
Preglednica 35:	1. del kontrolnega seznama: poenostavljena ocena skladnosti z DNSH.....	85
Preglednica 36:	2. del kontrolnega seznama: vsebinska ocena skladnosti z DNSH	90
Preglednica 37:	Seznam investicijskih projektov, sofinanciranih s sredstvi EU	96
Preglednica 38:	Povezovalna preglednica z elementi študije izvedbe v IP	105

Seznam slik

Slika 1:	Območje natečajne rešitve in DKP	19
Slika 2:	Odseka 1 in 2 DKP Limbuš–Adamičevo naselje–dvoetažni most	20
Slika 3:	Dravska kolesarska pot, odsek 1 s pododseki 1–5	28
Slika 4:	Pododseka 1 in 2 na odseku 1 Dravske kolesarske poti	29
Slika 5:	Pododseka 3 in 5 na odseku 1 Dravske kolesarske poti	29
Slika 6:	Meje obdelave 1. odseka gradnje DKP od Limbuša do Adamičevega naselja	31
Slika 7:	Oznaki Dravske kolesarske poti.....	62
Slika 8:	Organizacijska shema za izvedbo naložbe	98

1 UVODNA POJASNILA

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje nadaljevanje gradnje Dravske kolesarske poti (DKP) skozi Maribor. Gre za del mednarodne kolesarske poti, ki poteka skozi štiri države: Italija, Avstrija, Slovenija in Hrvaška. V Sloveniji je to državna kolesarska pot D3, ki poteka od Dravograda do Središča ob Dravi, na območju MO Maribor pa od Limbuša do meje z občino Miklavž na Dravskem polju.

Del DKP skozi Maribor je že zgrajen: prva etapa odseka 2, ki poteka od Adamičevega naselja do dvoetažnega mostu, in sicer pododseki 6–10 med Glavnim in dvoetažnim mostom, so bili s sofinanciranjem iz mehanizma Celostne teritorialne naložbe (CTN) zgrajeni v letih 2022–2023. Projekt druge etape, tj. gradnja pododseka 5 med Studensko in Splavarsko brvjo v skupni dolžini 733 m, je bila avgusta 2024 predložen v Dogovor za razvoj regij (DRR). Ta projekt je bil že leta 2024 uvrščen v seznam projektov DRR za Podravje.

Maja 2025 je bila na predlog RRA za Podravje predlagana in z Ministrstvom za infrastrukturo (MzI) usklajena razširitev gradnje pododseka 5 med Studensko 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 že prejel soglasje MzI, ki je potrebno za uvrstitev gradnje odsekov državnega kolesarskega omrežja v DRR.

Za celotno traso DKP med Limbušem in dvoetažnim mostom je bila v letih 2019–2022 že pripravljena in v letu 2025 posodobljena projektna dokumentacija za izvedbo (PZI), pridobljena so bila tudi vsa potrebna mnenja nosilcev urejanja prostora k PZI. Pogoji za pridobitev financiranja gradnje iz kohezijskih sredstev pa so med drugim tudi urejena premoženjskopravna razmerja: zemljišča morajo biti bodisi v lasti investitorja bodisi mora imeti investitor na zemljiščih pravico graditi. 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 utegne postopek zaradi teh težav zavleči. Če bi projekt ostal združen, bi bilo treba zaradi neurejenih premoženjskopravnih 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 Maribor 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 Studensko 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 projekta v DRR, skupaj z obrazcem za predstavitev projekta odsek 1 DKP. Posodobila je tudi obrazec za predstavitev projekta za pododsek DKP med Studensko in Splavarsko brvjo. S tem je projekt DKP skozi Maribor vsebinsko, vrednostno in časovno razdelila na dva projekta: odsek 1 s pododseki 1–5, ki je obravnavan v tem investicijskem programu (IP), in odsek 2, pododsek 5 od Studenske do Splavarske brvi, za katerega se pripravlja ločena investicijska dokumentacija.

RRA za Podravje je MZI in Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj (MKRR) julija 2025 zaprosilo za soglasje k ločitvi združenega projekta. DRR za Podravje je bil podpisan 29. januarja 2024. V dodatkih k DRR za Podravje, ki so bili sprejeti doslej (zadnji 22. decembra 2025), združeni projekt še ni ločen. V obrazcih za spremljanje stanja projektov v DRR, ki jih RRA pripravlja za MKRR, pa se od januarja letos projekta vodita ločeno. Predvidevamo, da bo v naslednjem dodatku k DRR za Podravje, ki še ni pripravljen, DKP skozi Maribor razdeljena na dva projekta. Za projekta bosta predvidoma marca 2026 predloženi ločeni vlogi za neposredno potrditev operacije (NPO) v postopku potrjevanja projektov okviru DRR, z ločenima PZI in ločeno investicijsko dokumentacijo.

Zaradi težav s pridobivanjem soglasij lastnikov na pododsekih 6 in 7 odseka 1 ta IP zajema le gradnjo prvih petih pododsekov odseka 1, tj. od Limbuša mimo Drava centra do križišča Adamičeve z Obrežno ulico pri Dravskih elektrarnah Maribor (DEM), v skupni dolžini približno 2.240 m. DKP se na tem območju gradi kot dvosmerna kolesarska pot v skupni širini 3,50–4,50 m. Naložba zajema rekonstrukcijo in širitev obstoječih poti in kolovozov v kolesarsko pot, ureditev odvodnjavanja, gradnjo oporne konstrukcije na pododseku 4, nove razsvetljave z LED svetilkami in prometno opremo kolesarske poti.

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi projektne dokumentacije za izvedbo PZI – popisa del s projektantskim predračunom (april 2022). Vrednosti iz projektantskega predračuna so bile v skladu z uradno objavljeno stopnjo inflacije preračunane na cene junij 2025. Po sprejetju DIIP je bil dodan ocenjen strošek pridobivanja zemljišč in stvarnih pravic (v obsegu upravičenosti, tj. največ 10 % skupnih upravičenih stroškov). Celotna vrednost naložbe znaša skupaj z nakupom zemljišč, pripravo dokumentacije, nadzorom ter informiranjem in komuniciranjem v stalnih cenah brez DDV 1.350.574,62 EUR, z DDV pa 1.647.701,03 EUR. Gradnja bo v glavnem potekala v letu 2027, zato je vrednost naložbe prikazana tudi v tekočih cenah: brez DDV znaša 1.409.939,97 EUR, z DDV pa 1.720.126,76 EUR. V skladu z zahtevami iz DRR in navodili organa upravljanja so upravičeni vsi stroški naložbe, vključno z nepovratnim DDV.

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

Kot je navedeno zgoraj, je projekt vključen v seznam projektov za financiranje v okviru DRR. Vendar v času priprave tega IP dodatek k DRR za regijo Podravje s tem projektom še ni potrjen. O tem odloča Razvojni svet regije. Na podlagi potrjenega DRR, ki ga podpiše tudi MKRR, se bodo lahko izdale odločbe o financiranju projekta in podpisale ustrezne pogodbe z MZI. Medtem pa mora biti oddana, pregledana in potrjena vloga za NPO, ki se predloži MZI skupaj s projektno in investicijsko dokumentacijo ter zahtevanimi izjavami in dokazili. Vloga bo predvidoma oddana februarja ali marca 2026, pregled in potrjevanje vloge lahko traja nekaj mesecev. V skladu s tem je načrtovana okvira časovnica naložbe, na podlagi nje pa tudi dinamika in viri financiranja.

Gradnja kolesarske poti z navedenimi posegi je opredeljena kot nezahtevni objekt, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno.

Ta IP je usklajen z zahtevami iz povabila k predložitvi projektov v DRR in zahtevami iz obrazca vloge, zato poleg sestavin, predpisanih v uredbi UEM, vsebuje tudi utemeljitve izpolnjevanja predpisanih pogojev za izbiro projektov za financiranje iz DRR.

IP vsebuje tudi vse prvine, ki so v UEM predpisane za študijo izvedbe, zato ločene študije izvedbe ne bo treba pripraviti.

2 PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE¹

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 Maribor². 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 km², v njej je po podatkih Statističnega urada v začetku leta 2025 prebival 114 301 prebivalec. Mesto Maribor je središče občine, upravno, gospodarsko in kulturno središče Podravske regije ter največje mesto severovzhodne Slovenije. V Mariboru je sedež nacionalnih institucij, kot so Agencija za železniški promet Republike Slovenije, Javna agencija Republike Slovenije za energijo, Javni sklad RS za podjetništvo in Pošta Slovenije. V mestu je vrsta institucij nacionalnega pomena: 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.

¹ Opomba: investitor, upravljavec ter izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije z žigi in podpisi so zaradi preglednosti uvrščeni na začetek dokumenta, zato v IP (3. alineja 4. odstavka člena 13. uredbi o metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ – obvezna vsebina investicijskega programa) niso ponovno navedeni.
² Medobčinski uradni vestnik (MUV), št. 10/2011, 8/2014, 12/2019 in 4/2022

V občini Maribor obstajajo razvejano kolesarsko omrežje v mestu in obmestnem območju ter povezave s sosednjimi občinami. Hrbtenico kolesarskega omrežja v Mariboru tvori enajst primarnih kolesarskih koridorjev v skupni dolžini približno 228 kilometrov³, ki povezujejo Maribor z okoliškimi občinami. MO Maribor si prizadeva za bolj zdravo okolje za prebivalce in spodbuja trajnostno mobilnost, kar je zapisala v več strateških razvojnih dokumentov, ki so nastali v preteklih desetih letih. Prizadeva si za boljše dostopnost s kolesom ali peš do ključnih storitev v mestu, prijaznejše okolje za kolesarje in pešce ter večjo uporabo javnih prevoznih sredstev.

Za gradnjo Dravske kolesarske poti (DKP) – dela državnega kolesarskega omrežja D3, ki teče skozi mesto – je pred desetimi leti iz Mariborske razvojne agencije (zdaj RRA za Podravje – Maribor) prišla pobuda za ustanovitev partnerstva lokalnih skupnosti ob Dravi, skozi katere poteka trasa DKP. Pogodbeno partnerstvo 18 občin in treh razvojnih agencij je bilo ustanovljeno leta 2016. Partnerstvo vodi RRA za Podravje – Maribor, ki vodi postopke umeščanja in izgradnje DKP v občinah – članicah ter usklajuje aktivnosti z MzI Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI). Slednja se je partnerstvu pridružila leta 2018⁴. DKP, ki poteka skozi štiri države, je za mesto izjemnega pomena, ne le kot povezava s sosednjimi občinami in državami, temveč tudi kot pomembna kolesarska povezava med zahodom in vzhodom občine za prebivalce in obiskovalce ter pomembna turistična privlačnost mesta.

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

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

Odgovorne osebe in organizacija za izvedbo naložbe

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

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

³ <https://ibikemaribor.com/analiza-kolesarskega-omrezja>

⁴ Partnerstvo za Dravsko kolesarsko pot, objavljeno na <https://dravabike.si/partnerstvo-za-dravsko-kolesarsko-pot>

Strokovna služba, odgovorna za pripravo in nadzor nad pripravo dokumentacije

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

Predstavitev predvidenega vzdrževalca

Po končani gradnji celotne kolesarske poti skozi Maribor kot dela državnega kolesarskega omrežja bo Dravska kolesarska pot prenesena v upravljanje DRSI, ki jo bo tudi vzdrževala oziroma zagotovila vzdrževalca v skladu z zakonom. Do prenosa bo naložbo predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad, d. o. o.⁵, član Javnega holdinga Maribor (JHMB), na podlagi pogodbe o vzdrževanju gospodarske javne infrastrukture.

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

Podpis:

Žig

Med glavne dejavnosti podjetja spadajo: redno letno vzdrževanje javnih prometnih površin, pregledniška služba, implementacija in vzdrževanje horizontalne in vertikalne prometne signalizacije, vzdrževanje zelenih površin, izvajanje zimske službe, vgrajevanje asfaltnih zmesi in dela na trgu. JP Nigrad Maribor vzdržuje javne prometne površine v Mariboru in okolici. Osnovna dejavnost podjetja je opravljanje komunalnih dejavnosti, organiziranih v obliki poslovnih modelov gospodarskih javnih služb (GJS), ter tržnih storitev za potrebe lokalnih skupnosti, podjetij, ustanov in individualnih naročnikov. Dejavnosti GJS opravlja na podlagi odloka o GJS v MO Maribor, infrastrukturo vzdržuje na podlagi zakona in občinskega odloka⁶ ter pogodb o vzdrževanju gospodarske javne infrastrukture (GJI).

V okviru vzdrževanja GJI podjetje redno vzdržuje približno 730 km cest, 80 semaforiziranih križišč in približno 16.500 svetilk javne razsvetljave. V okviru GJS upravlja in vzdržuje več kot 500 km kanalskih vodov s 100 prečrpališči. JP Nigrad vzdržuje tudi kolesarske poti. Te večinoma potekajo v obliki pasov po prometnih površinah za pešce, delno tudi po površinah za motoriziran promet, le redke so grajene kot samostojne poti, zato podatek o dolžini kolesarskih površin, ki jih JP Nigrad vzdržuje, ni na voljo.

2.2 Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije

Osnovni podatki o izdelovalcu projektne dokumentacije PZI

Naziv organizacije	JV PROINFRA inženirski biro, d. o. o., in MEGALIT inženirski biro, d. o. o.
Naslov	Gospodarska cesta 84, 2000 Maribor
Direktor	Aljaž Vesenjaj
Odgovorna oseba za izdelavo projektne dokumentacije	
Ime in priimek	Matevž Kralj, vodja projekta
Telefon:	041 977 968
E-poštni naslov	info@proinfra.si

Podpis:

Žig

⁶ Odlok o občinskih cestah v Mestni občini Maribor, MUV 6/24

Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije - IP

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 PROJEKTA

Osnovne informacije o projektu in investicijski dokumentaciji

Investicijski program (IP) Izgradnja Dravske kolesarske poti odsek 1 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, pododseki 1–5 je pripravljen na podlagi projekta za izvedbo – PZI, ki sta ga izdelali podjetji Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, inženirski biro, d. o. o., novembra 2022 (s posodobitvijo februarja 2026), ter popisa del s projektantskim predračunom, ki sta ga isti podjetji izdelali aprila 2022. MO Maribor je za projekt že predložila obrazec 2 za uvrstitev v Dogovor za razvoj regij 2021–2027 (DRR). Naložba je bila v obliki združenega projekta, ki zajema tudi gradnjo pododseka 5 odseka 2 med Studensko in Splavarsko brvjo, že vključena v seznam projektov. Julija 2025 je bil na predlog MO Maribor združeni projekt razdeljen na dva projekta: odsek 2, pododsek 5, in odsek 1, pododseki 1–5. Julija 2025 je bil za odsek 1 pripravljen dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) kot prva raven investicijske dokumentacije v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (v nadaljnjem besedilu: UEM)⁷.

IP je izdelan v skladu s 13. členom v povezavi s 5. členom UEM. Ker bo priložen k vlogi za neposredno potrditev operacije (NPO), poleg predpisanih sestavin v skladu z UEM zajema tudi opis in utemeljitev izpolnjevanja predpisanih pogojev za izbiro projekta za financiranje na podlagi NPO in obrazca vloge MZL za potrditev operacije in pridobitev sofinanciranja iz DRR.

Potek trase odseka 1 DKP s pododseki 1–5

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

Variante za izvedbo naložbe in izbira najprimernejše (optimalne) variante

Varianti za izvedbo načrtovane naložbe sta bili obravnavani v DIIP. Predstavljeni in ocenjeni sta bili dve varianti za izvedbo: varianta 1 „brez sofinanciranja iz DRR“ in varianta 2 „z naložbo v načrtovani vrednosti in dinamiki“, ki temelji na pridobitvi financiranja naložbe iz mehanizma DRR. Pri oceni primernosti variant je bila največja teža pripisana možnostim financiranja.

⁷ Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16

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

V tem IP so povzeta merila za oceno variant ter utemeljitev izbire variante 2 za izvedbo naložbe (točka 9.1).

Namen in cilji naložbe

Namen načrtovane naložbe je spodbujati spreminjanje potovalnih navad prebivalcev in obiskovalcev mesta tako, da vsaj del poti, ki jih sicer opravljajo z osebnimi avtomobili, preusmerijo na kolesarjenje z običajnimi ali električnimi kolesi ali na kombinacijo kolesarjenja in javnega potniškega prometa (JPP): kolo–vlak/avtobus.

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

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

- izgradnja enega od manjkajočih odsekov državnega daljinskega kolesarskega omrežja D3 – Dravska kolesarska pot,
- zagotovitev prometno in fizično varne kolesarske povezave med naselji na zahodnem delu občine in središčem mesta, ki prispeva tudi k izboljšanju kolesarskih povezav s sosednjimi občinami,
- povečanje obsega uporabe koles za dnevne migracije kot alternative osebnim avtomobilom,
- povečanje obsega uporabe koles za rekreativne namene prebivalcev in obiskovalcev mesta,
- zaradi boljše ureditve prometa, manjših izpustov in hrupa, ki izhajajo iz motoriziranega prometa, se pričakuje tudi povečanje zadovoljstva prebivalcev in obiskovalcev ob cestah, ki povezujejo zahodne dele občine s središčem.

Vrednost naložbe, viri in dinamika financiranja

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi projektantskega predračuna iz aprila 2022. Cene iz aprila 2022 so preračunane v cene junij 2025. Poleg GOI del zajema naložba tudi stroške pridobivanja zemljišč in stvarnih pravic (v dovoljenem obsegu do 10 % skupnih upravičenih stroškov), stroške priprave dokumentacije, nastale po potrditvi DIIP, stroške gradbenega nadzora in koordinatorja VZD ter stroške oznak gradbišča in končane naložbe, ki so predpisani za komuniciranje v projektih, financiranih iz kohezijskih sredstev. Vrednost naložbe v stalnih in tekočih cenah je prikazana v naslednji preglednici. Podrobna specifikacija naložbenih stroškov je v točki 11.2.

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

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	Stalne cene		Tekoče cene	
		Brez DDV	Z DDV	Brez DDV	Z DDV
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice	135.057,45	164.770,09	140.454,30	171.354,25
2	Kolesarska pot	619.027,77	755.213,88	646.564,60	788.808,81
3	Meteorna odvodnja KP	257.062,52	313.616,27	268.497,69	327.567,18
4	Prometna oprema, števec kolesarjev	17.925,52	21.869,13	18.722,92	22.841,96
5	Cestna razsvetljava	20.220,53	24.669,05	21.120,02	25.766,42
6	Oporna konstrukcija z odvodnjo	249.012,02	303.794,66	260.089,07	317.308,66
7	Zapora v času gradnje	7.492,87	9.141,30	7.826,18	9.547,94
8	Skupaj GOI dela	1.170.741,23	1.428.304,29	1.363.274,78	1.663.195,22
9	Storitve zunanjih izvajalcev	42.775,94	52.186,65	44.598,71	54.410,43
10	Informiranje in komuniciranje	2.000,00	2.440,00	2.066,48	2.521,11
11	Skupaj drugi stroški	44.775,94	54.626,65	46.665,19	56.931,54
12	SKUPA NALOŽBA Z DDV	1.350.574,62	1.647.701,03	1.409.939,97	1.720.126,76

Celotna vrednost naložbe v stalnih cenah znaša 1.350.574,62 EUR brez DDV oziroma 1.647.701,03 EUR z DDV. Gradnja pododsekov 1–5 odseka 1 DKP se bo začela leta 2026, zato so vrednosti prikazane tudi v tekočih cenah: vrednost naložbe v tekočih cenah brez DDV znaša 1.409.939,97, z DDV pa 1.720.126,76 EUR. Vrednosti so preračunane v tekoče cene na podlagi uradno napovedane stopnje inflacije (1,22 %) za leti 2026 in 2027. Ocenjena vrednost naložbe z DDV se je v primerjavi z vrednostjo iz DIIP v tekočih cenah povečala za 171.354,36 EUR oziroma za 11,1 odstotka.

V skladu z zahtevami iz povabila DRR in navodili organa upravljanja bodo do sofinanciranja iz Kohezijskega sklada upravičeni vsi stroški naložbe, vključno z DDV, ki ga upravičenec ne more odbiti. Stopnja sofinanciranja je odvisna od pridobitve soglasja DRSI k izvedbi projekta. Združeni projekt je 7. maja 2025 že pridobil soglasje ministrstva, zato bodo upravičeni stroški projekta financirani v celoti (100 %), ker neupravičenih stroškov ni. Naložba tako ne bo obremenjevala mestnega proračuna. Viri in dinamika financiranja v tekočih cenah so v naslednji preglednici.

Preglednica 2: Viri in dinamika financiranja naložbe v tekočih cenah, v EUR

Ozn.	Vrsta stroška, viri financiranja	2025	2026	2027	Skupaj
1	Upravičeni stroški (US)	2.196,00	172.601,09	1.545.329,67	1.720.126,76
2	Upravičeni stroški: DRR 100 %, od tega	0,00	174.797,09	1.545.329,67	1.720.126,76
2.1	– EU (85 %)		148.577,53	1.313.530,22	1.462.107,75
2.2	– proračun RS (15 %)		26.219,56	231.799,45	258.019,01
3	Predfinanciranje US MO Maribor	2.196,00	-2.196,00	0,00	0,00
4	Neupravičeni stroški (NUS)	0,00	0,00	0,00	0,00
5	SKUPAJ NALOŽBA EU in MOM	2.196,00	172.601,09	1.545.329,67	1.720.126,76

Financiranje naložbe iz evropskih sredstev se začne po sklenitvi pogodbe o financiranju z MZI, leta 2026. MO Maribor je zato v letu 2025 predfinancirala stroške, nastale tedaj. Ti stroški se povrnejo iz kohezijskih sredstev leta 2026.

Okvirna časovnica za izvedbo projekta

Priprava projekta se je začela že leta 2019 z izvedbo natečaja za celotno traso DKP skozi Maribor, ki mu je sledila priprava projektne dokumentacije. Leta 2022 je bila pripravljena in recenzirana projektna dokumentacija PZI za odsek 1, ki je bila nazadnje posodobljena februarja 2026. Leta 2025 je bil pripravljen DIIP. Stroški, ki nastajajo po datumu potrditve DIIP, so upravičeni stroški. Okvirna časovnica je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 3: Okvirna časovnica za izvedbo naložbe

Ozn.	Dejavnost	Začetek mm/IIII	Konec mm/IIII
1	Projektna dokumentacija PZI	09/2019	02/2026
2	Pridobitev soglasja DRSI	07/2024	05/2025
3	Vloga v DRR – 1. faza	05/2025	07/2025
4	Uvrstitev projekta v seznam DRR, podpis DRR	07/2025	02/2026
5	Predložitev DIIP	07/2025	07/2025
6	Priprava in potrditev IP idr. dokumentacije	01/2026	02/2026
7	Predložitev vloge za NPO	03/2026	03/2026
8	Predvidena sklenitev pogodbe NPO	03/2026	05/2026
9	Priprava in izvedba JR za izvedbo naložbe	06/2026	09/2026
10	Sklenitev pogodbe o izvedbi z izvajalci	09/2026	10/2026
11	Gradnja DKP D3 odseka 1 (pododseki 1-5)	11/2026	08/2027
12	Gradbeni nadzor in koordinacija VZD	11/2026	09/2027
13	Informiranje in komuniciranje	05/2026	stalno
14	Pregled objekta, administrativni zaključek	08/2027	09/2027

Kot je navedeno zgoraj, je začetek gradnje pododsekov 1–5 odseka 1 DKP odvisen od sklenitve pogodbe o financiranju naložbe iz mehanizma DRR. MO Maribor bo predvidoma marca 2026 predložila vlogo za NPO in po sklenitvi pogodbe o financiranju naložbe iz mehanizma DRR objavila javno naročilo za izbiro izvajalca GOI del (predvidoma junija 2026). Pogodba z izbranim izvajalcem bo predvidoma sklenjena oktobra 2026. Gradnja DKP naj bi se začela novembra 2026, končana naj bi bila avgusta 2027. Pregled objekta in administrativni zaključek projekta sta predvidena septembra 2027. Več podrobnosti je na voljo v okvirni časovnici v točki 11.4.

Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultatov v okviru PEKP

V skladu z zahtevami iz povabila k predložitvi projektov v DRR mora naložba prispevati k ciljem evropske kohezijske politike, regijskega specifičnega cilja RSO 3.2 – Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo, kamor se uvrščajo projekti državnega kolesarskega omrežja. Prispevek naložbe v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP kazalnikom učinka in rezultata Programa evropske kohezijske politike (PEKO) je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 4: **Prispevek naložbe h kazalnikom učinka in rezultata PEKP**

ID	Kazalnik učinka	EM	Mejnik 2024	Cilj 2029
RC058	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo – celotna Slovenija	km	0	120
	Ocenjeni prispevek odseka 1 DKP	<i>km</i>	<i>0</i>	2,240
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 odseka 1 DKP	<i>štev. uporabnikov</i>	<i>2021</i>	5.000

Analiza stroškov in koristi ter kazalniki finančne učinkovitosti naložbe

Za obravnavano naložbo je bila v IP izdelana analiza stroškov in koristi z izračunanimi finančnimi kazalniki s podporo Unije in brez nje ter kazalniki ekonomske koristi naložbe. Kazalniki so povzeti v naslednji preglednici:

Preglednica 5: **Kazalniki finančne učinkovitosti in ekonomske koristnosti naložbe**

Naziv kazalnika	Kratica	Vrednost
Brez podpore Unije (FSD/C)		
Finančna stopnja donosa (%)	FRR/C	Ni mogoče izračunati
Neto sedanja vrednost (v EUR)	FNPV/C	-1.470.862,00 EUR
S podpora Unije⁸ (FSD/K)		
Finančna stopnja donosa (%)	FRR/C	Ni mogoče izračunati
Neto sedanja vrednost (v EUR)	FNPV/C	0,00 EUR
Ekonomska stopnja donosa (%)		8,45 %
Ekonomska neto sedanja vrednost (v EUR)		34.001,22 EUR
Razmerje med koristmi in stroški		1,03

Finančna vrzel naložbe znaša 100 %, saj bo gradnja DKP naložba javno dobro, ki bo na voljo vsem in MO Maribor z naložbo ne bo pridobivala tržnih prihodkov. Ima pa naložba ekonomske in širše družbene koristi, kar dokazujejo, ekonomska stopnja donosa, ki je višja od uporabljene diskontne mere, ekonomska neto sedanja vrednost, ki je pozitivna, ter razmerje med stroški in koristmi, ki je večja od 1. V skladu s kazalniki je načrtovana naložba v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP v MO Maribor utemeljena in upravičena.

Naložba bo zagotavljala tudi koristi, ki jih ni mogoče izraziti v denarju, na primer: vplivala bo na dobro počutje in zadovoljstvo prebivalcev in obiskovalcev mesta, saj bo zaradi zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov in delcev ter hrupa iz motoriziranega prometa prispevala k čistejšemu zraku v širšem območju mesta. Prispevala bo tudi k boljši dosegljivosti središča mesta ter boljši urejenosti in večji privlačnosti nabrežja Drave na tem območju.

⁸ Izračun donosnosti projekta brez podpore Unije (»/C«) in podpora Unije (»/K«) glej navodila Evropske komisije je opravljen na podlagi *Guide to cost-benefit analysis of investment projects*, Evropska komisija, GD Regio, 2014

4 PROJEKTNA IN INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA PRED PRIPRAVO INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

4.1 Projektna dokumentacija in pridobljena menja

Arhitekturni natečaj in projektna naloga

Leta 2019 je MO Maribor v sodelovanju z Zbornico arhitektov Slovenije izvedla natečaj „Ureditev območja Lenta in Dravske promenade“. Natečaj je obsegal širše območje obdelave, in sicer ureditev površin levega in desnega nabrežja Drave med Mariborskim otokom in Malečniškim mostom. Na desnem bregu se rešitve iz natečaja srečujejo z načrtovanimi ureditvami za DKP. Za celotno traso bila takrat že pripravljena projektna dokumentacija za „širino kolesarske poti 2,5 m, ki sledi Dravski kolesarski poti“, in sicer:

- IZP Kolesarska pot Limbuš–Drava center–Dvoetažni most, BPI d. o. o. Maribor, št. 583-KOL, september 2018,
- PZI Kolesarska pot Limbuš–Drava center–Dvoetažni most, BPI d. o. o. Maribor, št. 583-KOL, oktober 2019.

Slika 1: Območje natečajne rešitve in DKP



Vir: Projektna naloga, MO Maribor, 2019

Za združitev natečajnih rešitev in predloga ureditve desnega nabrežja Drave je Sektor za komunalno in promet Urada za komunalno, promet in prostor MO Maribor decembra 2019 izdelal Projektno nalogo za izdelavo projektne dokumentacije IZP, DGD in PZI za razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–dvoetažni most⁹. Projektna naloga je obravnavala celotno traso med Limbušem in dvoetažnim mostom v Mariboru. Celotna trasa meri 7.155 m in v projektni nalogi je bilo ocenjeno, da bodo posegi potekali le na približno 2.127 m celotne trase. Predlagano je bilo, da se zaradi združitve z natečajnimi rešitvami v projektiranje vključi arhitekt, ki je seznanjen z naborom rešitev natečajnih nalog in predlogom integralne rešitve območja.

⁹ Projektna naloga št. 41001-504/2018-24, MO Maribor, Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za promet, Maribor, 11. decembra 2019

V projektni nalogi so navedene zahteve za širitev obstoječih sprehajalnih in vzdrževalnih poti ter gozdnih cest ob Dravi med Limbušem in dvoetažnim mostom ter ureditev ustrezno široke dvosmerne kolesarske poti, gradnjo podpornih in opornih konstrukcij ter namestitvijo urbane opreme na aktivacijskih točkah, ki so bile opredeljene z natečajno rešitvijo.

Na podlagi projektne naloge je bila v naslednjih dveh letih pripravljena projektna dokumentacija IZP in DGD za celotno traso od Limbuša do dvoetažnega mostu. V projektni dokumentaciji je trasa razdeljena na dva odseka: prvi odsek od Limbuša do Adamičevega naselja s sedmimi pododseki, drugi pa od Adamičevega naselja do dvoetažnega mostu z 10 pododseki. Na sliki v nadaljevanju je odsek 1 označen s črno, odsek 2 pa z rdečo črto.

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



Vir: PZI, 2020

Gradnja DKP skozi Maribor se je začela na odseku 2 Adamičevo naselje–dvoetažni most. S podporo mehanizma CTN so bili v prvi etapi zgrajeni pododseki 7–10 odseka 2, med Glavnim in dvoetažnim mostom. Gradnja pododseka 5 tega odseka, med Studenško in Splavarsko brvjo je bila načrtovana kot druga etapa gradnje odseka 2 DKP v letih 2026–2027 s podporo iz mehanizma DRR:

Projektna dokumentacija za odsek 1 DKP Limbuš–Adamičevo naselje

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

Projekt za izvedbo – PZI „Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 1: Potovalna kolesarska pot Limbuš – Drava center – Adamičevo naselje“, št. projekta 67/1, sta navedeni podjetji izdelali marca 2021, popis del s projektantskim predračunom je bil pripravljen aprila 2022.

Projektna dokumentacija PZI je bila po recenziji posodobljena novembra 2022. Na podlagi PZI za odsek 1 so bila pridobljena mnenja nosilcev urejanja prostora, ki so predstavljena v nadaljevanju. Na podlagi preveritve možnosti za zmanjšanje obsega posegov na zemljiščih, ki niso v lasti MO Maribor, je bil novembra 2025 pripravljen novi katastrski elaborat. Februarja 2026 bodo v PZI vneseni še nekateri manjši popravki.

Projektna dokumentacija PZI za odsek 1 zajema sedem pododsekov, ki potekajo od Limbuša na zahodu do začetka odseka 2 na vzhodu, v skupni dolžini 3.080 m. Ta odsek DKP je bil v dogovoru z RRA za Podravje v DRR predložen naknadno (maja 2025). Prvotno je bil združen z gradnjo DKP med Studenško in Splavarsko brvjo (pododsek 5 odseka 2). Zaradi težav pri pridobivanju soglasij zasebnih lastnikov k posegom na njihovih zemljiščih, zlasti na pododsekih 6 in 7, ki bi se utegnile zavleči, je MO Maribor predlagala, da se v okviru mehanizma DRR zgradi prvih pet pododsekov odseka 1, od Limbuša preko Drava centra do križišča Adamičeve in Obrežne ulice, v skupni dolžini 2.240 m, odseka 6 in 7 pa pozneje.

Zaradi morebitnih težav pri zagotovitvi premoženjskopравnih pogojev za začetek gradnje na delu celotne trase je MO Maribor junija 2025 predlagala, da se odsek 1 in pododsek 5 odseka 2 izvedeta kot ločena projekta (podrobneje v opisu investicijske dokumentacije v točki 4.2).

Predlagana rešitev v projektu za izvedbo – PZI po recenziji zajema širitev trase na 3,50–4,50 m na celotnem odseku 1, razen na pododseku 4, kjer obstaja grajena ovira, gradnjo utrjene površine za dvosmerni promet kolesarjev in gradnjo opornega zidu, odvajanje padavinskih voda z vozišča in zalednih voda z opornega zidu ter namestitve javne razsvetljave, prometne signalizacije in števca kolesarjev.

Pridobljena mnenja nosilcev urejanja prostora

Gradnja pododsekov 1–5 odseka 1 DKP je opredeljena kot enostavni oz. nezahtevni objekt, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno. Investitor je pridobil mnenje vseh pristojnih nosilcev urejanja prostora (mnenjedalcev). Mnenja so bila pridobljena v letih 2020-2022 na podlagi projekta PZI za celotno potezo od Limbuša do dvoetažnega mostu, ki ga je leta 2020 izdelala družba BPI, idejnega projekta IZP, št. 67 (Proinfra in Megalit, 2020), projekta za izvedbo PZI, št. 67 in posodobitve št. 67-1 (Proinfra in Megalit, marec oz. julij 2021) ter projektne dokumentacije PZI za odsek 1 (Limbuš–Adamičeva). Mnenja, ki jim je veljavnost potekla, bodo posodobljena leta 2026.

- **MO Maribor, Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za urejanje prostora**, je 28. 7. 2020 na podlagi dokumentacije IZP, št. projekta 67 (Proinfra in Megalit, julij 2020) izdal mnenje št. 3511-281/2020-2 ter zahteve za izdajo projektnih in drugih pogojev. Mnenje se nanaša na odseka 1 in 2. V njem je ugotovljena skladnost z veljavnimi prostorskimi akti, tj. PUP98¹⁰, PUP¹¹ in URN¹² in utemeljitev strinjanja MO Maribor z gradnjo;

¹⁰ Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove Maribora (MUV, št. 26/98, 14/02, 22/1, 10/13 – obv. razlaga 16/14 – popr. in 16/018)

¹¹ Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove Maribora (MUV, št. 1/14 – UPB1, 12/14, 5/15, 20/15, 20/16, 29/16 – popr., 9/17 – popr., 18/18 – obv. razl.)

¹² Odlok o ureditvenem načrtu za prenovno taborskega nabrežja v Mariboru (S-13 in C-3) (MUV, št. 2/90, 22/06, 24/08, 28/11, 3/13, 9/16 in 17/18)

- **Dravske elektrarne Maribor (DEM)** so 4. 8. 2020 izdale mnenje št. 30 00-2/2020-77, ki se nanaša na odseka 1 in 2 DKP. V njem je opredeljena obveznost investitorja v zvezi s pridobitvijo stvarnih pravic na gozdnih in kmetijskih zemljiščih, ki jih upravlja Sklad kmetijskih zemljišč, ter oznak na območju, kjer DKP prečka dovozno cesto v lasti DEM. Družba DEM je 7. 4. 2021 izdala soglasje št. 30 00-1/2021-41 k PZI (projekt 67/1), ki se nanaša na odsek 1. V njem navaja pogoje, ki jih je treba upoštevati pri gradnji. Gre za ustreznost posegov v priobalni pas elektrarn, opozorilo, da je treba pridobiti vodno soglasje za posege v priobalnem pasu Drave, in zahtevo za sklenitev pogodbe o služnosti za posege na parcelah, ki so v lasti DEM;
- **MO Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet**, je 26. 8. 2020 izdalo mnenje št. 3512-270/2020-2 na podlagi idejne zasnove projekta (IDZ, Proinfra in Megalit, julij 2020). Nanaša se na odseka 1 in 2 ter potrjuje sprejemljivost gradnje s prometno-tehničnega in varnostnega vidika ob pogoju postavitve ustrezne prometne signalizacije. Veljavnost mnenja ni omejena;
- **Sektor za gospodarjenje z nepremičninami Direktorata za logistiko pri Ministrstvu za obrambo** je 3. 8. 2020 izdal obvestilo k zahtevi za izdajo projektnih pogojev, v katerem je ugotovljeno, da se načrtovana naložba ne nahaja na območjih za potrebe obrambe in varovanj s področja obrambe, zato projektni pogoji in mnenje niso potrebni;
- družba **Eles, izvajalec prenosne dejavnosti visokonapetostnih vodov**, je 30. 3. 2020 na podlagi dokumentacije PZI (št. 67, od marca 2021) izdala mnenje št. S21_038/597/kf, ki se nanaša na odsek 1 DKP. V mnenju se strinja z gradnjo DKP in ugotavlja, da bo gradnja posegla v varovalni pas Elesovega daljnovoda DV 2 x 110 kV Mariborski otok–Pekre med SM 1 in SM 2N;
- **Plinarna Maribor** je 24. 3. 2021 izdala mnenje št. ODS/SO-205/21-135, ki se nanaša na odsek 1 DKP, in v katerem ugotavlja, da so rešitve v PZI št. 67/1 ustrezne;
- družba **Telekom** je 12. 4. 2021 izdala mnenje k projektnim rešitvam št. 94177- MB/17549-IV. Mnenje se nanaša na odsek 1 DKP in navaja zahteve v zvezi z izgradnjo DKP na območjih, kjer potekajo TK napeljave: zaščito in po potrebi prestavitve TK vodov. Mnenje Telekoma je bilo podaljšano 6. 6. 2022 z mnenjem št. 109900 – MB/317-IV;
- **MO Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet** je 13. 4. 2021 na podlagi dokumenta PZI št. 67/1 (Proinfra in Megalit, marec 2021) izdal soglasje št. 3512-270/2020-4 k posegom v varovalnem pasu občinske ceste in v občinsko cesto. Soglasje se nanaša na odsek 1 in navaja nekaj pogojev v zvezi s prometnimi znaki;
- družba **Mariborski vodovod** je 1. 4. 2021 izdala mnenje št. 3037 IV/441 z zahtevo, da se ob morebitnem asfaltiranju preveri stanje in po potrebi obnovijo sestavni deli vodovodne napeljave in hišnih priključkov;
- **Zavod za gozdove Slovenije (ZGS)** je 9. 4. 2021 izdal Mnenje za gradnjo v gozdnem prostoru, št. 3407-83/2021-2, ki se nanaša na odsek 1. DKP. V mnenju je ugotovljeno, da je gradnja skladna s predpisi s področja varstva gozdov in okolja divjadi, so rešitve ustrezne in pogojev za gradnjo in uporabo objekta ni;
- **Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije**, Območna enota Maribor (ZVKDS) je 2. 4. 2021 izdal kulturnovarstveno mnenje, ki se nanaša na odsek 1 DKP. Ugotovljeno je, da DKP na tem odseku ne posega v kulturne spomenike;

- **Zavod Republike Slovenije za varstvo narave**, Območna enota Maribor (ZRSVN) je 15. 4. 2021 na podlagi PZI št. 67/1 (Proinfra in Megalit, marec 2021) izdal strokovno mnenje št. 4-II-533/2-O-21/MV za gradnjo DKP na odseku 1. Projekt posega na varovana območja narave: Krajinski park Mariborsko jezero in posebno varstveno območje Drava v okviru Nature 2000. V okviru izdaje mnenja je bila opravljena presoja sprejemljivosti posega na naravo. Ocenjeno je, da bo imel projekt ob upoštevanju omilitvenih ukrepov nebitni vpliv na varstvene cilje krajinskega parka in ne bo okrnil lastnosti naravne vrednote, zato je bil poseg ocenjen kot sprejemljiv ob upoštevanju omilitvenih in drugih pogojev pri gradnji in uporabi DKP ter usmeritve glede preprečevanja saditve ali vnosa invazivnih rastlinskih vrst;
- družba **Elektro Maribor** kot distributer električne energije je 18. 5. 2021 izdala mnenje št. 1219299(4002-957/2021-3) za odseka 1 in 2. V mnenju je ugotovljeno, da se mnenjedajalec strinja z nameravano gradnjo in da so bili v projektni dokumentaciji upoštevani projektni pogoji Elektro Maribor št. 1219299, izdani 28. 7. 2020, ki zajemajo tehnične pogoje gradnje DKP v varovalnem pasu elektroenergetskega omrežja ter da predstavitev vodov niso potrebne. Mnenje Elektra Maribor je bilo podaljšano 9. 6. 2022 z mnenjem št. 1334170 (4002-1184/2022-2);
- **JP Nigrad** je 5. 5. 2021 izdalo mnenja k projektni dokumentaciji za področje javne kanalizacije (št. 2021-MNPD-K-196), javnih prometnih površin (št. 2021-MNPD-C-065) ter javne razsvetljave in semaforizacije (št. 2021-MNPD-JR-014). Mnenja veljajo za odsek 1 DKP in se nanašajo zlasti na obveznosti izvajalca v zvezi z odvajanjem padavinske vode, ukrepe za zaščito obstoječih vodov in predložitve dokumentacije po končani gradnji. Mnenja JP Nigrad so bila podaljšana 5. 5. 2022, in sicer za javno kanalizacijo z mnenjem št. 2022-MNPD-K-222, za javne površine z mnenjem št. 2022-MNPD-C-092 ter za javno razsvetljava in semaforizacijo z mnenjem št. 2022-MNPD-JR-017);
- družba **T-2** je 5. 7. 2021 na podlagi dokumentacije št. 67/1 iz junija 2021 izdala pozitivno mnenje št. 488/2021 k projektnim rešitvam ter pogoje za gradnjo in priključitev objekta na obstoječe TK omrežje T-2. Mnenje se nanaša na oba odseka. 27. 9. 2021 je družba T-2 izdala še pozitivno mnenje št. 794/2021 k projektnim rešitvam po projektni dokumentaciji št. 67-1 iz marca 2021;
- družba **Telemach** je 5. 7. 2021 izdala mnenje št. TM-RS-2021-200, ki se nanaša na odsek 1. Ugotavlja, da so rešitve ustrezne, ter navaja pogoje, ki jih je treba upoštevati pred in med gradnjo, zlasti pazljivost pri posegih v bližini obstoječega omrežja ali nad njim. Mnenje Telemacha je bilo podaljšano 3. 6. 2022 z mnenjem št. TM-RS-2022-126;
- **Zavod za ribištvo Slovenije** je 6. 8. 2021 na podlagi Tehničnega poročila projekta št. 67/1 izdal mnenje št. 4202-60/2021-4 k objektu DKP – odsek 1. Mnenje je pozitivno. Ugotovljeno je, da posegi v omočeni del struge Drave niso načrtovani;
- Ministrstvo za okolje in prostor, **Direkcija Republike Slovenije za vode** (DRSV) je 11. 10. 2021 na podlagi PZI št. 67/1 od marca 2021 izdala Vodno soglasje št. 35507-396/2021-7. V dokumentu DRSV opozarja zlasti, da je lahko manjši del območja gradnje DKP občasno poplavljen, zato je treba pri gradnji in uporabi DKP v primeru poplave upoštevati vse ustrezne ukrepe za preprečitev škodljivih vplivov na vode in vodni režim ter drugih škodljivih vplivov na okolje. DRSV opozarja na obveznost pridobitve služnosti za iztočne glave padavinske kanalizacije in posege na priobalnih zemljiščih, ki so v lasti Republike Slovenije;

Vodno soglasje DRSV se sklicuje na Mnenje o vplivu gradnje na vodni režim in stanje voda št. 35508-402/2020-3, izdano 8. 6. 2020. To mnenje velja za oba odseka DKP, DRSV v tem mnenju opozarja na posege na priobalnem območju vodotokov ter na ustrezno organizacijo dela in gradbišča med gradnjo, da ne pride po poslabšanju površinske in podzemne vode.

4.2 Investicijska dokumentacija

Dokumenta identifikacije investicijskega projekta 2019 in 2022

Za naložbo v DKP skozi Maribor je bilo v preteklih letih pripravljenih več investicijskih dokumentov, vendar do izdelave DIIP julija 2025 nobeden od njih ni izrecno obravnaval odseka 1. Oktobra 2019 je bil pripravljen DIIP Dravska kolesarska pot, območje Mestne občine Maribor (Adamičeva ulica–dvoetažni most)¹³, ki je zajemal gradnjo odseka 2. Za ta odsek je bila istega leta izdelana še investicijska dokumentacija PIZ in IP.

Januarja 2022 je bil za grobo oceno stroškov in dinamike gradnje DKP za načrtovanje ukrepov v okviru 2. povabila DRR pripravljen DIIP Dravska kolesarska pot, Drava center–Adamičevo naselje, Pobrežje–Miklavž na Dravskem polju¹⁴, ki je poleg odseka Adamičevo naselje–dvoetažni most zajel še dodatni odsek od Limbuša mimo Drava centra do Adamičevega naselja (t. i. zahodni odsek), pa tudi odseke 93–97 Dravske kolesarske povezave v območju občin Maribor, Miklavž na Dravskem polju, Starše in občine Hajdina.

Uvrstitev združenega projekta v DRR

Na podlagi predloga MO Maribor agenciji RRA za Podravje in strinjanja DRSI je bil maja 2025 navedeni „zahodni odsek“ trase DKP kot odsek 1 predlagan za uvrstitev v DRR v okviru združenega projekta z delovnim naslovom DKP D3, 1. etapa Limbuš–Drava center–Adam. naselje (pododseki 1–7), 2. etapa (pododsek 5), Splavarska–Studenška brv.

Razširjeni projekt je bil maja 2025 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 že prejel soglasje MzI, ki je potrebno za uvrstitev gradnje odsekov državnega kolesarskega omrežja D3 v DRR.

Pogoj za pridobitev financiranja gradnje iz kohezijskih sredstev so med drugim tudi urejena premoženjskopravna razmerja: zemljišča morajo biti bodisi v lasti investitorja bodisi mora imeti investitor na zemljiščih pravico graditi. S pridobivanjem soglasij pri pravnih osebah ni težav. MO Maribor pa si že dalj časa prizadeva za pridobitev soglasij zasebnih lastnikov k načrtovanim posegom, vendar se pri tem srečuje s težavami. Zato se utegne na delu odseka 1 postopek urejanja premoženjskopравnih razmerij zavleči. Če bi ta odsek ostal združen z odsekom 2, bi bilo treba zaradi še neurejenih stvarnih pravic na nekaterih delih trase odseka 1 odložiti začetek izvajanja celotnega projekta, tudi delov, kjer so premoženjskopравne razmere že urejene. Odložitev gradnje celotnega projekta bi utegnila ogroziti pridobitev sofinanciranja iz kohezijskih sredstev.

¹³ 620a-DIIP, BPI, d. o. o., Maribor, oktober 2019

¹⁴ Regionalna razvojna agencija za Podravje – Maribor, januar 2022. DIIP ni bil obravnavan na Mestnem svetu MO Maribor

Razdelitev združenega projekta na dva ločena projekta in DIIP za odsek 1

Zato je MO predlagala agenciji RRA za Podravje, da se gradnja DKP skozi Maribor v DRR obravnava v dveh ločenih projektih, in sicer pododsek 5 odseka 2 DKP med Studenško in Splavarsko brvjo kot prvi projekt ter pododseki 1–5 odseka 1 DKP med Limbušem in Adamičevo ulico kot drugi projekt, ki bi se začel izvajati nekoliko pozneje od prvega.

Julija 2025 je MO Maribor izdelala dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za odsek 1 ter ga predložila RRA za Podravje skupaj z obrazcem za predstavitev projekta (obrazec 2) kot podlago za uvrstitev projekta v DRR. Obenem je posodobila tudi obrazec za predstavitev projekta za pododsek 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, ki je obravnavan v tem investicijskem programu (IP), in odsek 2, pododsek 5 od Studenške do Splavarske brvi, za katerega se pripravlja ločena investicijska dokumentacija.

RRA za Podravje je MZI in Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj (MKRR) julija 2025 zaprosila za soglasje k ločitvi združenega projekta. Do priprave tega IP pisnega soglasja MZI še ni prejela. V zadnjem, 4. dodatku k Dogovoru za razvoj regije Podravje (podpisan 22. decembra 2025) je projekt še združen. V obrazcih za spremljanje stanja projektov v DRR, ki jih RRA pripravlja za MKRR, pa se od januarja letos projekta vodita ločeno. Za projekta bosta predvidoma marca 2026 predloženi ločeni vlogi za neposredno potrditev operacije (NPO) v postopku potrjevanja projektov okviru DRR, z ločenima PZI in ločeno investicijsko dokumentacijo.

4.3 Kratak povzetek DIIP za odsek 1 – pododseke 1–5

Osnovni podatki o naložbi

DIIP Izgradnja Dravske kolesarske poti, pododsekov 1–5 odseka 1 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje,¹⁵ je bil pripravljen po predlogu MO Maribor o razdelitvi združenega projekta v DRR na dva ločena projekta. Potrjen je bil na 20. dopisni seji Mestnega sveta MO Maribor (sklep župana št. 4102-397/2023-104 od 28. julija 2025). DIIP je bil 17. julija 2025 skupaj z obrazcem 2 – predstavitev projektov za DRR – predložen RRA za Podravje.

DIIP je bil izdelan na podlagi projekta za izvedbo PZI „Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 1: Potovalna kolesarska pot Limbuš – Drava center – Adamičevo naselje“, št. projekta 67/1, ki je bil novembra 2022 posodobljen po recenziji.

Projekt PZI je bil izdelan za celoten odsek 1, tj. za pododseke 1–7, DIIP pa je zaradi že navedenih težav pri pridobivanju stvarnih pravic od zasebnih lastnikov zajel le pododseke 1–5. Območje obdelave je tako v DIIP enako območju obdelave, obravnavanem v tem IP. Namen in cilji naložbe ter prispevek naložbe k doseganju kazalnikov učinka in rezultata v PEKP se po potrditvi DIIP niso spremenili in tudi tehnično-tehnološka rešitev v DIIP je ostala enaka. Navedene prvine iz DIIP so povzete v IP.

¹⁵ Ekonomski institut Maribor, d. o. o., julij 2025

Ocenjena vrednost naložbe v DIIP, dinamika izvedbe in viri financiranja

Ocena vrednosti združenega projekta je temeljila na vrednosti pododseka 5 odseka 2 iz obrazca za predstavitev projektov, predloženega RRA za Podravje septembra 2024, in ocenjenih vrednosti za odsek 1 na podlagi projektantskega predračuna iz aprila 2022. Pri pripravi DIIP za odsek 1 je MO Maribor cene iz aprila 2022 preračunala na cene junija 2025 (v skladu z uradno objavljeno inflacijo za navedeno obdobje). Ocenjena vrednost naložbe v DIIP je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 6: Ocenjena vrednost naložbe v DIIP z DDV, stalne in tekoče cene, v EUR

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

Razlike med vrednostjo naložbe v IP in DIIP

Pri pripravi tega IP je MO Maribor ohranila revalorizirane cene iz DIIP in dodala oceno stroškov pridobivanja zemljišč in stvarnih pravic (v dovoljenem obsegu do 10 % skupnih upravičenih stroškov). Vrednost ostalih postavk se v IP v primerjavi z DIIP ni spremenila. Ocenjena vrednost naložbe v IP se je v primerjavi z DIIP v tekočih cenah povečala za **140.454,30 EUR** ali za 11,1 odstotka.

Okvirna časovnica za izvedbo projekta v DIIP

Okvirna časovnica, ki je bila predlagana v DIIP (točka 11.4 DIIP), se je do priprave tega IP spremenila. Predvsem zato, ker MO Maribor še vedno ni prejela soglasja DRSI k ločenima projektoma gradnje odseka 1 in odseka 2 D3 skozi Maribor, ki tako še vedno nista evidentirana v DRR za Podravje, je MO Maribor zamaknila pripravo investicijske dokumentacije in s tem tudi predložitve vloge v NPO v leto 2026. Posledično so se zamaknile tudi vse ostale pripravljalne aktivnosti za naložbo: potrditev vloge in sklenitev pogodbe o sofinanciranju projekta z MzI, izvedba javnega naročila za izbiro izvajalcev ter sklenitev pogodbe z njimi, mesec dni pozneje kot v DIIP je predviden tudi začetek gradnje. Datum zaključka gradnje pa je ostal nespremenjen, saj želi MO Maribor odsek 1 DKP čim prej izročiti v uporabo. Nova okvirna časovnica s pojasnili je v tem IP prikazana v točki 11.4.

Viri in dinamika financiranja

Naložba bo v celoti financirana s sredstvi kohezijskega sklada, saj neupravičenih stroškov, ki bi jih morala financirati MO Maribor, ni. Upravičen je tudi celotni DDV, ker ga MO Maribor ne more odbiti. V DIIP so bili predlagani naslednji viri in dinamika financiranja (vrednosti v tekočih cenah):

Preglednica 7: Viri in dinamika financiranja naložbe v DIIP, tekoče cene, v EUR

Ozn.	Postavka	Leto	2025	2026	2027	Skupaj
1	Upravičeni stroški (US)		2.196,00	1.246,84	1.545.329,56	1.548.772,40
2	Sofinanciranje DRR – 100 % US		0,00	3.442,84	1.545.329,56	1.548.772,40
2.1	– EU (85 %)			2.926,41	1.313.530,13	1.316.456,54
2.2	– proračun RS (15 %)			516,43	231.799,43	232.315,86
3	Predfinanciranje US MO Maribor		2.196,00	–2.196,00	0,00	0,00
4	Neupravičeni stroški (NUS)		0,00	0,00	0,00	0,00
5	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS		2.196,00	1.246,84	1.545.329,56	1.548.772,40

V IP je v letu 2026 predvideno tudi financiranje upravičenih stroškov nakupov zemljišč in pridobivanja stvarnih pravic v skupnem znesku 171.354,25 EUR. Zato sta večja tudi skupna ocenjena vrednost naložbe v tekočih cenah z DDV in sofinanciranje naložbe iz mehanizma DRR.

Vpliv naložbe na okolje ter skladnost naložbe s horizontalnimi načeli

Od sprejetja DIIP se tehnično-tehnološka rešitev za izvedbo naložbe ni spremenila. Zato ostajajo nespremenjene tudi ocene vpliva naložbe na okolje ter ocene skladnosti naložbe z DNSH, vpliva naložbe na podnebne spremembe in ocena podnebne odpornosti naložbe. Vplivi naložbe na okolje so v tem IP povzeti v poglavju 14.

5 ANALIZA STANJA

5.1 Analiza stanja trase

Analiza stanja je povzeta iz projektne naloge za izdelavo projektne dokumentacije, ki jo je leta 2019 pripravila MO Maribor,¹⁶ za celotno traso DKP od Limbuša do dvoetažnega mostu (v nadaljnjem besedilu: projektna naloga), in projektne dokumentacije za izvedbo (PZI) Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 1: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, ki sta jo novembra 2022 izdelali podjetji Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, inženirski biro, d. o. o., Poljčane, v okviru skupnega nastopa (v nadaljnjem besedilu: PZI) in nazadnje posodobili februarja 2026¹⁷. Trasa je del kolesarske povezave, ki je bila predvidena v dokumentaciji „Prostorska umestitev Dravske kolesarske poti med Dravogradom in Središčem ob Dravi“¹⁸. Dokumentacija PZI je izdelana za celotni odsek 1 DKP, ki poteka v smeri zahod–vzhod od Limbuša prek Drava centra do Adamičevega naselja, s sedmimi odseki v skupni dolžini 3.080 m. Naložba zajema prvih pet pododsekov od Limbuša do križišča Adamičeve z Obrežno ulico, ki so prikazani na naslednji sliki. Vse slike so prenesene iz projektne naloge.

Slika 3: Dravska kolesarska pot, odsek 1 s pododseki 1–5



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

17 PZI, št. projekta 67/1 KOP, 0/2 Vodilni načrt Kolesarske poti, T.1 Tehnični opis in izračuni, T.2 Projektantski popis s predizmerami in stroškovno oceno, Maribor, november 2022, Predračunski elaborat 1/76-PRE, Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, d. o. o., Poljčane, april 2022, posodobljen Katastrski elaborat, november 2025

18 Avtor Uroš Rozman, 2014

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

Slika 4: Pododseka 1 in 2 na odseku 1 Dravske kolesarske poti



Odsek 1: asfaltna cesta ob Blažovnici

Odsek 2: makadamska cesta skozi gozd

V km 11 + 325 trasa DKP preide na območje neutrjene sprehajalne pešpoti, široke 1,50–2,00 m. Poteka v bližini preloma pretežno ravninskega terena v strmino. Pododsek je dolg približno 675 m. V km 12 + 000 zavije trasa na desno, globlje v gozd in poteka v dolžini približno 500 m po obstoječi neutrjeni kolovozni gozdni poti. Na polovici pododseka zavije mimo obstoječega vodohrana na poseko pod daljnovodom in se nadaljuje po vrhu brežine opuščenega industrijskega tira, ki ga je nekoč uporabljala hidroelektrarna Mariborski otok. Nato se trasa začne ob brežini postopoma spuščati in v km 12 + 450 preide na območje DEM. Od tod se v mešanem profilu, pretežno vkopnem pri 12 + 755 m spusti do asfaltirane ceste, do križišča Adamičeve z Obrežno ulico, kjer se pododsek zaključuje.

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



Odsek 3: neutrjena sprehajalna pešpot

Odsek 5: opuščena trasa industrijskega tira

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

Potrebe uporabnikov – ciljnih skupin

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

Na četrtem odseku, kjer trasa poteka po gozdni poti, preko opuščene tira in mimo objektov DEM, poti še ni. Na preostalih odsekih, razen na prvem, ki je asfaltirana javna pot, sedanja širina, površina in urejenost povezav ne ustrezajo predpisanim širinam za dvosmerne kolesarske poti¹⁹. Poti z neutrijevanimi površinami in površine z dotrajano asfaltno prevleko, neustreznim odvodnjavanjem in nezadostno razsvetljavo za kolesarje niso primerne. Zaradi prisotnosti drugih udeležencev v prometu, zlasti motornih vozil, ki dostopajo do zasebnih zemljišč, pa so za kolesarje lahko tudi nevarne. Pozimi površine od Drava centra naprej proti središču mesta niso na voljo, saj se neutrijevanne sprehajalne poti ne plužijo.

Manjkajoči del državnega daljinskega kolesarskega omrežja

Pododseki 1–5 odseka 1 DKP, ki jih obravnava ta DIIP, so manjkajoči del omrežja državne daljinske kolesarske poti D3, ki povezuje urbana središča in turistična naselja ter se navezuje na daljinsko evropsko kolesarsko povezavo skozi Slovenijo²⁰.

DKP je vključena v načrtovane ukrepe države v programu evropske kohezijske politike (PEKP)²¹: 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

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

¹⁹ Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2)

²⁰ Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, Ministrstvo za naravne vire in prostor, Ljubljana 2023

²¹ Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, december 2022, tč. 2.1.1.1

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

Načrtovana naložba bo prispevala k večji prometni varnosti kolesarjev in – ob nadomeščanju poti z osebni vozili s kolesarjenjem – k zmanjševanju negativnih vplivov motoriziranega prometa na okolje. Z gradnjo ustrezne utrjene površine in ureditvijo odvodnjavanja ter namestitvijo ustrezne razsvetljave se bo z naložbo povečala tudi fizična varnost kolesarjev. Izboljšali se bodo pogoji za dnevne migracije prebivalcev primestnih naselij v občini od izhodišča do središča mesta in nazaj. S tem MO Maribor zagotavlja pogoje za povečanje obsega potovanj s kolesom ter zmanjšanje obsega voženj z osebni avtomobili iz bolj oddaljenih naselij v mestno središče.

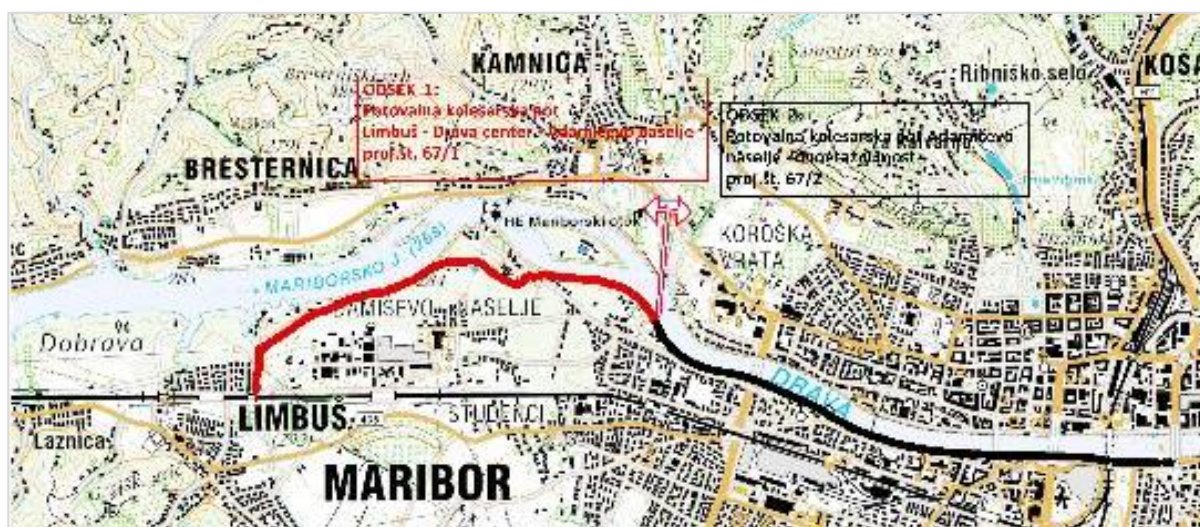
Ne nazadnje je načrtovana naložba v izgradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP skozi občino Maribor utemeljena tudi zato, ker so obravnavani pododseki 1–5 odseka 1 načrtovane gradnje DKP logično nadaljevanje gradnje DKP po načrtovani trasi od delno že zgrajenega odseka 2 (pododseki 7–10), ki je bil zaključen s sofinanciranjem iz mehanizma CTN v letu 2023.

5.2 Analiza lokacije

5.2.1 Umeščenost načrtovane naložbe v občini Maribor

Celotna trasa DKP skozi Maribor s poudarjenim odsekom 1 (rdeča črta) je prikazana na naslednji sliki.

Slika 6: Meje obdelave 1. odseka gradnje DKP od Limbuša do Adamičevega naselja



Vir: PZI za odsek 1

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

Načrtovana naložba v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP bo potekala v MO Maribor, od Limbuša na zahodu do Adamičevega naselja na vzhodu, tj. od asfaltirane lokalne ceste za naseljem Limbuš ob potoku Blažovnica do križišča Adamičeve ulice z Obrežno ulico na vzhodnem robu Adamičevega naselja.

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

5.2.2 Prostorska ureditev, zemljišča in premoženjskopravna razmerja

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

- Dolgoročni plan občine Maribor za obdobje 1986-2000²²,
- Odlok o družbenem planu Mesta Maribor za obdobje 1986-1990 in Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana občine Maribor za območje mestne občine Maribor²³ ter
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor²⁴

Z začetkom veljavnosti Odloka o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Maribor (MUV, št. 4/25 in 24/25; v nadaljnjem besedilu: OPN) so navedeni prostorski akti prenehali veljati, vendar se lahko v skladu s 160. členom OPN začeti postopki zaključijo po določbah izvedbenih prostorskih aktov, veljavnih v času začetka postopka. Pogoj za to so projektni pogoji/mnenja s področja skladnosti s prostorskimi akti, ki so bili za načrtovano naložbo pridobljeni, vsebina nameravane gradnje pa se od tistega časa ni spremenila.

Pri načrtovanju pododsekov 1–5 je bil zaradi daljnovoda, ki poteka čez območje, upoštevan Državni lokacijski načrt za kablovod 110 kV Pekre–Koroška vrata–Melje. Upoštevan je bil tudi Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor²⁵.

Zemljišča, po katerih bo potekala gradnja

Parcele, po katerih bo potekala gradnja, so navedene v Katastrskem elaboratu, ki je bil izdelan v okviru PZI za odsek 1 in nazadnje posodobljen novembra 2025²⁶. V preglednici v nadaljevanju je prikazan seznam zemljišč in lastnikov s celotnimi površinami in površinami, na katerih so predvideni posegi. MO Maribor vodi postopke pridobivanja zemljišč in stvarnih pravic (pravica gradnje, začasna in trajna služnost).

22 MUV št. 1/86, 16/87 in 19/87

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

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

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

26 PZI št. 67/1, Katastrski elaborat št. 11/3, Proinfra in Megalit, marec 2021, november 2025

S pravnimi osebami ni težav, zasebni lastniki pa so večinoma neodzivni, zato postopki terjajo veliko časa. Seznam se bo še spreminjal v skladu z nakupom zemljišč in pridobljenimi stvarnimi pravicami.

Preglednica 8: **Seznam zemljišč za gradnjo pododsekov 1-5 DKP na odseku 1**

Zap. št.	Parc. št.	Katastrska občina	Lastnik(i)	Celotna površina	Površina posega
1	2/3	660 Studenci	Republika Slovenija	9.776	301
2	11/5	660 Studenci	Republika Slovenija	4.116	37
3	1/30	660 Studenci	Republika Slovenija	17.694	632
4	5	660 Studenci	fizična oseba	17.210	124
5	8/3	660 Studenci	Republika Slovenija	324	0
6	8/1	660 Studenci	fizične osebe (4)	12.697	16
7	2278/2	660 Studenci	Dravske elektrarne Maribor	3.533	4
8	6/1	660 Studenci	fizična oseba (†)	14.165	75
9	4/1	660 Studenci	javno dobro	735	588
10	2/5	660 Studenci	Republika Slovenija in fizična oseba	14.317	613
11	2311/23	660 Studenci	Dravske elektrarne Maribor	9.943	533
12	1/40	660 Studenci	Republika Slovenija	2.225	258
13	7	660 Studenci	fizična oseba	13.528	59
14	1/29	660 Studenci	Republika Slovenija	704	9
15	1/54	660 Studenci	Dravske elektrarne Maribor	16.310	1.739
16	188	661 Limbuš	Republika Slovenija in fizična oseba	5.385	147
17	157/1	661 Limbuš	Republika Slovenija in fizična oseba	3.846	0
18	185	661 Limbuš	fizična oseba	43	33
19	192	661 Limbuš	Republika Slovenija	10.163	758
20	207	661 Limbuš	fizične osebe (3)	9.172	225
21	164/1	661 Limbuš	fizična oseba (†)	1.873	5
22	168	661 Limbuš	fizični osebi (2)	1.874	132
23	970/9	661 Limbuš	MO Maribor	3.175	62
24	174	661 Limbuš	Republika Slovenija	781	0
25	173	661 Limbuš	fizična oseba	1.287	121
26	176	661 Limbuš	fizični osebi (2)	3.601	10
27	180	661 Limbuš	fizična oseba	3.270	49
28	182	661 Limbuš	fizični osebi (2)	7.885	233
29	166	661 Limbuš	fizična oseba	1.609	40
30	200/2	661 Limbuš	fizična oseba	5.298	157
31	208/1	661 Limbuš	fizična oseba	9.433	277
32	202	661 Limbuš	fizična oseba	4.327	146
33	167	661 Limbuš	fizične osebe (4)	1.181	175
34	184	661 Limbuš	fizična oseba	5.174	55
35	322/1	661 Limbuš	Republika Slovenija in fizične osebe (5)	2.064	351
36	316	661 Limbuš	MO Maribor in fizična oseba	3.358	436
37	200/1	661 Limbuš	Republika Slovenija	6.215	244
38	178	661 Limbuš	fizična oseba	1.192	262
39	181/1	661 Limbuš	fizična oseba	2.888	260
40	160/1	661 Limbuš	fizična oseba	341	4
41	171/2	661 Limbuš	fizična oseba	1.845	201
42	991/14	661 Limbuš	Republika Slovenija	13.922	33

Zap. št.	Parc. št.	Katastrska občina	Lastnik(i)	Celotna površina	Površina posega
43	201	661 Limbuš	fizična oseba	4.231	158
44	175	661 Limbuš	Republika Slovenija	9.509	377
45	172	661 Limbuš	fizična oseba	3.362	125
46	318	661 Limbuš	MO Maribor in fizični osebi (2)	2.328	792
47	315	661 Limbuš	Republika Slovenija in fizična oseba	1.158	1.026
48	159/1	661 Limbuš	fizična oseba	667	26
49	162/1	661 Limbuš	fizična oseba	2.972	54
50	183	661 Limbuš	fizična oseba	6.830	186
51	161/5	661 Limbuš	fizični osebi (2)	1.297	40
52	1/42	660 Studenci	Dravske elektrarne Maribor	1.609	0
53	1/43	660 Studenci	Dravske elektrarne Maribor	45	0

Vir: Katastrski elaborat, november 2025

Naložba ne posega v vodno telo reke Drave, ki je v lasti Republike Slovenije, vendar meji na območje posega, zato je bilo pridobljeno vodno soglasje DRSV: ker gre za gradnjo javne infrastrukture, je gradnja kolesarske infrastrukture na vodnem oz. priobalnem območju dovoljena.

5.3 Varovana območja

Na podlagi projekta PZI so bila pridobljena mnenja upravljavcev komunalnih in telekomunikacijskih vodov, DRSV²⁷, Zavoda za gozdove Slovenije²⁸, Zavoda za ribištvo Slovenije²⁹ s priporočili, kulturnovarstveno mnenje Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije³⁰ ter mnenje Zavoda RS za varstvo narave z navedbo omilitvenih ukrepov za varovana območja³¹. V PZI so upoštevana priporočila in predlagani ukrepi za varovanje vode, brežin, habitatov ptic in populacije rib, ki živijo v reki.

Poplavna varnost in vpliv na vodni režim

Načrtovana naložba bo potekala po območju, ki je v skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja (v nadaljnjem besedilu: uredba VVO)³² opredeljeno delno kot ožje (VVO II) in delno kot širše (VVO I) vodovarstveno območje. Pridobljeni so bili projektni pogoji Direkcije RS za vode (DRSV). Pri projektiranju so upoštevani vse omejitve in pogoji iz te uredbe. Vsi posegi v prostor so v skladu s 5. členom Zakona o vodah³³ načrtovani tako, da ne prihaja do poslabšanja stanja voda.

Območje, na katerem bo potekala gradnja, ni opredeljeno kot poplavno območje, vendar po podatkih DEM lahko reka na nekaterih mestih poplavlja.

²⁷ DRSV, Projektni pogoji, št. 35506-1956/2020-2, 9. 9. 2020

²⁸ Zavod za gozdove Slovenije, Mnenje za gradnjo v gozdnem prostoru, šifra 3407-83/2021-2, 9. 4. 2021

²⁹ Zavod za ribištvo Slovenije, Projektni pogoji, št. 4202-103/2020/2, 10. 9. 2020, in Mnenje k projektni dokumentaciji, št. 4202-103/2020-4, 15. 10. 2020

³⁰ ZVKD, OE Maribor, št. 35107-0476/2020/6/MK, 2. 4. 2021

³¹ ZRSV, OE Maribor, strokovno mnenje v postopku pridobitve gradbenega dovoljenja, št. 4-II-1231/2-O-20/AG, 15. 10. 2020

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

³³ ZV-1, Uradni list RS; št. 67/02 z dopolnitvami in spremembami

S predvideno izgradnjo DKP s spremljajočimi ureditvami se ne poslabšujeta poplavna varnost obravnavanega območja in pretočne razmere oz. je vpliv predvidenih ureditev na vodni režim nebitven. V vplivnem območju vzdolž celotne trase bo omogočeno urejanje in vzdrževanje brežine in struge reke Drave.

Več informacij o načrtovanih ukrepih za varovanje površinskih in podzemnih voda v točki 14.3 o varstvu okolja in skladnosti z načelom DNSH.

Krajinski park in območja Natura 2000 – POV Drava

Naložba v pododseke 1–5 odseka 1 DKP skozi občino Maribor bo potekala na območju Natura 2000 – posebnega varstvenega območja Drava (POV Drava, ID SI5000011), širšem območju naravne vrednote Mariborsko jezero (ID št.: 6459) in na lokalnem zavarovanem območju Krajinski park Mariborsko jezero (KP 4, ID št.: 658). Zavod RS za varstvo narave (ZRSVN)³⁴ je 15. oktobra 2020 izdal strokovno mnenje o posegu v naravo s priporočili št. 4-II-1231/2-O-20/AG.

ZRSVN ugotavlja, da so posegi predvideni na Krajinskem parku Mariborsko jezero, POV Drava (območje Natura)³⁵ in naravni vrednoti Mariborsko jezero, kjer je promet z motoriziranimi vozili prepovedan³⁶, zato je treba preprečiti zlorabo kolesarske poti za promet z motoriziranimi vozili, ker bi povzročal stalne motnje in hrup v delih habitata zavarovanih živalskih vrst, predvsem ptic in netopirjev.

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

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

³⁴ ZRSV, OE Maribor, strokovno mnenje v postopku pridobitve gradbenega dovoljenja, št. 4-II-1231/2-O-20/AG, 15. 10. 2020

³⁵ Uredba o osebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000), Uradni list RS, 49/04 s spremembami in dopolnitvami

³⁶ Odlok o razglasitvi naravnih znamenitosti na območju občine Maribor, MUV, št 17/92

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 (TGP) in delcev zaradi prometa ter s tem k boljšemu zraku v mestu, zmanjšanju hrupa in bolj zdravemu načinu mobilnosti v mestu. Z naložbo MO Maribor prispeva k udejanjanju strateških usmeritev iz lokalnih in državnih prostorskih razvojnih dokumentov, vključno z ukrepi za izboljšanje urbanega okolja ter spodbujanjem nizkoogljicnih strategij in trajnostne večmodalne mobilnosti v urbanih območjih, ob upoštevanju predpisov o načrtovanju in gradnji kolesarskih površin.

Cilji naložbe so zagotoviti ustrezno infrastrukturo, ki bo omogočila načrtovano spreminjanje potovalnih navad: varno, udobno in privlačno kolesarsko pot ob Dravi, del kratke in neposredne dvosmerne kolesarske povezave med zahodnim delom občine, športnimi objekti na Limbuškem nabrežju in mestnim središčem; kjer so umeščena vozlišča javnega potniškega prometa z glavno železniško in avtobusno postajo. MO Maribor v okviru naložbe izboljšuje infrastrukturne pogoje za krepitev obsega kolesarjenja kot elementa državne, regionalne in lokalne trajnostne mobilnosti.

Specifični cilji načrtovane naložbe v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP skozi Maribor so:

- izgradnja enega od manjkajočih odsekov na državnem daljinskem kolesarskem omrežju D3 – Dravska kolesarska pot;
- zagotovitev prometno in fizično varne kolesarske povezave med naselji na zahodnem delu občine in središčem mesta ter izboljšanja kolesarskih povezav s sosednjimi občinami;
- povečanje obsega uporabe koles za dnevne migracije kot alternative osebnim avtomobilom;
- povečanje obsega uporabe koles za rekreativne namene prebivalcev in obiskovalcev;
- zaradi boljše ureditve prometa, manjših izpustov in hrupa, ki izhajajo iz motoriziranega prometa, se pričakuje tudi povečanje zadovoljstva prebivalcev in obiskovalcev ob cestah, ki povezujejo zahodne dele občine s središčem.

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

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

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

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

6.2 Razvojni vpliv naložbe presega območje Podravske regije

Načrtovana naložba v pododseke 1–5 oseka 1 DKP pomeni dograditev državnega kolesarskega omrežja D3 in kot takšna vpliva na celotno regijo Podravje, pa tudi na sosednjo, Koroško regijo. O tem priča pogodbeno partnerstvo 18 lokalnih skupnosti ob Dravi, skozi katere poteka trasa Dravske kolesarske poti. Pogodbeno partnerstvo občin in treh razvojnih agencij iz Podravske in Koroške regije je bilo ustanovljeno leta 2016. Vodja projekta, Regionalna razvojna agencija za Podravje – Maribor, vodi postopke umeščanja in izgradnje Dravske kolesarske poti v občinah – članicah ter usklajuje aktivnosti z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI), ki se je partnerstvu pridružila leta 2018.

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

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 2030³⁷ 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 – S5³⁸ 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 večmodalnosti (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. SRIP³⁹ 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 SPRS⁴⁰ so v usmeritvah za razvoj prometne infrastrukture obravnavani trajnostna mobilnost (hoja in kolesarjenje v povezavi z JPP) in kolesarsko omrežje. Njegovo zasnovo tvori omrežje državnih daljinskih kolesarskih poti, ki povezuje urbana središča in turistična naselja ter se navezuje na daljinsko evropsko kolesarsko povezavo skozi Slovenijo. V to usmeritev spada načrtovana naložba v del odseka 1 DKP. Zaradi umeščenosti v urbani prostor bo DKP opravljala tudi funkcijo kolesarskega omrežja za dnevno mobilnost, saj povezuje zunajmestno naselje Limbuš z obrobjem mesta – mestno četrtjo Studenci in preko načrtovanega pododseka 5 na odseku 2 tudi s središčem mesta in osrednjimi vozlišči JPP.

³⁷ Vlada Republike Slovenije, december 2017

³⁸ MKRR, 2022, obravnavana na Vladi Republike Slovenije, marca 2023

³⁹ Strateška razvojno inovacijska partnerstva

⁴⁰ Ministrstvo za naravne vire in prostor, 2023

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

V dokumentu ReNPRP30⁴¹ je v izhodiščih ugotovljeno, da kolesarski promet na nacionalni, regionalni in lokalnih ravneh ni urejen, zato sistem kolesarskih poti ni dograjen in funkcionalno logično sklenjen, ni v funkciji JPP in ne omogoča zadostnega razvoja kolesarjenja za dnevne migracije. Med ukrepi so navedeni izdelava strateškega načrta, celostnih prometnih strategij občin in regij ter gradnja ustrezne kolesarske infrastrukture, s poudarkom tudi na povezavi z JPP. Načrtovana naložba je skladna z navedenimi usmeritvami.

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 REDPS50⁴², 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 infrastruktura⁴³, 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 pododsekov 1–5 odseka 1 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 Podravja⁴⁴ 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).

41 Uradni list RS, št. 124/2023

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

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

44 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,
- trajnostno kmetijsko in živilskopredelovalno dejavnost s poudarkom na samooskrbi in varni prehrani,
- trajnostni turizem in razvoj podeželja ter
- zelene tehnologije in trajnostni materiali.

Razvoj kolesarjenja in infrastrukture zanj se lahko neposredno umesti zlasti v prvo in tretje prednostno razvojno področje, lahko bi ga opredelili kot „horizontalni ukrep“ za udeležanje 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 2030⁴⁵ 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 2013–2030⁴⁶ je bil pripravljen že leta 2013, pred opredelitvijo DKP. Dokument celovito obravnava stanje kolesarskih povezav v mestu in povezav s sosednjimi občinami. Med rekreacijskimi povezavami, na katerih bi bilo treba širiti kolesarsko omrežje, navaja povezavo po nabrežju Drave – kjer poteka trasa DKP. Med ključnimi problemi na kolesarskem omrežju navaja neustrezne in (pre)ozke površine vozišč. Ta težava velja tudi za traso pododsekov 1–5 odseka 1 DKP in bo z naložbo odpravljena.

7.2.5 Celostna prometna strategija mesta Maribor

Načrtovana naložba se navezuje na tretji strateški steber Celostne prometne strategije mesta Maribor⁴⁷, Optimalno izkoriščenje potencialov kolesarjenja, in izpolnjuje naslednje cilje:

- zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu: dvosmerna kolesarska pot, v povprečju široka približno 3 m, z minimalnim naklonom zaradi ugodnega reliefa,
- postopno povečevanje deleža kolesarjenja na dnevnih potovanjih po mestu,
- povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev z možnostjo kolesarjenja zunaj prometnih cest in brez udeležbe drugih vozil v prometu,
- izboljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci: motiviranje prebivalcev za izbiro kolesa za krajše razdalje namesto avtomobila.

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.

⁴⁵ Mestna občina Maribor, marec 2012

⁴⁶ Mariborska kolesarska mreža, Maribor, 2013, v okviru projekta City Network, Interreg Slovenija–Avstrija 2007–2013

⁴⁷ 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 OPVO⁴⁸ 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 pododseki 1–5 odseka 1 DKP so ena od teh povezovalnih poti.

7.2.7 Strategija Pametno mesto Maribor 2030

Strategija Pametno mesto Maribor⁴⁹ 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 pomembna kolesarska povezava med naselji v zahodnem delu občine in središčem mesta. Poteka do zahodnega obrobja mesta, od koder se preko manj prometnih cest navezuje na pododsek 5 odseka 2, ki se bo gradil v istem obdobju, vodi do mestnega središča ter se preko mostov čez reko povezuje z osrednjimi vozlišči JPP (glavna železniška in avtobusna postaja) 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 CTN na podlagi Trajnostne urbane strategije (2016). Konec leta 2023 je bila pripravljena Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035⁵⁰, 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). Ocena skladnosti naložbe z načelom DNSH v celotnem življenjskem ciklu naložbe je smiselno uvrščena v poglavje o varstvu okolja in zato podrobno predstavljena v točki 14.3.

⁴⁸ Občinski program varstva okolja v Mestni občini Maribor, Operativna skupina za pripravo OPVO, Maribor, februar 2021

⁴⁹ Regionalna razvojna agencija za Podravje, 2022

⁵⁰ Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023

8 PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE S POGOJI IN MERILI DRR

Usklajenost načrtovane naložbe s Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 (PEKP) v Sloveniji se ugotavlja na podlagi preveritve pogojev in meril za uvrščanje projektov v DRR iz Druge spremembe Prve dopolnitve Povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regi (v nadaljnjem besedilu: povabilo DRR)⁵¹.

8.1 Kratek opis mehanizma DRR in postopka za NPO

MO Maribor se za načrtovano naložbo v pododseke 1–5 odseka 1 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 druge spremembe prve dopolnitve povabila DRR, objavljene 28. avgusta 2024. V povabilu DRR so opredeljeni projekti, ki se bodo sofinancirali na podlagi programa EKP v okviru treh ciljev politike: 1 – *Pametna Evropa*, 2 – *Bolj zelena, nizkoogljična Evropa* in 3 – *Bolj povezana Evropa*.

V cilju politike 3 Bolj povezana Evropa je opredeljena ena prednostna naloga z dvema regijskima specifičnima ciljema: 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 RSO 3.2 se bosta predvidoma sofinancirala dva ukrepa:

- neinfrastrukturni ukrepi trajnostne mobilnosti na horizontalni ravni in
- ukrep **državno kolesarsko omrežje**. V ta ukrep sodi načrtovana naložba v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP, Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje.

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

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

Projekti se financirajo na podlagi t. i. „neposredne potrditve operacij“ (NPO). Poenostavljeno povedano⁵² je postopek naslednji:

- projekti se na predpisanem obrazcu za predstavitev projekta 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);

⁵¹ Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, 28. avgusta 2024

⁵² 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 okvirma vrednost projektov na ravni kohezijske regije (NUTS 2) presega razpoložljiva sredstva in ni dosežena „indikativna medregijska uravnoveženost“, se sezname usklajujejo. Postopek utegne trajati več mesecev. Pri tem je ključnega pomena „zrelost projekta“ tj. pripravljenost projekta za izvedbo, ki se dokazuje s pripravljenostjo projektne in investicijske dokumentacije. Potem ko razvojni sveti potrdijo usklajene sezname projektov, regije z Ministrstvom za kohezijo in regionalni razvoj (MKRR) podpišejo dogovore za razvoj regij na ravni NUTS 3, v katere so uvrščeni usklajeni ključni projekti. DRR za Podravje je bil podpisan 29. januarja 2024. K DRR se nato dodajajo dodatki, ki jih prav tako potrdi regijski razvojni svet;
- sledi predložitev vsakega v DRR potrjenega projekta v presojo posredniškemu telesu (pristojnemu ministrstvu) z vlogo za neposredno potrditev operacije (NPO) na obrazcu ministrstva 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 DRSl. Direkcija izda soglasje, če ima za projekt na voljo sredstva v proračunu. Ministrstvo za infrastrukturo je soglasje za združeni projekt (skupaj s projektom gradnje pododseka 5 na odseku 2 DKP) izdalo 7. maja 2025.

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 3.2⁵³ predvidena izgradnja oziroma dograditev kolesarskih povezav **v okviru državnega kolesarskega omrežja** z namenom izboljšane navezave na urbana središča in predvsem na vozlišča javnega potniškega prometa (JPP), ki spodbuja večmodalnost pri opravljanju dnevnih poti od izhodišča do cilja na trajnosten način. Gre za naložbe v državno kolesarsko omrežje, pri katerih je investitor neposredni proračunski uporabnik, tj. DRSl in lokalne skupnosti. Regijski predlogi projektov morajo imeti zaprto finančno konstrukcijo. Naložbe so lahko v skladu z 58. členom v povezavi z 72. členom Zakona o cestah⁵⁴ 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).

⁵³ Povzeto po Državno kolesarsko omrežje, povabila DRR, poglavje 5.6

⁵⁴ Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE

Cilj izgradnje kolesarskih povezav je preusmeriti del uporabnikov, ki potovanja opravljajo z osebnimi avtomobili, na kolo, električno kolo ali intermodalnost (kolo/vlak ali avtobus). S takim pristopom se želi zajeti tako krajše poti, ki so primerne za kolesarjenje, kot daljše, ki so primerne za kombinacijo kolo–vlak/avtobus. Sprememba načina potovanja, pri kateri se namesto osebnega avtomobila uporabi kolo ali kombinacija kolesa in JPP, neposredno prispeva k zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov. Ukrepi bodo obsegali izgradnjo manjkajočih odsekov državnega 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 zahodnim delom občine, športnimi in turističnimi objekti na Limbuškem nabrežju in zahodnim delom naselja Maribor (mestna četrt Studenci) ter naprej proti središču mesta, preko povezave med Glavnim mostom in dvoetažnim mostom, zgrajene v prvi etapi gradnje odseka 2, pa tudi z vozliščem javnega potniškega prometa (osrednjo železniško in avtobusno postajo).

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

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

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

V nadaljevanju je ocena usklajenosti naložbe v gradnjo odseka 1 DKP s splošnimi, horizontalnimi in posebnimi pogoji za uvrstitev v DRR ter 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)⁵⁵:

- (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;

⁵⁵ Uradni list RS, št. 16/13, 78/15, 46/19 in 63/23

- (2) **skladnost projekta s programskimi dokumenti s področja regionalnega razvoja**, ki so podlaga za sofinanciranje regijskih projektov: **ni relevantno** za načrtovano naložbo (gre za programe ukrepov za problemska območja, narodne skupnosti, romsko skupnost itn.);
- (3) **skladnost projekta s strateško-razvojnimi dokumenti pristojnih ministrstev**: naložba je skladna z državnimi razvojnimi strategijami: Strategija razvoja Slovenije 2030 (točka 7.1.1), Slovenska strategija pametne specializacije – S5 (točka 7.1.2), Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030 (točka 7.1.4) in Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (točka 7.1.5) ter strateško-razvojnimi dokumenti pristojnih ministrstev: Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (točka 7.1.3) in Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih (točka 7.1.6);
- (4) **izkazan je razvojni vpliv na celotno regijo ali del regije**: pododseki 1–5 odseka 1 DKP so del državnega kolesarskega omrežja D3 in del mednarodne DKP, ki poteka skozi štiri države, zato naložba ne vpliva le na celotno regijo, temveč vpliv naložbe presega meje regije Podravje. O tem priča tudi pogodbeno partnerstvo 18 lokalnih skupnosti ob Dravi, skozi katere poteka trasa Dravske kolesarske poti (Dravograd, Muta, Vuzenica, Radlje ob Dravi, Podvelka, Lovrenc na Pohorju, Selnica ob Dravi, Ruše, Mestna občina Maribor, Duplek, Miklavž na Dravskem polju, Starše, Hajdina, Mestna občina Ptuj, Markovci, Gorišnica, Ormož in Središče ob Dravi, s skupaj več kot 220.000 prebivalci⁵⁶), in treh razvojnih agencij iz Podravske in Koroške regije, ki je bilo ustanovljeno leta 2016;
- (5) **merljivost učinkov in rezultatov projekta**: učinki in rezultati projekta so merljivi (dolžina pododsekov 1–5 odseka 1 DKP od Limbuša do Adamičevega naselja), rezultat projekta bo število potnikov na leto (števec), ki bodo uporabljali novozgrajene pododseke odseka 1 kolesarske infrastrukture za dnevne migracije in rekreacijo;
- (6) **prikaz zaprte finančne konstrukcije projekta z upoštevanjem deleža sofinanciranja, določenega v Povabilu**: finančna konstrukcija naložbe je zaprta; prikaz finančne konstrukcije naložbe je skupaj z navedbo virov na voljo v točki 11.6 tega IP);
- (7) **pripravljenost in izvedljivost projekta v načrtovanem časovnem obdobju**: za načrtovano naložbo je pripravljena projektna dokumentacija za izvedbo (PZI), pridobljeni so bili projektni pogoji in mnenja od vseh pristojnih nosilcev urejanja prostora (točka 4.1). Gradbeno dovoljenje ni potrebno. Večina zemljišč, na katerih bo potekala gradnja, je v lasti investitorja, postopek urejanja premoženjskopравnih razmerij za preostala zemljišča poteka.

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 Sloveniji⁵⁷. Projekti morajo upoštevati naslednja splošna načela:

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

⁵⁶ objava 11. junija 2025, SURS, <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/si/Data/-/05C5003S.px>
⁵⁷ Verzija 1.2, MKRR, februar 2024,

Načrtovana naložba je del državnega kolesarskega omrežja D3, 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 pododseke 1–5 odseka 1 DKP prispeva k dograditvi manjkajočega dela državnega kolesarskega omrežja z namenom izboljšanja navezave na urbana središča in vozlišča JPP. Izgradnja načrtovanih pododsekov DKP sledi cilju preusmerjanja delov poti, ki se opravljajo z osebnimi avtomobili, na običajna in e-kolesa v povezavi z vlakom/avtobusom. Načrtovani pododseki 1–5 odseka 1 bodo prispevali k sklenitvi kolesarske povezave na desnem bregu Drave med Limbušem in zahodnim delom mesta ter preko načrtovanega pododseka 5 in že zgrajenih pododsekov 7–10 odseka 2 do osrednjih vozlišč JPP na levem bregu reke.

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

Preglednica 9: **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
	Ocenjeni prispevek odseka 1 DKP	<i>km</i>	<i>0</i>	2,240
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 odseka 1 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 do konca septembra 2027. Pogoji za začetek naložbe so izpolnjeni: pripravljena je projektna dokumentacija PZI, večina zemljišč je v lasti investitorja, za preostala zemljišča potekajo postopki za ureditev premoženjskopravnih zadev, pridobljeni so projektni pogoji ter pozitivna mnenja/soglasja, gradbeno dovoljenje ni potrebno. Javno naročilo za izbiro izvajalcev GOI del in nadzora bo objavljeno po predložitvi vloge za NPO;
- (3) **izkazovati ustreznost in sposobnost upravičencev:** v skladu s povabilom DRR so upravičenci lokalne skupnosti in DRSI. Investitor je MO Maribor – lokalna skupnost. Sposobnost upravičenca utemeljujemo:
- s številnimi večjimi projekti na področju gradnje prometne infrastrukture, sofinanciranimi s sredstvi evropskih skladov, ki jih je MO Maribor uspešno izvedla v preteklih letih, vključno s prvo etapo gradnje odseka 2 DKP (pododseki 7–10), ki je bila sofinancirana iz mehanizma CTN in končana decembra 2023;
 - z ekipo investitorja, vključno s skrbnikom projekta, ki ima več let izkušenj pri vodenju in spremljanju projektov, sofinanciranih iz evropskih skladov. Ekipi iz Urada za komunalo, promet in prostor so/bodo pri pripravi 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 5.1, so ciljne skupine kolesarji – bodoči uporabniki kolesarske poti, tj. prebivalci mesta in okoliških naselij, ki bodo načrtovane pododseke DKP uporabljali za dnevne poti od prebivališč do središča mesta s šolami, ustanovami, trgovinami in vozlišči JPP, ter prebivalci, obiskovalci mesta in turisti, ki bodo pododseke DKP uporabljali za rekreativne namene, vključno z dostopom do športnih in turističnih objektov v Drava centru in na obeh bregovih reke;
- (5) **zagotavljati trajnost predvidenih oziroma načrtovanih rezultatov:** gradnja pododsekov 1–5 odseka 1 DKP je gradnja trajne kolesarske poti s predpisanimi dimenzijami, ki zagotavlja enega od pomembnih manjkajočih delov na trasi mednarodne DKP skozi Maribor ter pomembno neposredno dvosmerno povezavo med središčem mesta in zunajmestnim naseljem Limbuš na zahodu občine. Kot takšna bo trajno privabljala prebivalce in obiskovalce kot kolesarska pot za dnevne migracije in rekreacijo;
- (6) **upoštevati načela nediskriminatornosti, enakih možnosti, vključno z dostopnostjo za invalide, enakosti spolov:** končana naložba bo brezplačno in pod enakimi pogoji na voljo vsem prebivalcem in obiskovalcem Maribora.
Navedena načela so/bodo upoštevana med pripravo, gradnjo in obratovanjem naložbe v skladu z nacionalno zakonodajo (Zakon o enakih možnostih žensk in moških, Zakon o varstvu pred diskriminacijo, Zakon o izenačevanju možnosti invalidov), pravnim redom EU, Listino EU o temeljnih pravicah ter ustreznimi mednarodnimi dokumenti za varstvo človekovih pravic (Konvencija o pravicah invalidov in Konvencija o otrokovih pravicah). Naložba bo zagotavljala enake možnosti in nediskriminatornost glede na različne osebne okoliščine (spol, starost, invalidnost, rasa, etnična, narodna in verska pripadnost, spolna usmerjenost), pri čemer bodo po potrebi upoštevani tudi Postopkovnik za zagotovitev izpolnitve horizontalnih omogočitvenih pogojev „Dejanska uporaba in izvajanje Listine Evropske unije o temeljnih pravicah“ ter „Izvajanje in uporaba Konvencije Združenih narodov o pravicah invalidov v skladu s Sklepom Sveta 2010/48/ES“, Akcijski program za invalide 2022–2030 ter drugi ustrezni dokumenti;
- (7) **prispevati k uravnoteženemu regionalnemu razvoju:** naložba v odsek 1 DKP je naložba v enega od nezgrajenih odsekov državnega kolesarskega omrežja in kolesarske poti, ki Sloveniji poteka skozi dve regiji. Pot je pomembna za razvoj trajnostne mobilnosti in trajnostnega turizma ter s tem zagotavlja neposredni prispevek k razvoju obeh regij;
- (8) **zagotavljati stroškovno učinkovitost:** stroškovno učinkovitost naložbe v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP opredeljujemo kot stroškovno učinkovitost izvedbe naložbe, stroškovno učinkovitost vzdrževanja naložbe v referenčnem obdobju 30 let in stroškovno učinkovitost skozi širše družbene koristi naložbe.

Ocena stroškov naložbe (projektantski predračun) je bila pripravljena ob upoštevanju predpisov in standardov za projektiranje kolesarskih povezav, zagotavljanja varnosti uporabnikov, zagotavljanja varovanja naravnih vrednot (nabrežje reke), ki zahtevajo varovanje brežin in populacije rib, ter najboljše razpoložljive tehnike za izvedbo načrtovane naložbe.

DKP ne bo ustvarjala prihodkov. Stroške njenega vzdrževanja bo MO Maribor pokrivala iz proračuna in s tem zagotavljala stroškovno učinkovitost njenega vzdrževanja.

Analiza stroškov in koristi, izdelana v tem IP; kaže, da bodo ekonomski učinki naložbe večji od stroškov izvedbe naložbe. Pripravljalna in GOI dela bodo izvedli domači izvajalci. Naložba bo prinašala pomembne koristi: uporaba DKP za dnevne migracije in rekreacijo bo prispevala k boljšemu zdravju prebivalcev in obiskovalcev občine in regije. Tudi s tega vidika bo naložba stroškovno učinkovita, saj je ocenjena stopnja družbene koristi večja od 1.

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

- (9) **izkazovati skladnost z načelom, da se ne škoduje bistveno**; načrtovana naložba ne škoduje okoljskim in podnebnim ciljem, temveč prispeva k izboljšanju okolja in podnebja. Ocena skladnosti naložbe z načelom DNSH je navedena v točki 14.3 tega dokumenta;
- (10) **izkazati podnebno odpornost infrastrukturnih naložb s pričakovano življenjsko dobo najmanj pet let po določitih 73. člena Uredbe (EU) 2021/1060**: pododseki 1–5 odseka 1 DKP so načrtovani in bodo izvedeni tako, da jih morebitni dolgoročni podnebni vplivi (npr. hude padavine, poplave, erozija) ne bodo prizadeli. Naložba v kolesarsko površino pri obratovanju ne bo ustvarjala emisij toplogrednih plinov (TGP). Prispevala bo k zmanjšanju obsega motoriziranega prometa in s tem emisij TGP ter je zato skladna s ciljem podnebne nevtralnosti 2050;
- (11) **izkazovati skladnost s priložo 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 (točka 14.3 IP);
- (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 infrastrukture⁵⁸: na podlagi vnaprej pripravljene CVPO za PEKP je ocenjeno, da naložba v gradnjo državnega kolesarskega omrežja, kamor sodi načrtovana naložba, zagotavlja 100-odstotno podporo ciljem na področju podnebnih sprememb.

Za naložbo gradbeno dovoljenje ni potrebno in PVO ni bila izdelana. Naložba bo potekala po območju, ki ni v glavnem opredeljeno kot poplavno območje, in naložba tudi ne posega v vodotok Drave. Pri projektiranju so bili upoštevani ukrepi za zavarovanje infrastrukture pred podnebnimi spremembami: poskrbljeno bo za ustrezno utrditev površin ter odvajanje padavinske vode s kolesarskih površin in zaledne vode iz opornega zidu. Na podlagi tega je ocenjeno, da so načrtovani pododseki 1–5 odseka 1 DKP odporni na podnebne spremembe, kot so opredeljene v navedenih smernicah.

58 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 bodo pododseki 1–5 odseka 1 DKP D3 brezplačno in pod enakimi pogoji ter ne glede na različne osebne okoliščine na voljo vsem uporabnikom. Zagotovljen bo dostop gibalno oviranim osebam;

- (3) **vpliv na dvig kakovosti življenja in počutja prebivalcev:** Naložba je namenjena prebivalcem in obiskovalcem Maribora, ki bodo DKP uporabljali za rekreacijske in športne dejavnosti ter dnevne poti. Vplivala bo na varnost kolesarjev, ki se bodo s cestnih povezav med naseljem Limbuš in Mariborom umaknili na odsek DKP. Infrastruktura DKP podpira spreminjanje potovalnih navad, ki bo sčasoma vplivalo na zmanjšanje obsega motoriziranega prometa ter s tem na zmanjšanje izpustov TGP in delcev ter hrupa iz motoriziranega prometa v tem delu občine Maribor. To bo prispevalo tudi k dvigu kakovosti življenja in dobrega počutja prebivalcev ob cestnih povezavah med Limbušem in Mariborom, kjer se zdaj poti opravljajo z osebnimi motornimi vozili;

- (4) **pozitiven vpliv na okolje ob upoštevanju zelenega prehoda** (za vseh šest okoljskih ciljev DNSH): ocenjeni vpliv naložbe na vseh šest okoljskih ciljev je podrobno opisan v točki 14.3 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 v drugo etapo gradnje – pododsek 5 odseka 2 (med Splavarsko in Studenško brvjo), ki je neposredno nadaljevanje prve etape gradnje odseka 2 in bo potekala v obdobju 2026–2027 s podporo mehanizma DRR,
- gradnjo odsekov DKP D3 v drugih občinah Podravja, vzhodno in zahodno od obravnavanega odseka, ki so/bodo vključene v dogovor(-e) 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 pododsekov 1–5 na odseku 1 DKP v Mariboru se ne pripravljajo projekti čezmejnega sodelovanja. Vpliv na čezmejno sodelovanje je posreden: gre za gradnjo manjkajočega dela DKP in s tem prispevek k sklenitvi daljinske državne kolesarske poti D3, ki poteka skozi štiri države;
- (8) **skladen prostorski razvoj regij:** naložba v pododseke DKP, ki poteka ob Dravi skozi celotno regijo ter povezuje urbana in podeželska območja, prispeva k trajnostni povezanosti regije in s tem k skladnejšemu prostorskemu razvoju Podravja, kakovostnejšemu prostorskemu razvoju naselij, krajine in podeželja z upoštevanjem trajnostne rabe prostora. DKP je del infrastrukture, ki podpira spreminjanje potovalnih navad s povečevanjem obsega kolesarjenja. Kot je opredeljeno v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, pa bodo morali nadaljnje povečevanje obsega kolesarjenja spremljati in spodbujati tudi ukrepi za kompaktnejša naselja (s krajšimi razdaljami) in povečevanje obsega dela od doma, kar bo povzročilo zmanjšanje potreb po dnevni migraciji na večje razdalje (v zaposlitvena središča) in spreminjanje nakupovalnih navad (lokalni nakupi). To pa bo vplivalo na hitrejši razvoj in večjo konkurenčnost lokalnih skupnosti in naselij zunaj regijskih središč, tj. na skladnejši prostorski razvoj regije;
- (9) **trajnostni učinek projekta glede na vložena finančna sredstva:** naložba v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP D3 v MO Maribor je naložba v trajno infrastrukturo za kolesarjenje. Po končani gradnji in zaključenem obdobju financiranja bodo zgrajeni pododseki DKP trajno na voljo uporabnikom. Poskrbljeno bo za redno vzdrževanje naložbe (predvidoma JP Nigrad), da se ohrani uporabnost kolesarske poti.

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 utemeljujemo ustreznost načrtovane naložbe z njimi:

Skladnost s pogoji za ugotavljanje upravičenosti naložbe do sofinanciranja

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

- (1) **skladnost s Strategijo razvoja prometa v RS do leta 2030 in drugimi področnimi strategijami, resolucijami, nacionalnimi programi, akcijskim načrti** ipd.: skladnost načrtovane naložbe z nacionalnimi in področnimi razvojnimi dokumenti je opredeljena in utemeljena v točki 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 prejšnjih točkah tega poglavja;
- (2) **poseg na kmetijska in gozdna zemljišča naj bo čim manjši**: načrtovana naložba **ne bo** potekala po kmetijskih zemljiščih, po gozdu pa le po gozdnih cestah in poteh (odsek 4);
- (3) **v primeru, da bodo ukrepi načrtovani na varovanih območjih narave in na območjih naravnih vrednot**, bo posebna pozornost namenjena:
- preprečevanju negativnih vplivov na kvalificirane vrste in habitatne tipe,
 - preprečevanju negativnega vpliva na cilje zavarovanih območij.

Naložba bo potekala na območju Natura2000 – Drava (ID št. SI5000011), širšem območju naravne vrednote Mariborsko jezero (ID št.: 6459) in na lokalnem zavarovanem območju Krajinski park Mariborsko jezero (ID št.: 658), vendar ne bo posegala v vodotok reke. Kot je opredeljeno v točki 14.1, naložba po končani izvedbi, v času obratovanja, ne bo vplivala na vrste in habitatne tipe in tudi ne na cilje zavarovanih območij, saj ne bo posegala v vodotok in brežine vodotoka. Kot je pojasnjeno in utemeljeno v preglednici 35 in 36 – kontrolnem seznamu za oceno DNSH, je za čas gradnje predvideno upoštevanje ustreznih omilitvenih ukrepov in priporočil za varovanje kakovosti habitata – vode in populacije rib v skladu s pridobljenimi projektnimi pogoji/mnenji/soglasji (DRSV, Zavod za ribištvo Slovenije in Zavod RS za varstvo narave);

- (4) **razsvetljava odsekov**, ki bodo izbrani za podporo, bo **izključno z ekološkimi svetili in bo načrtovana tako, da bo zagotovljen najmanjši možen obseg svetlobnega onesnaževanja**: naložba to zahtevo izpolnjuje, saj je za odsek načrtovana okolju prijazna osvetlitev z LED svetilkami; razsvetljava bo ustrezala standardu SIST EN 13201, Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja⁵⁹ in standardu SIST EN 40;
- (5) **rešitve bodo prispevale k pozitivnemu vplivu na prometno varnost v cestnem prometu**: načrtovana naložba bo prispevala predvsem k varnosti kolesarjev na območju od Limbuša do Studencev in središča mesta. Zdaj se na tem območju kolesarjem na voljo le površine na voziščih in mešane kolesarske površine na pločnikih;
- (6) **za ukrepe na regionalni in lokalni ravni izdelane celostne prometne strategije kot predpogoj za izbor operacij**: MO Maribor ima izdelano celostno prometno strategijo iz leta 2015, nova CPS bo predvidoma pripravljena do 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 pododsekov 1–5 odseka DKP poteka v širšem mestnem območju Maribora, kot je opredeljeno v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050 (točka 4.2.2 Strategije);

⁵⁹ Ministrstvo za naravne vire in prostor, Ljubljana, 2023

- (8) **za ukrepe na regionalni ravni skladnost s celostnimi prometnimi strategijami:** CPS za Podravje še ni izdelana;
- (9) **za ukrepe na lokalni ravni skladnost s celostnimi prometnimi strategijami:** skladnost s CPS Maribor iz leta 2015 je opredeljena v točki 7.2.5 tega IP, OCPS se pripravlja.

Skladnost naložbe s posebnimi pogoji

Skladnost naložbe s **posebnimi pogoji**, kot so navedeni v povabilu DRR za državno kolesarsko omrežje, zajema naslednje zahteve, ki jih preverjajo RRA:

- (10) **upravičena območja so zlasti širša mestna območja**, pri čemer mora biti 75 % projektov v posamezni kohezijski regiji glede na dolžino kolesarskih povezav v širših mestnih območjih (ŠMO): naložba bo potekala v širšem mestnem območju Maribora (kot je opredeljeno v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, točka 4.2.2) in bo s tem prispevala k merilu 75 % povezav v ŠMO, ki mora biti doseženo na ravni kohezijske regije;
- (11) **spodbujanje vodenja do/mimo vozlišč JPP v mestnih naseljih:** pododseki 1–5 odseka 1 DKP, ki jih zajema naložba, potekajo med naseljem Limbuš in zahodnim obrobjem naselja Maribor, sredi narave, ob Dravi, kjer postajališč JPP ni. Vendar je treba poudariti, da gre le za del kolesarske povezave DKP skozi Maribor, ki omogoča kratko, varno in privlačno povezavo med naseljema, v katerih so na voljo avtobusna postajališča in železniške postaje (npr. postaje Limbuš, Studenci itn.). Že zgrajeni pododseki odseka 2, na katerega se navezuje odsek 1, omogočajo preko mostov čez reko dostop do glavne železniške in avtobusne postaje v Mariboru;
- (12) **upoštevanje Pravilnika o kolesarskih površinah** (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2 z vsemi nadaljnjimi spremembami in dopolnitvami): ta pravilnik je bil upoštevan pri projektiranju in bo upoštevan pri izvedbi naložbe;
- (13) **upoštevanje Smernic za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih glede določitve izhodišča in cilja kolesarske povezave ter neposrednosti povezave:** pododseki 1–5 odseka 1 povezujejo naselje Limbuš in mestno četrt Studenci v Mariboru, po delno že zgrajenem odseku 2, na katerega se navezuje odsek 1, pa tudi z mestnim središčem. Pododseki 1–5 odseka 1 se začnejo v naselju Limbuš in končajo na Studencih. Limbuš na zahodu občine se kot pretežno stanovanjsko in kmetijsko območje lahko opredeli kot izhodišče za dnevne migracije proti središču mesta. Za kolesarjenje v rekreativne in športne namene pa je smiselno opredeliti kot izhodišče Maribor in kot cilj Limbuš s turističnimi in športnimi objekti ob Dravi, dostopom do turističnih in pohodniških poti na Pohorju ter do nadaljnjih odsekov DKP proti zahodu. Obravnavani odsek ni najkrajša povezava med Limbušem in Mariborom, saj sledi okljuku reke Drave, ki se pri Drava centru obrne proti severu in nato za Mariborskim otokom spet proti jugu. Gre pa za bistveno varnejšo povezavo, saj poteka daleč od prometnih cest, po katerih vozijo motorna vozila, in bistveno prijetnejšo povezavo, ki poteka ob reki in skozi gozdove;
- (14) **najmanj 1/2 samostojnih kolesarskih površin** (kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarski pas): pododseki 1–5 odseka 1 DKP bodo dvosmerna pot za kolesarje, ki ne bo namenjena motornim vozilom. Na nekaterih odsekih bodo povezavo lahko souporabljali lastniki in stanovalci za dostop do zemljišč in zasebnih objektov;
- (15) **največ 1/4 vodenje po javnih cestah**, na katerih je PLDP manjši od 2.500 vozil in je največja dovoljena hitrost vozil omejena na največ 70 km/h: ta zahteva za načrtovano naložbo ni relevantna, saj trasa ne poteka po takšnih javnih cestah;

- (16) **za projekt je že izdelana projektna dokumentacija za izvedbo po Gradbenem zakonu ali po Pravilniku za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah ali da je za projekt že podpisana pogodba za izdelavo le-te z rokom dokončanja do največ 30. 6. 2025:** za naložbo je že izdelana projektna dokumentacija po gradbenem zakonu, in sicer za celotni odsek 1, ki zajema pododseke 1–7 na celotni povezavi od Limbuša preko Drava centra do Adamičevega naselja;
- (17) **za projekt morajo biti ločeno prikazani vsi upravičeni in neupravičeni stroški, ki bodo nastali zaradi izvedbe projekta – tj. prikaz celotne finančne konstrukcije, vključno z vsemi dodatno potrebnimi deli, v kolikor investicija posega tudi v drugo infrastrukturo:** v tem IP (točka 11.3) so prikazani upravičeni stroški naložbe, vključno z ocenjenim zneskom nepredvidenih del in neodbitnim DDV, v stalnih in tekočih cenah do predvidenega zaključka gradnje (2027). Neupravičenih stroškov ni. Načrtovana gradnja ne posega v drugo infrastrukturo;
- (18) **prikaz zaprte finančne konstrukcije predvidenih virov financiranja projekta (za upravičene in neupravičene stroške) z upoštevanjem deleža sofinanciranja, pri čemer morajo imeti predlogi projektov, ki so del izvajanja kohezijske politike in katerih nosilec ali partner v vlogi investitorja je neposredni proračunski uporabnik, 100 % sofinanciranje upravičenih stroškov iz sredstev kohezijske politike, ki so vključena v dogovor za razvoj regij:** finančna konstrukcija naložbe je zaprta in prikazana v točki 11.6.

Gre za naložbo v del državnega kolesarskega omrežja. Investitor je neposredni proračunski uporabnik DRSI oziroma zanj lokalna skupnost. Zato je predvideno 100-odstotno financiranje upravičenih stroškov, skupaj z DDV (ki ga upravičenec ne more odbiti). Neupravičenih stroškov ni;

- (19) **v kolikor je v predlogu projekta v določenem delu vključen tudi DRSI, je potrebno njegovo soglasje.** Le to se izda, v kolikor ima za projekt že zagotovljena sredstva v proračunu in v kolikor predlagani projekt izkazuje zadostno zrelost, da ga je mogoče realizirati v tej finančni perspektivi 2021–2027: DRSI je kot investitor naveden v Predlogu izvedljivih projektov⁶⁰. 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;
- (20) **projekt ima izdelano investicijsko dokumentacijo najmanj na ravni DIIP:** da, DIIP je bil izdelan in potrjen septembra 2025: Ta DIIP se obravnava na seji Mestnega sveta MO Maribor, 19. februarja 2026.

⁶⁰ 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

9 PREDSTAVITEV VARIANT

9.1 Ocena variant za gradnjo odsekov 1 in 2 DKP skozi Maribor

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

Za celotni del DKP skozi Maribor, ki poteka od Adamičevega naselja na zahodu do dvoetažnega mostu na vzhodu (odseka 1 in 2), je bila v okviru Predinvesticijske zasnove (PIZ) Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje – dvoetažni most⁶¹ že septembra 2020 narejena analiza variant. V poglavju 4 PIZ je bila omenjena varianta 0, tj. varianta „brez investicije“, ki je bila ocenjena kot nesprejemljiva in ni bila obravnavana. Kot možni „varianti z investicijo“ sta bili opredeljeni naslednji varianti:

- varianta 1: s takojšnjo izvedbo s pomočjo financiranja EU
- varianta 2: izvedba investicije čez 5 let, brez sofinanciranja EU, z lastnimi sredstvi občine.

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

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

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

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

MO Maribor opredeljuje varianto 0, brez naložbe, kot **nesprejemljivo**. Gre za odsek državnega kolesarskega omrežja, ki ga je Ministrstvo za infrastrukturo opredelilo kot prednostno naložbo in navedlo v okviru regijskega specifičnega cilja RSO 3.2, zato je naložbo treba izvesti in se varianta 0 ne obravnava.

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

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

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

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

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

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

Investitor to varianto ocenjuje kot **nesprejemljivo**.

Izbira primerne variante z utemeljitvijo

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

Varianta 1, izvedba naložbe v načrtovani vrednosti in dinamiki, ustreza vsem pogojem, ki smo jih opredelili za oceno variante, ter vsem pogojem za uvrstitev v DRR in izbor projektov za NPO, kot je podrobno ocenjeno v poglavju 7.2:

- **pripravljenost naložbe** v skladu s povabilom DRR: za naložbo sta izdelana projektna dokumentacija PZI in (ta) DIIP. PZI je izdelan v skladu s pridobljenimi projektnimi pogoji/mnenji/soglasji ter vsebuje popis del in projektantski predračun. Gradbeno dovoljenje ni potrebno;
- **doseganje ciljev**: z izvedbo naložbe bodo doseženi lokalni in nacionalni strateški cilji ter cilji PEKP; naložba bo prispevala h kazalnikom učinka in rezultata specifičnega cilja RSO 3.2 PEKP, kot je opredeljeno v poglavju 7.2;

- **financiranje:** gre za naložbo v gradnjo manjkajočega dela državnega kolesarskega omrežja, ki je prednostna naloga v okviru specifičnega cilja RSO 3.2. Naložba je navedena v informativnem predlogu izvedljivih projektov (DRSI) ter v skladu s povabilom DRR upravičena do 100-odstotnega financiranja upravičenih stroškov. Navedena je tudi (kot združeni projekt) v okvirnem seznamu projektov regije Podravje, vendar DRR za Podravje v času priprave tega DIIP še ni potrjen;
- **organizacijski vidik:** MO Maribor je določila skrbnika projekta z ustreznim znanjem in izkušnjami. Zunanji izvajalci (GOI dela, nadzor, koordinator VZD) bodo izbrani v skladu s predpisi o javnem naročanju in internimi akti investitorja. MO Maribor je konec leta 2023 z zunanjimi izvajalci uspešno zaključila gradnjo prve etape odseka 2 DKP skozi Maribor, financirano iz mehanizma CTN;
- **finančni in ekonomski kazalniki:** analiza stroškov in koristi bo izdelana v investicijskem programu. Na podlagi grobe izkustvene ocene je naložba utemeljena in upravičena do sofinanciranja, saj je neto sedanja vrednost negativna, ker naložba ne bo prinašala prihodkov, obstaja finančna vrzel, ki je enaka načrtovanemu znesku sofinanciranja, finančna interna stopnja donosnosti projekta presega uporabljeno diskontno stopnjo, družbene koristi naložbe pa presegajo vložena sredstva.

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

10 TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV

10.1 Vrsta investicije

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

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

Projektna dokumentacija PZI za odsek 1 je pripravljena v skladu z Gradbenim zakonom⁶². Kolesarska pot spada med enostavne objekte, oporna konstrukcija pa med nezahtevne objekte. Gradbeno dovoljenje za gradnjo kolesarske poti z oporno konstrukcijo ni potrebno.

10.2 Tehnično tehnološka rešitev

Tehnično tehnološka rešitev je povzeta iz projektne dokumentacije PZI Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 2: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje⁶³, ki je bila pripravljena za gradnjo celotnega odseka 1, pododsekov 1–7, od Limbuša preko Drava centra do Adamičevega naselja in recenzirana v letu 2025. V tem poglavju so iz PZI povzeti deli, ki se nanašajo na gradnjo pododsekov 1–5 tega odseka.

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

Predvideni posegi po pododsekih, kot so opredeljeni v PZI:

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

⁶² Gradbeni zakon – GZ, Uradni list RS, št. 61/17 s popravkom in Gradbeni zakon GZ-1, Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP in 133/23

⁶³ Proinfra, Maribor, in Megalit, Poljčane, november 2022, št. projekta 67/1, 0/2 Vodilni načrt kolesarske poti, 67/1 KOP

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

Dimenzije vozišča s horizontalnimi in vertikalnimi skloni

Pri načrtovanju kolesarske poti je upoštevan Pravilnik o kolesarskih površinah⁶⁴. Na vseh obravnavanih odsekih se gradi dvosmerna kolesarska pot. Največji načrtovan vzdolžni sklon kolesarske poti znaša 7,5 % na dolžini 79 m in je sprejemljiv za povprečnega kolesarja. Najmanjši prečni sklon je 2,5 %, najmanjši uporabljen polmer krožnega loka je 15 m, v križišču pa 5 m. Širine vozišča so načrtovane tako, da omogočajo čim manjše posege v vegetacijo (pododseka 3 in 4), upoštevajo grajene ovire (pododseka 4 in 5), in znašajo od 2,50 do 3,50 m. Kolesarska površina bo skupaj z ostalimi prvinami profila znašala od 3,25 m v odseku 5 (poteka 25 m po obstoječi cesti) do 4,50 m.

Preglednica 10: **Predvideni prečni profili kolesarske poti po pododsekih, v metrih**

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

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

Voziščna konstrukcija

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

64 Uradni list RS, 36/18

Predvidena je vgradnja najmanj 35-cm plasti zmrzljivo odpornega kamnitega materiala (posteljice) nosilnosti 60–80 MPa. Za nevezano nosilno plast je predvidena vgradnja kamnitega drobljenca D32, na makadamskem vozišču še dodatna zaščitna plast kamnitega drobljenca D8. Na to nosilno plast se nanese štirislojna protiprašna zaščita MAK3 (4 cm) iz zmesi kamnitih zrn z vezivom iz kationske bitumenske emulzije. Ta protiprašna zaščita je zaradi naravnega videza („bela cesta“) za krajinsko arhitekturo sprejemljivejša od klasičnega asfaltiranja in se lažje umesti v naravno okolje. Kolesarjenje, hoja in tek na takih površinah zagotavljajo mehko gibanje in občutek sobivanja z naravo. Za načrtovanje poteka naložbe je pomembna omejitev temperatura podlage in zraka: protiprašno prevleko je treba izvajati pri temperaturi zraka, ki presega 20 °C, v času od maja do septembra, v daljšem obdobju stabilnega vremena. Po približno 10–14 dneh od nanosa protiprašne zaščite se vozišče pomete s strojno metlo ali sesalno napravo, da se odstranijo odvečna kamnita zrna. Zaradi grobe površine bo treba pri pluzenju snega paziti, da se plug ne spušča na vozišče.

Konstruktivski elementi

Preddela zajemajo čiščenje terena, rušitev ograj in zaščito komunalnih vodov itd. ter zakoličbo.

Novi nasipi se izvedejo z zemljino v naklonu največ 1 : 2, s kamnitim nasutjem (drobljenec) pa v naklonu največ 1 : 1,5. Vse nove površine se takoj prekrijejo s humusom in zatravijo.

Trasa DKP zaradi razširitve vozišča na nekaterih delih odseka 1 posega v brežino reke, zato je treba na teh mestih višino premagovati z opornimi elementi, saj bi bili naravni nakloni brežin sicer prestrmi. Obliko opornih konstrukcij je izdelal arhitekt Atelje Dialog Vojko Pavčič, s. p.⁶⁵

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

Komunalni vodi

Po trasi načrtovanih pododsekov 1–5 odseka 1 DKP potekajo obstoječi komunalni vodi: vodovod, vodi meteorne in mešane kanalizacije, električni (nizko-, srednje- in visokonapetostni) vodi ter TK in CATV vodi. Potek načrtovane kolesarske poti je usklajen s trasami obstoječih vodov, upoštevani so vsi odmiki in zahteve iz projektnih pogojev upravljavcev. Ob gradbenih posegih se tangirani vodi ustrezno uredijo: zaščitijo, po potrebi tudi prestavijo, skupaj s pripadajočo infrastrukturo.

Vodovod: na obravnavanem območju prestavitev vodovoda ni predvidena.

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

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

65 Št. načrta A-09-01/020 IDZ

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

Javna razsvetljava

Cestna razsvetljava je načrtovana na vseh križanjih kolesarske poti z lokalnimi cestami, na pododsekih 1, 2 in 5. Predvidenih je skupaj 6 svetilk. Uporabljene bodo LED svetilke s svetlobnim tokom 1770 lm ter posebno optiko za osvetljevanje kolesarskih poti (P10). Gre za svetilke z ravnim steklom, ki omogoča zahtevano usmerjenost svetlobe in omejitev bleščanja. Svetilke bodo enostransko nameščene na ravnih kandelabrih višine 5 m. Vse (kandelabske) svetilke na križanjih bodo priključene na obstoječo cestno razsvetljava. Na pododseku 1 se predvidijo „absorpcijski“ kandelabri v skladu s standardom EN 12767. Razsvetljava bo kot celota ustrezala standardu SIST EN 13201, Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja⁶⁶, standardu SIST EN 40 in Priporočilom SDR Cestna razsvetljava. Pri načrtovanju je bila upoštevana tudi Uredba o zelenem javnem naročanju⁶⁷.

Prometno usmerjanje in števec kolesarjev

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

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

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

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

66 Uradni list RS, št. 81/07 s spremembami in dopolnitvami

67 Uradni list RS, št. 51/17 s spremembami in dopolnitvami

Slika 7: Oznaki Dravske kolesarske poti



Arhitekturno oblikovanje

Ob izgradnji je treba upoštevati arhitekturno oblikovanje in načrt arhitekture, ki je bil pripravljen v okviru natečaja leta 2019. Smiselno je treba upoštevati celovit prostorski koncept ureditve obrežja reke Drave, načrtovan obvodni park kot zeleni obroč, katerega glavna povezovalna pot je kolesarska pot. Na nekaterih delih odseka 1 je načrtovan skupni prostor za kolesarje in pešce. Na pododsekih 1–5 kolesarska pot ni načrtovana s površinami za pešačenje. Na celotni krožni poti ureditve obrežja Drave, ki je dolga več kot 11 km, je predvidenih več aktivacijskih območij.

11 VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

11.1 Vrsta investicije z vidika povabila DRR

Z vidika mehanizma DRR je načrtovana naložba gradnja kolesarske infrastrukture kot dela državnega kolesarskega omrežja. Zajema izvedbo gradbenih, obrtnih in instalacijskih del, s katerimi se bodo uredili trdna in trajna voziščna struktura dvosmerne kolesarske poti predpisane širine ter oporni konstrukcijski element. Med storitvami zunanjih izvajalcev so predvideni izdelava dokumentacije (razen DIIP), predpisan strokovni nadzor in koordinator VZD. Načrtovana naložba zajema tudi ocenjene stroške odkupa zemljišč in pridobitve stvarnih pravic. Naložbe ne zajema stroškov dela investitorja.

11.2 Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah

Stroški naložbe v pododseke 1–5 odseka 1 DKP, od Limbuša mimo Drava centra do Adamičevega naselja so ocenjeni na podlagi projektne dokumentacije PZI Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 1: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, ki sta jo novembra 2022 v okviru skupnega nastopa izdelali podjetji Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, inženirski biro, d. o. o., ter projektantskega predračuna⁶⁸, ki sta ga izdelali aprila 2022. Dokumenta sta bila izdelana za celotni odsek 1, v tem DIIP pa so obravnavani le pododseki 1–5. Ocenjeni stroški se nanašajo samo na navedene pododseke.

Poleg stroškov gradbenih, obrtnih in instalacijskih del (GOI del), ki so zajeta v navedenem popisu del s projektantskim predračunom, naložba zajema tudi stroške zunanjih izvajalcev storitev, ki nastanejo in se plačajo po datumu potrditve DIIP: stroške izdelave dokumentacije, in sicer samo investicijske dokumentacije (razen DIIP), stroške gradbenega nadzora in koordinatorja za varnost in zdravje pri delu (VZD), stroške nakupa zemljišč in pridobitve stvarnih pravic (v dovoljenem obsegu največ 10 % skupnih upravičenih stroškov) ter predpisane stroške informiranja in komuniciranja. Ti zajemajo stroške označitve gradbišča in stalne oznake zgrajenega objekta. Drugi stroški informiranja in komuniciranja niso predvideni, saj bo obveščanje javnosti potekalo predvsem preko spletne strani MO Maribor maribor.si in tiskovnih konferenc investitorja. Stroški zunanjih izvajalcev so ocenjeni na podlagi izkušenj s primerljivimi projekti.

Projektna dokumentacija je pripravljena, zato dodatnih stroškov ni. V skladu z napotki iz povabila DRR⁶⁹ so vključeni tudi nujni nepredvideni stroški v ocenjeni višini 5 % od GOI del ter z njimi povezanega gradbenega nadzora in koordinatorja VZD.

Vrednost naložbe je iz cen aprila 2022 (projektantski predračun) preračunana v cene junij 2025 na podlagi uradno objavljene inflacije⁷⁰, ki od maja 2022 do junija 2025 znaša 16,3 %. Specifikacija naložbenih stroškov v stalnih cenah je prikazana v preglednici na naslednji strani. Postavke zajemajo nepredvidena dela v višini 5 % GOI del ter nadzora.

⁶⁸ Predračunski elaborat, JV Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, d. o. o., Maribor, april 2022, št. projekta 67/2 PRE

⁶⁹ Druga sprememba prve dopolnitve povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij, MKRR, 28. avgusta 2024, točka 5.6.5, Upravičeni in neupravičeni stroški, tretja alineja

⁷⁰ Inflacija in revalorizacija, <https://www.stat.si/inflacija>

Preglednica 11: **Specifikacija naložbe po posegih in pododsekih, v EUR, stalne cene**

Ozn.	Odseki in delo po skupinah del	Brez DDV	DDV	z DDV
PODODSEK 1				
1.1	Prometna oprema, števec kolesarjev	5.938,76	1.306,53	7.245,29
1.2	Cestna razsvetljava	7.180,36	1.579,68	8.760,04
1	Skupaj pododsek 1	13.119,12	2.886,21	16.005,33
PODODSEK 2				
2.1	Kolesarska pot	174.835,21	38.463,75	213.298,96
2.2	Meteorna odvodnja KP	74.753,43	16.445,75	91.199,18
2.3	Prometna oprema	651,62	143,36	794,98
2.4	Cestna razsvetljava	6.310,29	1.388,26	7.698,55
2	Skupaj pododsek 2	256.550,55	56.441,12	312.991,67
PODODSEK 3				
3.1	Kolesarska pot	322.218,48	70.888,07	393.106,55
3.2	Meteorna odvodnja KP	133.649,04	29.402,79	163.051,83
3.3	Prometna oprema	7.985,26	1.756,76	9.742,02
3	Skupaj pododsek 3	463.852,78	102.047,62	565.900,40
PODODSEK 4				
4.1	Kolesarska pot	121.974,08	26.834,30	148.808,38
4.2	Meteorna odvodnja KP	48.660,05	10.705,21	59.365,26
4.3	Prometna oprema	2.924,14	643,31	3.567,45
4.4	Oporna konstrukcija OK1 z odvodnjo	249.012,02	54.782,64	303.794,66
4	Skupaj pododsek 4:	422.570,29	92.965,46	515.535,75
PODODSEK 5				
5.1	Prometna oprema	425,74	93,66	519,40
5.2	Cestna razsvetljava	6.729,88	1.480,57	8.210,45
5	Skupaj pododsek 5	7.155,62	1.574,23	8.729,85
ZAPORA V ČASU GRADNJE				
6	Skupaj zapora (vsi pododseki)	7.492,87	1.648,43	9.141,30
7	SKUPAJ GOI DELA	1.170.741,23	257.563,06	1.428.304,29
ZUNANJI IZVAJALCI IN OSTALI STROŠKI				
8.1	Investicijska dokumentacija	1.800,00	396,00	2.196,00
8.2	Strokovni nadzor, koordinator VZD	40.975,94	9.014,70	49.990,64
8	Skupaj zunanji izvajalci	42.775,94	9.410,70	52.186,64
Informiranje in komuniciranje				
9	Skupaj informiranje in komuniciranje	2.000,00	440,00	2.440,00
Nakup zemljišč in stvarne pravice				
10	Skupaj zemljišča in stvarne pravice	135.057,45	29.712,64	164.770,09
11	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA	1.350.574,62	297.126,41	1.647.701,03

Vrednost naložbe po stalnih cenah (junij 2025) znaša 1.350.547,62 EUR brez DDV, z DDV pa 1.647.701,03 EUR.

Gradnja pododsekov 1–5 odseka 1 DKP se bo predvidoma začela konec leta 2026 s pripravljalnimi deli, GOI dela pa kleta 2027. Skladno z napotki iz povabila DRR je naložba prikazana skupno z „vnaprej dogovorjenimi prilagoditvami cen zaradi spremembe stroškov“ tudi v tekočih cenah 2026 in 2027. Za preračun je uporabljena napovedana stopnja inflacije za leti 2026 in 2027 iz publikacije Jesenska napoved gospodarskih gibanj (UMAR, september 2025): 2,2 %.

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

Preglednica 12: **Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, stalne cene**

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	Brez DDV	DDV	Skupaj z DDV
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice	135.057,45	29.712,64	164.770,09
2	Kolesarska pot	619.027,77	136.186,11	755.213,88
3	Meteorona odvodnja KP	257.062,52	56.553,75	313.616,27
4	Prometna oprema, števec kolesarjev	17.925,52	3.943,61	21.869,13
5	Cestna razsvetljava	20.220,53	4.448,52	24.669,05
6	Oporna konstrukcija z odvodnjo	249.012,02	54.782,64	303.794,66
7	Zapora v času gradnje	7.492,87	1.648,43	9.141,30
8	Skupaj GOI dela	1.170.741,23	257.563,06	1.428.304,29
9	Dokumentacija in strokovni nadzor	42.775,94	9.410,71	52.186,65
10	Informiranje in komuniciranje	2.000,00	440,00	2.440,00
11	Skupaj drugi stroški	44.775,94	9.850,71	54.626,65
12	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA	1.350.574,62	297.126,41	1.647.701,03

Preglednica 13: **Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, tekoče cene**

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	Brez DDV	DDV	Skupaj z DDV
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice	140.454,30	30.899,95	171.354,25
2	Kolesarska pot	646.564,60	142.244,21	788.808,81
3	Meteorona odvodnja KP	268.497,69	59.069,49	327.567,18
4	Prometna oprema, števec kolesarjev	18.722,92	4.119,04	22.841,96
5	Cestna razsvetljava	21.120,02	4.646,40	25.766,42
6	Oporna konstrukcija z odvodnjo	260.089,07	57.219,59	317.308,66
7	Zapora v času gradnje	7.826,18	1.721,76	9.547,94
8	Skupaj GOI dela	1.363.274,78	299.920,44	1.663.195,22
9	Dokumentacija in strokovni nadzor	44.598,71	9.811,72	54.410,43
10	Informiranje in komuniciranje	2.066,48	454,63	2.521,11
11	Skupaj drugi stroški	46.665,19	10.266,34	56.931,54
12	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA	1.409.939,97	310.186,79	1.720.126,76

Ocenjena vrednost naložbe v tekočih cenah znaša brez DDV 1.409.939,97 EUR, z DDV pa **1.720.126,76** EUR.

11.3 Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah

Pri razvrščanju stroškov naložbe v upravičene in neupravičene so upoštevani napotki iz povabila DRR, poglavje 5.6 Državno kolesarsko omrežje, ter Navodila organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027 (v nadaljnjem besedilu: navodilo o US)⁷¹.

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

- nakup nezazidanih zemljišč (in pridobitev stvarnih pravic, tj. služnosti in pravice graditi), ki smejo v skladu z navodilom o US znašati največ 10 % skupnih upravičenih stroškov projekta);
- 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 (investicijska dokumentacija, nadzor, koordinator VZD);
- 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 DDV v celoti vključen med upravičene stroške. Tako so **upravičeni stroški vsi stroški naložbe skupaj z DDV**, ki so po stalnih in tekočih cenah prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 14: **Upravičeni stroški naložbe, v EUR, stalne in tekoče cene**

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	Stalne cene z DDV	Tekoče cene z DDV
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice	164.770,09	171.354,25
2	Kolesarska pot	755.213,88	788.808,81
3	Meteorna odvodnja KP	313.616,27	327.567,18
4	Prometna oprema, števec kolesarjev	21.869,13	22.841,96
5	Cestna razsvetljava	24.669,05	25.766,42
6	Oporna konstrukcija z odvodnjo	303.794,66	317.308,66
7	Zapora v času gradnje	9.141,30	9.547,94
8	Skupaj GOI dela	1.428.304,29	1.663.195,22
9	Dokumentacija in strokovni nadzor	52.186,65	54.410,43
10	Informiranje in komuniciranje	2.440,00	2.521,11
11	Skupaj drugi stroški	54.626,65	56.931,54
12	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA	1.647.701,03	1.720.126,76

⁷¹ verzija 1.2, MKRR, Ljubljana, avgust 2024

11.4 Okvirna časovnica za izvedbo naložbe

Izhodišča za določitev časovnice

Za naložbo v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP skozi Maribor je pripravljena dokumentacija PZI s popisom del in projektantskim predračunom. Julija 2025 je bil pripravljen DIIP. Stroški, ki nastajajo po datumu potrditve DIIP, so upravičeni stroški. Premoženskopravne zadeve so v glavnem urejene: večina zemljišč, na katerih bo potekala gradnja, je javno dobro v lasti MO Maribor. MO Maribor vodi postopek pridobivanja stvarnih pravic (pravica graditi, služnosti) od lastnikov zasebnih zemljišč, kjer bo potekal del meteorne kanalizacije in cestne razsvetljave. Ker gre za enostaven oziroma nezahteven gradbeno inženirski objekt, gradbeno dovoljenje ni potrebno. Pred začetkom gradnje bo treba v skladu s predpisi in internimi akti izbrati izvajalca GOI del ter izvajalca strokovnega nadzora in koordinatorja VZD.

Okvirna časovnica za pripravo in izvedbo naložbe

Na podlagi navedenih predpostavk je investitor opredelil okvirno časovnico za izvedbo naložbe, kot je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 15: **Okvirna časovnica za izvedbo naložbe**

Ozn.	Dejavnost	Začetek mm/IIII	Konec mm/IIII
1	Projektna dokumentacija PZI	09/2019	02/2026
2	Pridobitev soglasja DRSI	07/2024	05/2025
3	Vloga v DRR – 1. faza	05/2025	07/2025
4	Uvrstitev projekta v seznam DRR, podpis DRR	07/2025	02/2026
5	Predložitev DIIP	07/2025	07/2025
6	Priprava in potrditev IP idr. dokumentacije	01/2026	02/2026
7	Predložitev vloge za NPO	03/2026	03/2026
8	Predvidena sklenitev pogodbe NPO	03/2026	05/2026
9	Priprava in izvedba JR za izvedbo naložbe	06/2026	09/2026
10	Sklenitev pogodbe o izvedbi z izvajalci	09/2026	10/2026
11	Gradnja DKP D3 odseka 1 (pododseki 1-5)	11/2026	08/2027
12	Gradbeni nadzor in koordinacija VZD	11/2026	09/2027
13	Informiranje in komuniciranje	05/2026	stalno
14	Pregled objekta, administrativni zaključek	08/2027	09/2027

Omenjeno je že, da je začetek gradnje pododsekov 1–5 odseka 1 DKP odvisen od sklenitve pogodbe o financiranju naložbe iz mehanizma DRR. Projekt je bil v DRR predložen naknadno (maja 2025) in je kot združeni projekt gradnje DKP skozi Maribor, „DKP D3 1. etapa Limbuš–Drava center–Adam. naselje (pododsek 1–7), 2. etapa (pododsek 5), Splavarska–Studenška brv“ 7. maja 2025 že prejel soglasje ministrstva ter je evidentiran v seznamu projektov za financiranje (4. dodatek k DRR za Podravje, 22. decembra 2025).

Vendar pa ločeni projekt v dodatku k DRR za Podravje še ni evidentiran. Od januarja 2026 se v obrazcu MKRR za spremljanje stanja projektov gradnja odseka 1 že vodi kot ločeni projekt. MO Maribor predvideva, da vključitev ločenega projekta urejena s potrditvijo naslednjega dodatka k DRR za Podravje.

MO Maribor bo predvidoma marca 2026 predložila vlogo za NPO. Po sklenitvi pogodbe o financiranju z Mzi (ki bo predvidoma sklenjena maja 2026), bo MO Maribor predvidoma junija 2026 objavila javno naročilo za izbiro izvajalcev GOI del. Pogodbe z izbranimi izvajalci bodo predvidoma sklenjene oktobra 2026. Gradnja DKP naj bi se začela novembra 2026 s pripravljalnimi deli. Večina gradnje bo potekala v letu 2027 in bo predvidoma končana avgusta 2027. Pregled objekta in administrativni zaključek projekta sta predvidena septembra 2027.

Gradbeni nadzor in delo koordinatorja za VZD bosta potekala ves čas gradnje. V okviru informiranja javnosti bo na začetku ustrezno označeno gradbišče, na koncu gradnje pa bo postavljena predpisana stalna tabla. Informiranje in komuniciranje prek spletne strani investitorja bo potekalo celotno obdobje od sklenitve pogodbe o NPO do konca gradnje in še naprej.

11.5 Specifikacija (upravičenih) naložbenih stroškov po letih

V skladu z okvirno časovnico iz prejšnje točke stroški nastajajo od leta 2025, ko so nastali le stroški priprave investicijskega programa. V letu 2026 bodo nastajali stroški odkupov zemljišč in pridobivanja stvarnih pravic. Po sklenitvi pogodbe o NPO bo objavljeno javno naročilo za izbiro izvajalca. Gradnja se bo začela pozno jeseni, zato bodo v letu 2026 nastali le stroški označitve gradbišča. Stroški GOI del in nadzora pa bodo nastali v letu 2027. Naložba bo predvidoma končana konec avgusta 2027, administrativni zaključek projekta s pripravo končnega poročila in izdajo končnega zahtevka za sofinanciranje pa je predviden konec septembra 2027. Dinamika nastajanja naložbenih stroškov v stalnih in tekočih cenah je prikazana v naslednjih preglednicah.

Preglednica 16: Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, stalne cene

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	2025	2026	2027	Skupaj
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice		135.057,45	0,00	135.057,45
2	Kolesarska pot		0,00	619.027,77	619.027,77
3	Meteorna odvodnja KP		0,00	257.062,52	257.062,52
4	Prometna oprema, števec kolesarjev		0,00	17.925,52	17.925,52
5	Cestna razsvetljava		0,00	20.220,53	20.220,53
6	Oporna konstrukcija z odvodnjo		0,00	249.012,02	249.012,02
7	Zapora v času gradnje		0,00	7.492,87	7.492,87
8	Skupaj GOI dela	0,00	0,00	1.170.741,23	1.170.741,23
9	Dokumentacija in strokovni nadzor	1.800,00	0,00	40.975,94	42.775,94
10	Informiranje in komuniciranje		1.000,00	1.000,00	2.000,00
11	Skupaj drugi stroški	1.800,00	1.000,00	41.975,94	44.775,94
12	SKUPAJ NALOŽBA BREZ DDV	1.800,00	136.057,45	1.212.717,17	1.350.574,62
13	DDV	396,00	29.932,63	266.797,78	297.126,41
14	SKUPAJ NALOŽBA Z DDV	2.196,00	165.990,08	1.479.514,95	1.647.701,03

Preglednica 17: **Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, tekoče cene**

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	2025	2026	2027	Skupaj
1	Nakupi zemljišč in stvarne pravice		140.454,30	0,00	140.454,30
2	Kolesarska pot		0,00	646.564,60	646.564,60
3	Meteorna odvodnja KP		0,00	268.497,69	268.497,69
4	Prometna oprema, števec kolesarjev		0,00	18.722,92	18.722,92
5	Cestna razsvetljava		0,00	21.120,02	21.120,02
6	Oporna konstrukcija z odvodnjo		0,00	260.089,07	260.089,07
7	Zapora v času gradnje		0,00	7.826,18	7.826,18
8	Skupaj GOI dela	0,00	0,00	1.222.820,48	1.222.820,48
9	Dokumentacija in strokovni nadzor	1.800,00	0,00	42.798,71	44.598,71
10	Informiranje in komuniciranje		1.022,00	1.044,48	2.066,48
11	Skupaj drugi stroški	1.800,00	1.022,00	43.843,19	46.665,19
12	SKUPAJ NALOŽBA BREZ DDV	1.800,00	141.476,30	1.266.663,67	1.409.939,97
13	DDV	396,00	31.124,79	278.666,00	310.186,79
14	SKUPAJ NALOŽBA Z DDV	2.196,00	172.601,09	1.545.329,67	1.720.126,76

Ker so, kot je ugotovljeno v točki 11.3, vsi stroški upravičeni, vključno z DDV, ki ga upravičenec ne more odbiti (nepovratni DDV), preglednici zgoraj prikazujeta **dinamiko upravičenih in celotnih stroškov**. V letu 2025 so nastali le upravičeni stroški priprave dokumentacije (po DIIP) v višini 2.196,00 EUR, v letu 2026 bodo nastali le stroški pridobivanja zemljišč in stvarnih pravic ter informiranja in komuniciranja v višini 172.601,09 EUR, v letu 2027 pa stroški GOI del, predpisanega nadzora in koordinatorja VZD v višini skupaj 1.545.329,67 EUR.

11.6 Predvideni viri in dinamika financiranja

V naslednji preglednici so prikazani viri in dinamika financiranja naložbe, in sicer le v tekočih cenah, kot je treba stroške prikazati v vlogi za NPO. Upravičeni stroški Dravske kolesarske poti kot dela državnega kolesarskega omrežja se v Vzhodni kohezijski regiji financirajo 100 %, od tega iz Kohezijskega sklada 85 %, državnega proračuna pa 15 %. Soglasje MZI DRSI k naložbi (združenemu projektu) je bilo izdano 7. maja 2025.

Preglednica 18: **Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene**

Leto	Postavka	2025	2026	2027	Skupaj	
1	Vrednost projekta z nepovratnim DDV		2.196,00	172.601,09	1.545.329,67	1.720.126,76
2	Vrednost brez DDV		1.800,00	141.476,30	1.266.663,67	1.409.939,97
3	Upravičeni stroški (US)		2.196,00	172.601,09	1.545.329,67	1.720.126,76
4	Sofinanciranje DRR – 100 % US		0,00	174.797,09	1.545.329,67	1.720.126,76
4.1	– EU (85 %)			148.577,53	1.313.530,22	1.462.107,75
4.2	– proračun RS (15 %)			26.219,56	231.799,45	258.019,01
5	Predfinanciranje US MO Maribor		2.196,00	–2.196,00	0,00	0,00
6	Neupravičeni stroški (NUS)		0,00	0,00	0,00	0,00
7	SKUPAJ NALOŽBA EU in MOM (4 + 5)		2.196,00	172.601,09	1.545.329,67	1.720.126,76

V skladu z določbami iz povabila DRR se upravičeni stroški naložbe v celoti krijejo iz kohezijskih sredstev in proračuna Republike Slovenije, investitor pa krije neupravičene stroške. Ker so pri naložbi v gradnjo pododsekov 1–5 DKP odseka 1 **upravičeni vsi stroški** (vključno s celotnim DDV, ki ga MO Maribor ne more odbiti), MO Maribor kot investitor **nima finančnih obveznosti**. Iz kohezijskih sredstev se financira skupaj **1.720.126,76 EUR**, od tega znaša podpora Unije 1.462.107,75 EUR (85 % upravičenih stroškov), prispevek iz proračuna Republike Slovenije pa 15 % upravičenih stroškov v višini 258.019,01 EUR.

Dinamika financiranja po letih temelji na dinamiki nastajanja stroškov/izdatkov, povezanih z naložbo, ki so razčlenjeni v preglednicah 17 in 18. Naložba se začne financirati iz kohezijskih sredstev po sklenitvi pogodbe, to je leta 2026. MO Maribor je v letu 2025 predfinancirala upravičene stroške v višini 2.196,00 EUR. Ti stroški ji bodo povrnjeni iz kohezijskih sredstev v letu 2026.

Finančna sredstva za izvedbo oziroma predfinanciranje naložbe so načrtovana v razvojnem delu proračuna, NRP MO Maribor za obdobje 2025–2028 pod št. OB070-25-0063 in so navedena za leta 2025–2027. V NRP razporejena sredstva presegajo vrednost projekta, zato bo treba zneske v NRP uskladiti z zneski iz IP – vsaj pred izdajo prvega zahtevka za financiranje.

12 ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI

V analizi stroškov in koristi je pripravljen pregled prihodkov in stroškov vzdrževanja naložbe v obdobju 30 let. Na osnovi teh podatkov je izdelana finančna in ekonomska analiza naložbe v gradnjo odseka 1 – pododsekov 1–5 Dravske kolesarske poti (DKP).

12.1 Stroški in prihodki

Stroški vzdrževanja in amortizacija

Novozgrajene pododseke 1–5 odseka 1 DKP Limbuš–Drava center–Adamičeva ulica v dolžini 2.240 m bo predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad v okviru rednega vzdrževanja ostalih 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 (2.240 m) po cenah za leto 2027 znašala 18.600,00 EUR/letno. Predvideli smo 1-odstotno letno povečevanje stroškov. Načrtovani stroški vzdrževanja po letih za obdobje 30 let so prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 19: **Predvideni stroški vzdrževanja odseka DKP po letih, v EUR**

Postavke	2025	2026	2027	2028	2029	2030..	..2040..	..2050..	..2054
Stroški vzdrževanja	0,00	0,00	4.650,00	18.600,00	18.786,00	18.973,86	20.958,95	23.151,71	24.091,77
Skupaj stroški	0,00	0,00	4.650,00	18.600,00	18.786,00	18.973,86	20.958,95	23.151,71	24.091,77

Ocenjeni strošek letne amortizacije osnovnih sredstev znaša 52.167,78 EUR. Naložba se amortizira po 3,70-odstotni amortizacijski stopnji. Ostanek vrednosti osnovnih sredstev znaša 0,00 EUR. Stroški amortizacije po letih so prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 20: **Stroški amortizacije po letih, v EUR**

Postavke	Nab. vred.	AM (%)	2025	2026	2027	2028	2029	2030 2054	Ost. vred
Objekt	1.409.939,87	3,70 %	0,00	0,00	13.041,9	52.167,7	52.167,7	52.167,7	40.535,7	0,00
Skupaj	1.409.939,87		0,00	0,00	13.041,94	52.167,78	52.167,78	52.167,78	40.535,78	0,00

Prihodki

Dravska kolesarska pot bo javna kolesarska pot, ki bo na voljo vsem. Zato se njena uporaba ne bo zaračunavala in naložba ne bo ustvarjala prihodkov. Stroške vzdrževanja kolesarske poti bo pokrivala MO Maribor iz proračuna, kar prikazuje naslednja preglednica.

Preglednica 21: **Prihodki po letih, v EUR**

Postavke	2025	2026	2027	2028	2029	2030...	...2040...	...2050...	...2054
Prihodki za pokrivanje stroškov vzdrževanja	0,00	0,00	4.650,00	18.600,00	18.786,00	18.973,86	20.958,95	23.151,71	24.091,77
Skupaj	0,00	0,00	4.650,00	18.600,00	18.786,00	18.973,86	20.958,95	23.151,71	24.091,77

12.2 Predpostavke finančne analize

Za finančno analizo so izdelani izračuni finančne interne stopnje donosa, finančne neto sedanje vrednosti in finančne relativne neto sedanje vrednosti. Pri izračunu omenjenih kazalnikov je upoštevana metoda diskontiranja (DCF).

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

- Analiza stroškov in koristi je izdelana na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ⁷² (v nadaljevanju: UEM) ter dokumentov Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic Appraisal Tool for Cohesion Policy 2014–2020 iz decembra 2014 ter Economic Appraisal Vademecum 2021–2027 iz septembra 2021⁷³.
- Kot kriteriji donosnosti naložbe so v finančno ekonomski analizi uporabljeni kazalniki finančne interne stopnje donosa naložbe – FRR(C), finančne neto sedanje vrednosti projekta – FNPV(C), finančne interne stopnje donosnosti s kohezijskim sofinanciranjem – FRR(K), finančne neto sedanje vrednosti s kohezijskim sofinanciranjem – FNPV(K). Upoštevana je 4-odstotna diskontna stopnja, kakor določa UEM.

Ugotavljali smo finančno donosnost projekta, ki se presoja na podlagi ocenjene finančne neto sedanje vrednosti FNPV(C) in finančne interne stopnje donosnosti projekta FRR(C). Ti kazalniki pokažejo zmožnost neto prihodkov, da povrnejo stroške naložbe, ne glede na to, kako so ti financirani. Pogoj za pridobitev prispevka iz evropskih skladov je, da je FNPV(C) negativna, FRR(C) pa nižja od diskontne stopnje, ki je bila uporabljena v analizi.

Finančna trajnost (zdržnost – pokritost) projekta je ocenjena s preveritvijo, ali so skupni (nediskontirani) neto denarni tokovi v referenčnem obdobju pozitivni. Ti neto denarni tokovi vključujejo investicijske stroške, vse vire financiranja (lokalna in nacionalna sredstva ter sredstva EU) in neto prihodke.

Projekt je bil preučen z vidika diskontiranih denarnih tokov oz. kumulativnega neto denarnega toka projekta, ki izkazuje, ali je projekt finančno zdržen oz. ali se s projektom ustvarjajo ustrezni in dovolj visoki prihodki za kritje stroškov. Izračunani so bili glavni finančni kazalniki in prispevek Skupnosti.

Ob tem so bile upoštevane sledeče predpostavke modela:

- Letni stroški vzdrževanja znašajo 18.600,00 EUR in se z leti povečujejo za 1 %.
- Opazovano obdobje, za katerega so pripravljene izračuni, je 30 let (do leta 2054).
- Letni prihodki znašajo 0,00 EUR, MO Maribor pokriva stroške vzdrževanja v letni višini 18.600,00 EUR; ti se z leti povečujejo za 1 %.
- Operativni stroški in prihodki za pokrivanje stroškov v finančni analizi ne vključujejo davka na dodano vrednost.
- Vse vrednosti so navedene v EUR.
- Pri izračunih je uporabljena 4,0 -odstotna diskontna stopnja.

⁷² Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16
⁷³ Evropska komisija, DG Regio

12.3 Finančni kazalniki

Na podlagi navedenih predpostavk in podatkov je bila izdelana finančna analiza naložbe. V nadaljevanju so prikazani statični in dinamični kazalniki učinkovitosti naložbe.

Preglednica 22: **Finančni kazalniki naložbe**

Naziv	Kratica	Vrednost
Prihodki za pokrivanje stroškov vzdrževanja leta 2029		18.786,00 EUR
Odhodki leta 2029		18.786,00 EUR
Dobiček/izguba		0,00 EUR
Ekonomičnost poslovanja		1,0000
Donosnost poslovanja		0,00
Doba vračanja vloženih sredstev	(v letih)	32
Finančna interna stopnja donosnosti investicije	FRR/C	Ni mogoče izračunati
Finančna neto sedanja vrednost investicije	FNPV/C	-1.470.862,00 EUR
Relativna neto sedanja vrednost	relativna FNPV/C	-0,8927

Zaradi negativne neto sedanje vrednosti projekta -1.470.862,00 EUR je negativna tudi relativna NSV -0,8927 in interne stopnje donosnosti ni mogoče izračunati. Doba vračanja naložbenih sredstev bo 32 let.

V naslednji preglednici je prikazan denarni tok projekta za obdobje 30 let.

Preglednica 23: **Denarni tok naložbe po letih, v EUR**

Leto	Stroški naložbe	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
2025	2.196,00	0,00	0,00	0,00	-2.196,00	-2.111,54
2026	165.990,09	0,00	0,00	0,00	-165.990,09	-153.467,17
2027	1.479.514,83	4.650,00	4.650,00	0,00	-1.479.514,83	-1.315.283,29
2028	0,00	18.600,00	18.600,00	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	18.786,00	18.786,00	0,00	0,00	0,00
2030	0,00	18.973,86	18.973,86	0,00	0,00	0,00
2031	0,00	19.163,60	19.163,60	0,00	0,00	0,00
2032	0,00	19.355,23	19.355,23	0,00	0,00	0,00
2033	0,00	19.548,79	19.548,79	0,00	0,00	0,00
2034	0,00	19.744,27	19.744,27	0,00	0,00	0,00
2035	0,00	19.941,72	19.941,72	0,00	0,00	0,00
2036	0,00	20.141,13	20.141,13	0,00	0,00	0,00
2037	0,00	20.342,55	20.342,55	0,00	0,00	0,00
2038	0,00	20.545,97	20.545,97	0,00	0,00	0,00
2039	0,00	20.751,43	20.751,43	0,00	0,00	0,00
2040	0,00	20.958,95	20.958,95	0,00	0,00	0,00
2041	0,00	21.168,54	21.168,54	0,00	0,00	0,00
2042	0,00	21.380,22	21.380,22	0,00	0,00	0,00

Leto	Stroški naložbe	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
2043	0,00	21.594,02	21.594,02	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	21.809,96	21.809,96	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	22.028,06	22.028,06	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	22.248,34	22.248,34	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	22.470,83	22.470,83	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	22.695,53	22.695,53	0,00	0,00	0,00
2049	0,00	22.922,49	22.922,49	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	23.151,71	23.151,71	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	23.383,23	23.383,23	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	23.617,06	23.617,06	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	23.853,24	23.853,24	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	24.091,77	24.091,77	0,00	0,00	0,00
Skupaj	1.647.701,03	577.918,51	577.918,51	0,00	-1.647.701,03	-1.470.862,00
Diskont.	1.470.862,00	305.237,54	305.237,54	0,00		

Preglednica 24: **Glavni kazalniki finančne analize v skladu z dokumentom o analizi stroškov**

		Brez podpore Unije (FSD/C) A		S podporo Unije (FSD/K) B (1)	
1	Finančna stopnja donosa (%)	Ni mogoče izračunati	FRR/C*	Ni mogoče izračunati	FRR/K*
2,	Neto sedanja vrednost (v evrih)	-1.470.862,00 EUR	FNPV/C**	0,00 EUR	FNPV/K**

* FRR = FSD – Finančna stopnja donosa

** FNPV FNSV – Finančna neto sedanja vrednost

12.4 Izračun finančne vrzeli

Za naložbo v izgradnjo odseka 1, pododsekov 1–5 DKP je pripravljen izračun finančne vrzeli za referenčno obdobje 30 let ob upoštevanju 4-odstotni finančni diskontni stopnji.

Naložba ne bo ustvarjala prihodkov na trgu. Prihodki – prenosi iz proračuna investitorja za pokrivanje operativnih stroškov (stroškov vzdrževanja) pokrivajo celotne operativne stroške naložbe. Ostanek vrednosti amortiziranja je 0.

Finančna vrzel za naložbo znaša 1.647.701,03 EUR po stalnih cenah oz. 1.720.126,76 EUR po tekočih cenah. Investitorica, MO Maribor, bo zaprosila za 100-odstotno sofinanciranje upravičenih stroškov operacije v višini 1.720.126,76 EUR.

Izračun finančne vrzeli je prikazan v preglednici na naslednji strani:

Preglednica 25: Izračun finančne vrzeli

Glavni elementi in parametri ⁷⁴		Vrednost	
1	Referenčno obdobje (leta)	30	
2	Finančna diskontna stopnja (%)	4,0 %	
	Glavni elementi in parametri	Vrednost, nediskontirana	Vrednost, diskontirana (čista sedanja vrednost)
3	Skupni naložbeni stroški brez nepredv. stroškov ⁷⁵	1.647.701,03 EUR	1.470.862,00 EUR
4	Ostanek vrednosti	0,00 EUR	0,00 EUR
5	Prihodki		305.237,54 EUR
6	Operativni stroški		305.237,54 EUR
	Izračun primanjkljaja v financiranju		
7	Čisti prihodek = prihodki – operativni stroški + ostanek vrednosti (v EUR, diskontirano) = (5) – (6) + (4)		0,00 EUR
8	Naložbeni stroški – čisti prihodek = (3) – (7)		1.470.862,00 EUR
9	Stopnja primanjkljaja v financiranju (%) = (8)/(3)	100,00 %	

12.5 Predpostavke ekonomske analize

Bistvo ekonomske analize je, da je treba vloške projekta oceniti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, donos pa glede na plačilno pripravljenost potrošnikov. Oportunitetni stroški ne ustrezajo nujno opazovanim finančnim stroškom, prav tako 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 analiza pa predstavlja samo koristi lastnika kapitala. Denarni tokovi iz finančne analize se štejejo za izhodišče ekonomske analize.

Bistvo ekonomske analize je zagotoviti, da ima projekt pozitivne neto koristi za družbo in je posledično upravičen do sofinanciranja iz Kohezijskega sklada EU in Republike Slovenije.

Zato je potrebno, da:

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

Da sta ta pogoja izpolnjena, dokazujejo dejstva, da je:

- neto sedanja vrednost pozitivna,
- ekonomska interna stopnja donosnosti je višja od diskontne stopnje za izračun ekonomske neto sedanje vrednosti (5,0 %),
- razmerje med stroški in koristmi večje od 1.

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.

⁷⁴ Skladno z Delegirano uredbo Komisije (EU) št. 480/2014 z dne 3. marca 2014.

⁷⁵ Če je DDV povračljiv, morajo stroški in prihodki temeljiti na vrednostih brez DDV.

Socialno ekonomska analiza stroškov in koristi je ena izmed metod ekonomskih analiz. Analiza omogoča pregled socialnih in družbenih vplivov implementacije projekta na ekonomijo občin oziroma regije ali celo države. Metodologija je zasnovana na izračunu dodatnih prihodkov, proizvodov, ki bodo posredno ustvarjeni zaradi novega projekta. Pri ekonomski analizi smo izhajali iz finančne analize na ravni celotnega projekta.

Davčni popravki:

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

Popravki zaradi eksternalij (zunanji učinki):

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

Korekcijski faktor GOI del =	0,71
Korekcijski faktor opreme =	0,20
Korekcijski faktor ostalih stroškov =	1,00

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 5-odstotna diskontna stopnja v skladu z uredbo UEM.

12.6 Ekonomska analiza projekta

Družbeni stroški in koristnost naložbe izhajajo iz:

A) Stroškov:

- vrednost investicije, znižana za DDV, znaša 1.350.574,62 EUR.

B) Koristi:

- gradbenih del iz naslova izvajalskih pogodb v skupni višini **962.750,93 EUR**.

Preglednica 26: **Koristi iz naslova gradnje odseka 1 – pododsekov 1–5 DKP**

Korekcijski faktor	Koristi	Vrednost v EUR
0,71	GOI dela	914.389,90
0,20	Oprema	3.585,10
1,0	Ostali stroški	44.775,94
	Skupaj koristi	962.750,93

- zmanjšanje zunanjih stroškov prometa

Z nadaljevanjem izgradnje kolesarske poti bodo občani povečali obseg uporabe koles in s tem zmanjšali obseg uporabe osebnih avtomobilov. V študiji Agencije RS za promet Zunanji stroški prometa, Izračun za Slovenijo za leto 2024 se kot glavni viri zunanjih stroškov prometa navajajo prometne nesreče, zastoji, onesnaževanje zraka, hrup in podnebne spremembe ter uničenje okolja. Za izračun koristi zaradi zmanjšanja uporabe osebnih avtomobilov so iz študije povzeli podatke o stroških onesnaženja osebnih vozil na leto na km.

Preglednica 27: **Parametri zunanjih stroškov prometa, Slovenija, 2021**

Parametri za leto 2021	Osebno vozilo-spolšno
Zunanji stroški prometa zaradi onesnaženja zunanjega zraka	0,940 EUR/km
Zunanji stroški prometa zaradi podnebnih sprememb	1,899 EUR/km
Zunanji stroški prometa zaradi hrupa	0,432 EUR/km
Zunanji stroški prometa zaradi zastojev in zamud	4,610 EUR/km
Zunanji stroški prometa zaradi škode na habitatih	0,699 EUR/km
Skupaj	8,580 EUR/km

Vir: Študija *Zunanji stroški prometa – izračun za Slovenijo*, Agencija RS za promet, Ljubljana 2024

Ocenjeno je, da vrednost teh negativnih stroškov za Slovenijo znaša 8,58 EUR/km letno. Predvideno je, da bo na novo urejen odsek 1 DKP uporabilo vsaj 5.000 kolesarjev letno. S tem bi se zmanjšala onesnaženost območja zaradi vožnje z osebnimi avtomobili.

Preglednica 28: **Ocena letne koristi – zmanjšanje stroškov zaradi onesnaženja**

Uporabljene predpostavke	Vrednost	Enota
Dolžina kolesarske poti	2,240	km
Vrednost negativnih stroškov prometa	8,850	EUR/km
Letne koristi enega kolesarja (2,240 km x 8,85 EUR/km)	19,824	EUR
Ocenjeno število uporabnikov kolesarske poti – letno	5.000	kolesarjev letno
Letne koristi (19,824 EUR x 5.000 kolesarjev)	99.120,00	EUR

Korist iz tega naslova bi znašale 99.120,00 EUR / leto. Za obdobje 5 let bi ta posredna korist znašala **495.600,00 EUR**.

V naslednji preglednici so prikazane ekonomske (posredne) koristi in stroški naložbe v izgradnjo petih pododsekov odseka 1 kolesarske poti.

Preglednica 29: **Ekonomske stroški in koristi naložbe**

Koristi	Vrednost enote (kjer je primerno)	Skupna vrednost (v EUR, diskontirana)	% skupnih koristi
Gradnja		836.008,92	69,28 %
Stroški		370.705,30	30,72 %
Skupaj		1.206.714,23	100,00 %
Stroški	Vrednost enote (kjer je primerno)	Skupna vrednost (v EUR, diskontirana)	% skupnih stroškov
Naložba		1.172.713,01	100,00 %
Skupaj		1.172.713,01	100,00 %

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

Preglednica 30: **Glavni parametri in kazalniki ekonomske analize**

Glavni parametri in kazalniki		Vrednosti
1	Družbena diskontna stopnja (%)	5,00 %
2	Ekonomska stopnja donosa (%)	8,45 %
3	Ekonomska neto sedanja vrednost (v EUR)	34.001,22 EUR
4	Razmerje med koristmi in stroški	1,03

V naslednji na naslednji strani je izračunan ekonomski tok naložbe.

Preglednica 31: **Ekonomski tok naložbe, v EUR**

Leto	Stroški	Koristi		Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
	Stroški naložbe brez DDV	Gradnja	Zmanjšanje zunanjih stroškov prometa		
2025	1.800,00	1.800,00	0,00	0,00	0,00
2026	136.057,45	96.987,94	0,00	-39.069,51	-35.437,20
2027	1.212.717,17	863.962,99	0,00	-348.754,08	-301.266,88
2028	0,00	0,00	99.120,00	99.120,00	81.546,27
2029	0,00	0,00	99.120,00	99.120,00	77.663,11
2030	0,00	0,00	99.120,00	99.120,00	73.964,87
2031	0,00	0,00	99.120,00	99.120,00	70.442,73
2032	0,00	0,00	99.120,00	99.120,00	67.088,32
2033	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2034	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
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
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	1.350.574,62	962.750,93	495.600,00	107.776,41	34.001,22
Diskont.	1.172.713,01	836.008,92	370.705,30		

12.7 Učinki naložbe, ki jih ni mogoče izraziti 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 iz osebnih avtomobilov preselil na kolesa in električna kolesa na pododsekih 1–5 odseka 1 DKP, prispevala k čistejšemu zraku v širšem območju mesta. Z urejenimi in varnimi kolesarskimi povezavami bo prispevala k boljši dosegljivosti središča mesta ter boljši urejenosti in večji privlačnosti nabrežja Drave na odsekih 1–5 med Limbušem in Adamičevo ulico.

13 ANALIZA TVEGANJA IN OBČUTLJIVOSTI NALOŽBE

13.1 Analiza tveganja naložbe

Analiza tveganja je ocenjena verjetnost, da naložba ne bo dosegla pričakovanih učinkov. Če se ta vrednost izrazi številčno, dobimo stopnjo tveganja. Analiza zajema ovrednotenje projektnih tveganj (tveganja razvoja projekta, tveganje izvedbe in obratovanja projekta) in splošnih tveganj (politična, narodnogospodarska, družbeno-kulturna in druga tveganja).

Projektna tveganja za naložbo v gradnjo pododsekov 1–5 na odseku 1 DKP so prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 32: Ocenjena tveganja naložbe

Naložbena tveganja	Ocena
Tveganje razvoja operacije	Majhno
Tveganje izvedbe operacije	Srednje
Tveganje obratovanja operacije	Majhno

Pri izvedbi naložbe predstavljajo tveganje predvsem finančna sredstva, saj je naložba v celoti odvisna od sofinanciranja z nepovratnimi sredstvi iz mehanizma DRR. Če naložba ne bo pridobila podpore, ne bo izvedena ali se bo izvedba odložila na poznejši čas.

Druga tveganja v zvezi z izvedbo naložbe so ocenjena kot manjša. Dokumentacija PZI je pripravljena, gradbeno dovoljenje ni potrebno, postopki za pridobitev stvarnih pravic na zasebnih zemljiščih potekajo že nekaj časa. Naložba se lahko z objavo javnega naročila za izbiro izvajalce(-cev) začne izvajati takoj, ko se sprejme odločitev o podpori. Tveganja so povezana tudi z izbiro izvajalca GOI del na podlagi predpisov o javnem naročanju: morebitne pritožbe bi utegnile odložiti začetek del, vendar bo naložba v vsakem primeru izvedena do izteka datuma upravičenosti stroškov iz mehanizma DRR (31. decembra 2029).

13.2 Analiza občutljivosti

Podlaga za izračun kritičnih parametrov sta finančna in ekonomska analiza. Za izvedbo projekta bi lahko bili kritični parametri naslednji:

- spremembe predračunske vrednosti naložbe v intervalu od –1 % do +1 %
- spremembe vrednosti stroškov vzdrževanja v intervalu od –1 % do +1 %
- spremembe vrednosti koristi v intervalu od –1 % do +1 % (ekonomska analiza).

V naslednji preglednici je prikazana analiza občutljivosti za kritične parametre naložbe, navedene zgoraj. Primerjani sta finančna in ekonomska neto sedanja vrednost naložbe (NPV) ter finančna in ekonomska interna stopnja donosnosti (IRR) v referenčni dobi navedene naložbe.

Preglednica 33: **Vpliv sprememb parametrov na finančno NSV in ISD naložbe**

Spremembe predračunske vrednosti naložbe	Interval		
Naziv:	-1 %	0 %	1 %
Finančna interna stopnja donosnosti naložbe v %	Ni mogoče izračunati	Ni mogoče izračunati	Ni mogoče izračunati
Finančna neto sedanja vrednost naložbe v EUR	-1.456.153,38	-1.470.862,00	-1.485.570,62
Spremembe višine stroškov vzdrževanja			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna interna stopnja donosnosti naložbe v %	Ni mogoče izračunati	Ni mogoče izračunati	Ni mogoče izračunati
Finančna neto sedanja vrednost naložbe v EUR	-1.467.809,63	-1.470.862,00	-1.473.914,38

Pri povečevanju vrednosti naložbe se neto sedanja vrednost (FNPV) znižuje. Enake so posledice povečevanja vrednosti stroškov vzdrževanja, vendar je v tem primeru naložba manj občutljiva na spremembe. Naložba je bolj občutljiva na spremembe investicijske vrednosti.

Preglednica 34: **Vpliv sprememb parametrov na ekonomsko NSV in ISD naložbe**

Spremembe ekonomskih stroškov naložbe	Interval		
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Ekonomska interna stopnja donosnosti naložbe v %	9,77 %	8,45 %	7,20 %
Ekonomska neto sedanja vrednost naložbe v EUR	45.728,35	34.001,22	22.274,09
Spremembe vrednosti ekonomskih koristi			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Ekonomska interna stopnja donosnosti naložbe v %	7,19 %	8,45 %	9,75 %
Ekonomska neto sedanja vrednost naložbe v EUR	21.934,08	34.001,22	46.068,36

Pri povečevanju vrednosti naložbe se ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) in ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) znižujeta. Obraten je učinek povečanja vrednosti koristi naložbe, vendar imajo tukaj spremembe manjši vpliv na EIRR in ENPV.

Pri zniževanju predračunske vrednosti naložbe in pri zviševanju njenih družbenih koristi se EIRR in ENPV zvišujeta. Obraten je učinek povečevanja vrednosti naložbe in zniževanja družbenih koristi naložbe.

14 VARSTVO OKOLJA IN OCENA SKLADNOSTI Z NAČELOM DNSH

V tem poglavju navajamo oceno vpliva načrtovane naložbe na okolje v času gradnje in obratovanja, oceno skladnosti naložbe z načelom DNSH v celotnem življenjskem ciklu naložbe, tj. v času gradnje in obratovanja, ter oceno krepitve podnebne odpornosti naložbe v kolesarsko infrastrukturo. Za morebitno razgradnjo naložbe ob koncu življenjske dobe veljajo enake ocene kot za gradnjo. Ocene so narejene v skladu s projektno dokumentacijo PZI za odsek 1 DKP, usmeritvami organa upravljanja v zvezi z načelom DNSH z uporabo kontrolnega seznama za poenostavljeno oceno skladnosti z DNSH ter Oceno krepitve podnebne odpornosti infrastrukture (obrazec 5 priloge k vlogi za NPO),

14.1 Vpliv naložbe na okolje med gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 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 zvezi z vplivom gradnje na okolje pridobil projektne pogoje Direkcije Republike Slovenije za vode (DRSV), Zavoda RS za varstvo narave (ZRSVN) in Zavoda za ribištvo Slovenije.

V PZI so izrecno navedeni ukrepi za preprečevanje vsakršnega poslabšanja brežine in vodnega telesa med gradnjo. Ti ukrepi – v skladu z omilitvenimi ukrepi in priporočili – so podrobneje prikazani v naslednji točki – ocena skladnosti z DNSH. Ob strogem upoštevanju predpisov za varovanje vodnih teles, ustrezni organizaciji gradbišča in dela ter preprečevanju vsakršnih emisij v vodo in tla ocenjujemo, da bodo ti vplivi na okolje med gradnjo nebitni in omejeni samo na čas gradnje.

14.2 Vpliv naložbe na okolje v času obratovanja

Trasa kolesarske poti poteka po 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).

Gradnja 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 vodah⁷⁶ (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 zadevnih pododsekov omogočeno urejanje in vzdrževanje brežine in rečne struge Drave.

Območje naložbe je v skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja⁷⁷ uvrščeno delno v širše, delno v ožje vodovarstveno območje zajetij pitne vode, VVO III in VVO II. Območje ni opredeljeno kot poplavno območje.

⁷⁶ ZV-1, Uradni list RS, št. 67/02 s spremembami, zadnjič spremenjen z odl. US, Uradni list RS, št. 52/24
⁷⁷ Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15

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.

14.3 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) 2021/1060⁷⁸, ob upoštevanju Smernic organa upravljanja za uporabo načela, da se ne škoduje bistveno⁷⁹, in kjer je relevantno, Tehničnih meril za izbor projektov za izpolnjevanje načela, da se ne škoduje bistveno⁸⁰ in Omilitvenih ukrepov ter priporočil iz predhodne ocene Programa EKP 2021–2027⁸¹. (CVPO za PEKP).

Gradnja pododsekov 1–5 odseka 1 DKP v Mariboru enako, kot je ugotovljeno za celotni ukrep Državno kolesarsko omrežje, po končani izvedbi zagotavlja 100-odstotni koeficient podpore ciljem na področju podnebnih sprememb in 100-odstotni koeficient podpore okoljskim ciljem. V času obratovanja zgrajeni pododseki 1–5 odseka 1 DKP skozi občino Maribor bodo v celoti skladni z načelom, da ne vpliva bistveno (DNSH).

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 DNSH⁸²:

1. **blažitvi podnebnih sprememb** bi škodovale naložbe, ki bi privedle do znatnih emisij toplogrednih plinov;
2. **prilagajanju podnebnim spremembam** bi škodovale 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 škodovale naložbe, ki bi škodovale 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 škodovale 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 škodovale naložbe, ki bi privedle do znatnega povečanja emisij onesnaževal v zrak, vodo ali tla v primerjavi s stanjem pred začetkom izvajanja naložbe;

⁷⁸ Uredba (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in sveta z dne 21. junija 2024, UL L 231, 30.06.2021

⁷⁹ 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)

⁸⁰ prav tam

⁸¹ Strokovna in tehnična podpora pri izvedbi celovite presoje vplivov na okolje za program evropske kohezijske politike 2021–2027, Dodatek za presojno načela, da se ne škoduje bistveno, Ljubljana, 2022

⁸² Povzeto po Smernice DNSH

6. **varstvu in obnovi biotske raznovrstnosti in ekosistemov** bi škodovala naložba, ki bi bistveno škodovala dobremu stanju in odpornosti ekosistemov ali stanju ohranjenosti habitatov in vrst.

Skladnost načrtovane naložbe z načeli DNSH je ocenjena na podlagi projektne dokumentacije PZI⁸³ s pomočjo poenostavljene ocene za ukrep Državno kolesarsko omrežje⁸⁴ iz Smernic DNSH, ki temelji na CVPO za PEKP in je povzeta v kontrolnem seznamu za oceno skladnosti z načelom DNSH (poenostavljena ocena). V tej presoji je ugotovljeno, da je mogoče ukrep Državno kolesarsko omrežje uvrstiti na področje intervencije s 100-odstotno podporo ciljem na področju podnebnih sprememb in 100-odstotno podporo okoljskim ciljem.

Naložba poteka po območju Natura 2000 – Drava (ID št.: SI5000011), v širšem območju naravne vrednote Mariborsko jezero (ID št.: 6459) in lokalnem zavarovanem območju Krajinski park Mariborsko jezero (ID št.: 658). Investitor je v zvezi z vplivom gradnje na okolje pridobil projektne pogoje in mnenje Direkcije Republike Slovenije za vode (DRSV), mnenje Zavoda RS za varstvo narave (ZRSVN) in mnenje Zavoda za ribištvo Slovenije (mnenja so predstavljena v točki 4.1 Projektna dokumentacija in pridobljena mnenja).

Območje naložbe je v skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja⁸⁵ uvrščeno delno v širše, delno v ožje vodovarstveno območje zajetij pitne vode, VVO III in VVO II. Ker gre za gradnjo javne infrastrukture, je gradnja na vodnem (priobalnem) zemljišču vodotokov dovoljena (člen 37 Zakona o vodah – ZV-1⁸⁶). Območje ni opredeljeno kot poplavno območje.

Naložba bo izvedena tako, da v času obratovanja, po končanih delih, ne bo **nikakršnih škodljivih vplivov** na okoljske cilje oziroma bo prispevek k ciljem pozitiven. 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.

Zaradi preglednosti in ustrežanja načrtovane naložbe tehničnim merilom za izbiro projektov je MO Maribor pridobila strokovno oceno vpliva naložbe na DNSH. Pripravljena je v skladu s Smernicami DNSH na podlagi kontrolnega seznama za poenostavljeno oceno vpliva naložbe. V nadaljevanju so povzete ugotovitve iz navedenega kontrolnega obrazca z utemeljitvami ocene skladnosti z načeli DNSH.

83 Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 2: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, PZI, Proinfra, Maribor, in Megalit, Poljčane, november 2022

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

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

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

Preglednica 35: 1. del kontrolnega seznama: poenostavljena ocena skladnosti z DNSH

Okoljski cilji iz DNSH	Ocena vpliva DA ali NE	Utemeljitev (kjer je relevantno) z informacijami o podporni dokumentaciji
<p>Vsebinska ocena skladnosti ukrepa z DNSH: Ali je za okoljske cilje v nadaljevanju potrebna vsebinska ocena skladnosti ukrepa z načelom, da se ne škoduje bistveno?</p>	NE	<p>Za obravnavani projekt dodatna vsebinska ocena skladnosti z načelom DNSH ni potrebna, saj gre za rekonstrukcijo in razširitev obstoječih poti, ki se že uporabljajo za hojo in kolesarjenje brez spremembe osnovne rabe prostora.</p> <p>Projekt ne uvaja novih energetskih ali prometnih sistemov in v fazi obratovanja ne bo povzročal nikakršnih emisij toplogrednih plinov.</p> <p>Načrtovani ukrepi so usmerjeni v izboljšanje podnebne odpornosti infrastrukture, stabilnosti brežin, varovanja voda ter varne in trajnostne rabe prostora. Zato projekt ne povzroča bistvene škode nobenemu od okoljskih ciljev iz Uredbe (EU) 2020/852.</p> <p><u>Podporna dokumentacija:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - projektna dokumentacija PZI, - ocena podnebne odpornosti - Tehnične smernice Evropske komisije za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture.
<p>Blažitev podnebnih sprememb: Ali bo imel ukrep morebitne škodljive vplive na blaženje podnebnih sprememb? Ali bo prišlo do povečanja emisij toplogrednih plinov? Ali se bodo ponori ogljika zmanjšali? Ali bo prišlo do kakšnih drugih škodljivih vplivov (če je relevantno)?</p>	NE	<p>Zaradi narave projekta vpliv na ta okoljski cilj ni predviden oziroma je nepomemben, saj gre za rekonstrukcijo in razširitev obstoječih poti, ki se že uporabljajo za hojo in kolesarjenje. V času obratovanja poseg ne bo povzročal dodatnih trajnih virov emisij toplogrednih plinov (TGP).</p> <p>Morebitne emisije TGP bodo kratkotrajne in omejene na fazo gradnje (uporaba gradbene mehanizacije in prevoz materialov), v fazi obratovanja pa projekt prispeva k spodbujanju trajnostne mobilnosti in s tem posredno k zmanjšanju emisij v prometnem sektorju.</p> <p>Ocena ogljičnega odtisa za projekt ni potrebna, saj ni pričakovana sprememba letnih emisij TGP za več kot 20.000 t CO₂e.</p> <p>Podporni ukrep podnebnemu cilju s koeficientom 40 % glede na Prilogo I k Uredbi (EU) 2021/1060: 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.</p> <p>Spremljanje skladnosti z načeli DNSH se/bo zagotavljalo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - s preveritvijo skladnosti izvedbene dokumentacije s PZI, - nadzorom izvajanja posegov v času gradnje, - preprečevanjem nastajanja pomembnih emisij TGP v času uporabe (npr. nadzor prepovedi vožnje z motornimi vozili).
<p>Prilagajanje podnebnim spremembam Ali bo imel ukrep morebitne škodljive vplive na</p>	NE	<p>Obravnavana infrastruktura v skladu z Uredbo (EU) 2021/241 100-odstotno prispeva k ciljem na področju podnebnih</p>

Okoljski cilji iz DNSH	Ocena vpliva DA ali NE	Utemeljitev (kjer je relevantno) z informacijami o podporni dokumentaciji
<p>prilagajanje podnebnim spremembam?</p>		<p>sprememb, saj izpolnjuje vsa splošna merila iz Dodatka A k Prilogi TM:</p> <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), <p>kar izhaja iz Elaborata podnebnih sprememb – Ocene podnebne odpornosti za razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi D3 – Dravska kolesarska pot v Mestni občini Maribor, ENERGAP, januar 2026 (v nadaljevanju: ocena PO)</p> <p>Podporni ukrep podnebnemu cilju s koeficientom 40 % glede na Prilogo I k Uredbi (EU) 2021/1060: projekt posredno <u>pozitivno vpliva</u> na prilagajanje podnebnim spremembam, ker povečuje odpornost infrastrukturnih in obrežnih ureditev, izboljšuje sposobnost obvladovanja ekstremnih vremenskih dogodkov ter prispeva k izboljšanju mikroklimatskih pogojev in k dolgoročni varni rabi prostora.</p>
<p>Ali lahko podnebne grožnje⁸⁷ vplivajo na izvajanje ukrepa?</p>	<p>DA</p>	<p>Na območju obdelave so že/bodo prisotne podnebne grožnje, kot je razvidno iz Študije ranljivosti in tveganj zaradi podnebnih sprememb za Podravsko regijo (ENERGAP, 2024), nacionalnih podnebnih projekcij (ARSO) ter iz elaborata o podnebnih spremembah oziroma ocene podnebne odpornosti, pripravljene za obravnavani projekt.</p> <p>V Oceni PO je bilo ugotovljeno, da so na lokaciji projekta prisotna zmerna podnebna tveganja, ki pa so z ustreznimi projektiranimi prilagoditvenimi rešitvami obvladljiva in ne zahtevajo dodatne, ločene presoje izven tega elaborata.</p> <p>Ob izvedbi investicije bodo izvedene fizične prilagoditvene rešitve, s katerimi se zmanjšujejo ugotovljena podnebna tveganja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prilagoditev nivelet in tehnične zasnove kolesarske poti ob upoštevanju intenzivnejših padavinskih dogodkov, - gradnja in izboljšanje sistemov za odvajanje in nadzorovano zadrževanje meteorne vode, - izvedba podporne konstrukcije za nasip (pododsek 4) in stabilizacija brežin reke Drave, - krajinske in obrežne ureditve z ozelenitvijo, ki prispevajo k ohranjanju naravnih habitatov, izboljšanju mikroklimatskih razmer in zmanjševanju toplotnega stresa uporabnikov, - uporaba tehničnih rešitev in materialov, ki so odpornejši na temperaturne ekstreme in povečano vlažnost. <p>V projektu so predvideni naslednji omilitveni ukrepi:</p>

⁸⁷ Podnebne grožnje so opredeljene v Preglednici 9 Smernic za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027 (Ljubljana, september 2023, verzija 1.0).

Okoljski cilji iz DNSH	Ocena vpliva DA ali NE	Utemeljitev (kjer je relevantno) z informacijami o podporni dokumentaciji
<p><i>Ali lahko izvajanje ukrepa vpliva na povečanje podnebnih groženj?</i></p>	<p>NE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - izvajanje del po fazah, - zaščita obstoječe vegetacije med gradnjo, - prilagoditev del v času ekstremnih vremenskih razmer. <p>Načrtovana naložba izpolnjuje vsa splošna merila iz Dodatka A k Prilogi TM, zlasti:</p> <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), <p>kar je razvidno iz ocene PO in projektne dokumentacije PZI.</p> <p>Z izvedbo predvidenih ukrepov se bo povečala odpornost obravnavanega območja na vplive podnebnih sprememb, zlasti z zmanjševanjem tveganj, povezanih z intenzivnimi padavinami, visokimi vodami, erozijo brežin ter vročinskimi obremenitvami uporabnikov.</p> <p>Izvedene bodo „na naravi temelječe rešitve“ (NBS), ki zajemajo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ozelenitev in zasaditev obrežnega pasu ter brežin ob trasi kolesarske poti, - ohranjanje in izboljšanje vegetacije za zaščito naravnih habitatov (brežine, struga), izboljšanje mikroklimatskih razmer in zagotavljanje senčenja, - sonaravna ureditev odvodnjavanja in zadrževanja padavinske vode, kjer to dopuščajo prostorske in tehnične razmere. <p>Gradbeno dovoljenje za projekt ni potrebno. Pridobljena so bila mnenja pristojnih nosilcev urejanja prostora (DRSV, ZRSVN, Zavoda za gozdove in Zavoda za ribištvo Slovenije).</p> <p>Spremljanje skladnosti z načeli DNSH se/bo zagotavljalo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - s preveritvijo skladnosti izvedbene dokumentacije s PZI, - nadzorom izvajanja načrtovanih prilagoditvenih ukrepov v času gradnje ter - preprečevanjem uvajanja posegov, ki bi v fazi obratovanja povečevali podnebna tveganja ali zmanjševali prilagoditveno sposobnost območja.
<p>Trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov <i>Ali se zaradi izvedbe ukrepa pričakuje potencialen škodljiv vpliv na:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - onesnaževanje voda in s tem vpliv na stanje voda zaradi rabe voda, odvajanja odpadne vode, razpršenih emisij ali drugih obremenitev, 	<p>NE</p>	<p>Za izvedbo projekta gradbeno dovoljenje ni potrebno. Pridobljeni so bili projektni pogoji (omilitveni ukrep OU4) in mnenje DRSV, iz katerih je razvidno, da projekt ne posega v strugo reke in vodni režim na način, ki bi povzročal negativne vplive na stanje voda, kakovost, pretočnost in poplavno varnost, ter ne vključuje odvajanja odpadnih voda ali rabe vodnih virov.</p> <p>Onesnaženje voda bo preprečeno z naslednjimi omilitvenimi ukrepi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - urejeno, nadzorovano in razpršeno odvajanje meteorne vode z utrjenih površin,

Okoljski cilji iz DNSH	Ocena vpliva DA ali NE	Utemeljitev (kjer je relevantno) z informacijami o podporni dokumentaciji
<p>- trajnostno rabo vode - zagotavljanje varstva pred škodljivim delovanjem voda (posegi na ogrožena območja), - stanje morskega okolja?</p>		<ul style="list-style-type: none"> - preprečevanje nenadzorovanega odtoka in erozije brežin ob reki Dravi, - prilagoditev tehničnih rešitev za zaščito obrežnega pasu in stabilnosti terena (npr. odmiki od zgornjega roba brežine), - uporaba gradbenih in organizacijskih ukrepov v času gradnje za preprečevanje vnosa onesnaževal v tla in površinske vode, - po končanem projektu bo omogočen dostop za vzdrževanje struge. <p>Spremljanje skladnosti z načeli DNSH se/bo zagotavljalo s:</p> <ul style="list-style-type: none"> - preveritvijo skladnosti izvedbene dokumentacije z izdanimi mnenji/soglasji, - nadzorom izvajanja gradbenih del, zlasti v neposredni bližini reke Drave ter - preprečevanjem onesnaževanja vode in posegov, ki bi negativno vplivali na vodni režim ali stanje vodnih teles v fazi obratovanja.
<p>Krožno gospodarstvo, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem: Ali se pričakuje, da bo ukrep: - povzročil znatno povečanje nastajanja, sežiganja ali odlaganja odpadkov, razen sežiganja nevarnih odpadkov, ki jih ni mogoče reciklirati ali - povzročil bistvene neučinkovitosti pri neposredni ali posredni rabi naravnih virov v kateri koli fazi njihovega življenjskega cikla, ki jih ne zmanjšujejo ustrezni ukrepi, ali - bistveno in dolgoročno škodoval okolju z vidika krožnega gospodarstva?</p>	NE	<p>Projekt ne vključuje gradnje infrastrukture, pri kateri nastajajo gradbeni odpadki, saj gre za rekonstrukcijo in razširitev obstoječih poti, ki se že uporabljajo za hojo in kolesarjenje v obstoječem prostorskem koridorju.</p> <p>Gradbeno dovoljenje za projekt ni potrebno. Pridobljena so bila mnenja vseh pristojnih nosilcev urejanja prostora (DRSV, ZRSVN, Zavoda za gozdove, Zavoda za ribištvo Slovenije, JP Nigrad). Iz njih ne izhaja potreba po izvedbi posebnih omilitvenih ukrepov, saj projekt ne povzroča pomembnih vplivov na okolje z vidika nastajanja odpadkov ali rabe virov.</p> <p>Pri izbiri izvajalca GOI del bodo upoštevani elementi zelenega javnega naročanja.</p> <p>Spremljanje skladnosti z načeli DNSH se bo zagotavljalo z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - upoštevanjem načela preprečevanja nastajanja odpadkov, ločenega zbiranja in ravnanja z gradbenimi odpadki v skladu z veljavno zakonodajo, - preverjanjem skladnosti izvedbe s projektno dokumentacijo PZI in izdanimi dovoljenji, - nadzorom/preprečevanjem uvajanja postopkov ali materialov, ki bi povečali porabo virov ali nastajanje odpadkov v fazi obratovanja.
<p>Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja zraka, vode ali tal Ali se pričakuje, da bo ukrep znatno povečal emisije onesnaževal v zrak, vodo ali tla?</p>	NE	<p>Gradbeno dovoljenje za projekt ni potrebno. Pridobljeni so bili projektni pogoji in mnenja vseh pristojnih nosilcev urejanja prostora (DRSV, ZRSVN, Zavoda za gozdove, Zavoda za ribištvo Slovenije, JP Nigrad). Iz njih ne izhaja potreba po izvedbi posebnih omilitvenih ukrepov, saj projekt ne vključuje dejavnosti ali virov, ki bi povzročali trajne ali pomembne emisije onesnaževal v zrak, vodo ali tla v fazi obratovanja.</p> <p>Projekt upošteva naslednje omilitvene ukrepe:</p>

Okoljski cilji iz DNSH	Ocena vpliva DA ali NE	Utemeljitev (kjer je relevantno) z informacijami o podporni dokumentaciji
		<ul style="list-style-type: none"> - organizacijske in tehnične ukrepe v času gradnje za zmanjševanje prašenja, hrupa in nenamernih izpustov onesnaževal, - preprečevanje razlitij goriv, olj in drugih nevarnih snovi ter takojšnje ukrepanje ob morebitnih nezgodah, - ustrezno ravnanje z gradbenimi materiali in odpadki v skladu z veljavno zakonodajo (OU 2; kar je razvidno iz PZI – elaborata o ravnanju z odpadki, vključno s snovno učinkovitostjo, pripravo primernih gradbenih materialov za ponovno uporabo (OU 1), kar je razvidno iz projekta PZI ter minimaliziranje odpadkov, kar bo dokumentirano v dokumentaciji o izvedenih delih - omejevanje posegov v tla in obrežni pas na nujni obseg ter sanacijo prizadetih površin po zaključku del. <p>Spremljanje skladnosti z načeli DNSH se bo zagotavljalo z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nadzorom izvajanja gradbenih del in upoštevanjem pogojev iz projektne dokumentacije PZI ter izdanih pogojev/mnenj, - preverjanjem, da v fazi obratovanja ne prihaja do novih virov onesnaževanja zraka, voda ali tal, - rednim pregledovanjem stanja infrastrukture in obrežnega prostora ter odpravo morebitnih negativnih vplivov v okviru vzdrževanja.
<p>Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov <i>Ali je ukrep:</i> - bistveno škodljiv za dobro stanje in odpornosti ekosistemov ali - škodljiv za ohranitveni status habitatov in vrst, vključno s tistimi, ki so v interesu Unije?</p>	<p>NE</p>	<p>Z ukrepi ozelenjevanja in zasaditev bosta zagotovljena trajnostno upravljanje in obnova ekosistemov, zlasti obrežnih in zalednih ekosistemov ob reki Dravi ter zelenih površin ob trasi kolesarske in peš poti.</p> <p>Podporni ukrep okoljskemu cilju s koeficientom 100 % glede na Prilogo I k Uredbi (EU) 2021/1060: Projekt ne škoduje varstvu in obnovi biotske raznovrstnosti in ekosistemov, saj ne posega v vodno strugo, posegi na brežinah pa so omejeni. Za ohranjanje habitatov so načrtovane ozelenitve in zasaditve površin po končanih posegih, da se zagotavlja ohranjanje habitatov in vrst, vključno s tistimi, ki so v interesu Unije. Projekt z načrtovanimi posegi prispeva k izboljšanju ekosistemskih funkcij na obrežjih Drave in drugih površinah na območju gradnje.</p> <p>Izvedene bodo „na naravi temelječe rešitve“ (NBS), ki zajemajo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ozelenitev in zasaditev obrežnega pasu ter brežin ob trasi kolesarske poti, - ohranjanje in izboljšanje obrežne vegetacije za zaščito naravnih habitatov (brežine, struga), kjer je to tehnično in prostorsko izvedljivo. - uporaba zelenih površin in vegetacije za izboljšanje mikroklimatskih razmer in povečanje ekološke vrednosti območja, - sonaravne rešitve, ki zmanjšujejo erozijo in prispevajo k stabilnosti obrežnega prostora.

Okoljski cilji iz DNSH	Ocena vpliva DA ali NE	Utemeljitev (kjer je relevantno) z informacijami o podporni dokumentaciji
		<p>Gradnja je skladna z naravovarstveno zakonodajo. Gradbeno dovoljenje za projekt ni potrebno. Pridobljena so bila mnenja pristojnih nosilcev urejanja prostora (ZRSVN in Zavoda za ribištvo Slovenije):</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZRSVN v mnenju priporoča omilitvene ukrepe, da se doseže vpliv C, tj. ne vpliva bistveno na populacijo ptic in netopirjev: dosledna prepoved uporabe hrupnih motornih vozil ter fizična prepoved ob morebitnem neupoštevanju, - pogoji Zavoda za ribištvo Slovenije zahtevajo: ohranjanje zgradbe in delovanja vodnega in obvodnega sistema, prepoved posegov na drstiščih in v času drstenja rib, neposeganje v omočeni del struge in vodotok itn. <p>Projekt upošteva naslednje omilitvene ukrepe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - omejevanje posegov v obrežni pas na nujni obseg, - izvajanje del izven občutljivih obdobji za prostoživeče vrste, kjer je to relevantno, - uporaba okolju prijaznih materialov in tehnologij, - sanacija in ozelenitev prizadetih površin po zaključku gradbenih del. <p>Spremljanje skladnosti z načeli DNSH se bo zagotavljalo s:</p> <ul style="list-style-type: none"> - preverjanjem skladnosti projektne in izvedbene dokumentacije z zahtevami glede varstva narave, - nadzorom izvajanja gradbenih del in upoštevanja omilitvenih ukrepov, - rednim spremljanjem stanja obrežne vegetacije in zelenih površin v fazi obratovanja ter izvajanjem ustreznega vzdrževanja.

Preglednica 36: 2. del kontrolnega seznama: vsebinska ocena skladnosti z DNSH

Vprašanja o okoljskih ciljih	Odgovori DA ali NE	Vsebinska utemeljitev
Blažitev podnebnih sprememb	NE	Projekt ne vpliva negativno na blažitev podnebnih sprememb, kot je pojasnjeno v 1. delu kontrolnega seznama.
Prilagajanje podnebnim spremembam: <i>Ali se pričakuje, da bo ukrep povečal negativen vpliv trenutnega podnebja in pričakovanega prihodnjega podnebja na ukrep sam ali na ljudi, naravo ali sredstva?</i>	NE	<p>Ne pričakuje se, da bi projekt povečal negativen vpliv trenutnega podnebja in pričakovanega prihodnjega podnebja na projekt sam ali na ljudi, naravo ali sredstva, saj je projekt načrtovan ob upoštevanju ugotovljenih podnebnih tveganj ter vključuje prilagoditvene ukrepe, ki zmanjšujejo izpostavljenost, občutljivost in ranljivost infrastrukturnih in obrežnih ureditev.</p> <p>Na območju ukrepov so že oz. bodo prisotne podnebne grožnje, kar je razvidno iz Elaborata podnebnih sprememb – Ocene podnebne odpornosti za razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi D3 – Dravska kolesarska pot v Mestni občini Maribor, ENERGAP, januar 2026 (v nadaljevanju: ocena PO)</p>

Vprašanja o okoljskih ciljih	Odgovori DA ali NE	Vsebinska utemeljitev
		<p>Po izvedeni analizi podnebne občutljivosti, izpostavljenosti in ranljivosti v okviru ocene PO, kot to določajo Smernice OU za krepitev podnebne odpornosti, je bilo ugotovljeno, da so na območju projekta pomembna podnebna tveganja, ki zahtevajo nadaljnjo analizo. Podrobna analiza je bila izvedena v štirih korakih (1. ocena podnebne tveganja, 2. ukrepi prilagajanja, 3. redno spremljanje in preverjanje, 4. preverjanje skladnosti z ustreznimi strateškimi dokumenti in dokumenti prostorskega načrtovanja).</p> <p>Ob izvedbi investicije bodo izvedene fizične in nefizične rešitve (prilagoditvene rešitve), ki zmanjšujejo ugotovljena fizična podnebna tveganja, ki so pomembna za to dejavnost.</p> <p>Izvedene bodo naslednje prilagoditvene rešitve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prilagoditev nivelet, tehnične zasnove in materialov kolesarske poti glede na pričakovane padavinske in temperaturne obremenitve, - dograditev in izboljšanje sistemov za nadzorovano odvajanje in zadrževanje meteorne vode, - stabilizacija brežin ter izvedba podporne konstrukcije ob nasipu (pododsek 4), - krajinske ureditve in ozelenitev za izboljšanje mikroklimatskih razmer in zmanjšanje toplotnega stresa. <p>Rešitve se bodo redno spremljale in preverjale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v okviru rednega upravljanja in vzdrževanja infrastrukture, - z vizualnimi pregledi, nadzorom stanja brežin, odvodnjavanja in vegetacije, - z izvajanjem korektivnih ukrepov v primeru zaznanih pomanjkljivosti. <p>Rešitve so skladne z lokalnimi, sektorskimi, nacionalnimi načrti in strategijami prilagajanja, zlasti s Strategijo prilagajanja slovenskega prostora na podnebne spremembe, Dolgoročno podnebno strategijo Slovenije do leta 2050 ter regijskimi strokovnimi podlagami za Podravsko regijo.</p> <p>Gradbeno dovoljenje za izvedbo naložbe ni potrebno. Iz tehničnega poročila PZI (družbi Proinfra in Megalit, št. projekta 67/1, november 2022) je razvidno, da so bili pri projektiranju upoštevani prejeti projektni pogoji/mnenja nosilcev urejanja prostora (npr. pogl. 12 Poplavna varnost, str. 20, pogl. 13.5 Javna razsvetljava str. 25, pogl. 15 Odvodnavanje, str. 34, itn.)</p> <p>Z izvedbo predvidenih ukrepov se bo povečala odpornost urbanega prostora na vplive podnebnih sprememb.</p> <p>Izvedene »na naravi temelječe« rešitve so/bodo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ozelenitev in zasaditev obrežnega pasu ter brežin, - uporaba vegetacije za senčenje, zadrževanje vode in izboljšanje mikroklimе, - sonaravne ureditve, ki zmanjšujejo erozijo in povečujejo stabilnost prostora.

Vprašanja o okoljskih ciljih	Odgovori DA ali NE	Vsebinska utemeljitev
		<p>Podporni ukrep podnebnemu cilju s koeficientom 40 % glede na Prilogo I Uredbe (EU) 2021/1060.</p> <p>Ukrep posredno pozitivno vpliva na prilagajanje na podnebne spremembe, ker zmanjšuje ranljivost infrastrukturnih in obrežnih ureditev, izboljšuje varnost in udobje uporabnikov ter povečuje dolgoročno odpornost urbanega prostora na ekstremne vremenske dogodke.</p> <p>Projekt upošteva naslednje omilitvene ukrepe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - omejevanje posegov na nujni obseg, - izvajanje del ob upoštevanju okoljskih in podnebnih pogojev, - sanacija in ozelenitev prizadetih površin po zaključku del. <p>Spremljanje skladnosti z DNSH bo zagotovljeno s:</p> <ul style="list-style-type: none"> - preverjanjem skladnosti projektne in izvedbene dokumentacije z elaboratom podnebne odpornosti in PZI, - nadzorom izvajanja prilagoditvenih in omilitvenih ukrepov v fazi gradnje, - zagotavljanjem, da se v fazi obratovanja ne uvajajo posegi, ki bi povečali podnebna tveganja ali zmanjšali prilagoditveno sposobnost prostora.
<p>Trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov <i>Ali se zaradi izvedbe ukrepa pričakuje potencialen škodljiv vpliv na:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - onesnaževanje voda in s tem vpliv na stanje voda zaradi rabe voda, odvajanja odpadne vode, razpršenih emisij ali drugih obremenitev, - trajnostno rabo vode, - zagotavljanje varstva pred škodljivim delovanjem voda (posegi na ogrožena območja), - stanje morskega okolja? 	<p>NE</p>	<p>Ne pričakuje se, da bi ukrep škodljiv za dobro stanje ali dober ekološki potencial vodnih teles, vključno s površinskimi in podzemnimi vodami.</p> <p>Gradnja infrastrukture je skladna z okoljsko zakonodajo. Gradbeno dovoljenje ni potrebno, vendar so bila za projekt pridobljena mnenja vseh pristojnih nosilcev, zlasti vodno soglasje DRSV, mnenje ZVRSN, Zavod za gozdove in Zavod za ribištvo Slovenije</p> <p>Opis vplivov gradnje na stanje voda za zadevni projekt je razviden iz projektne dokumentacije PZI (družbi Proinfra in Megalit, št. projekta 67/1, november 2022), zlasti npr. pogl. 12 Poplavna varnost, str. 20, in pogl. 15 Odvodnavanje, str. 34)</p> <p>Za projekt je bilo pridobljeno Mnenje o vplivu gradnje na vodni režim in stanje voda št. 35508-402/2020-3, z dne 8. 6. 2020, v katerem DRSV opozarja na posege na priobalnem območju vodotokov ter na ustrezno organizacijo dela in gradbišča med gradnjo, da ne pride do poslabšanja površinske in podzemne vode. Izdano je bilo tudi vodno soglasje Direkcije RS za varstvo voda (DRSV) št. 35507-396/2021-7, z dne 11. 10. 2021, iz katerega izhaja, da je treba – čeprav območje ni opredeljeno kot poplavno območje – v primeru poplave upoštevati vse ustrezne ukrepe za preprečitev škodljivih vplivov na vode in vodni režim ter drugih škodljivih vplivov na okolje.</p> <p>Pridobljeno mnenje JP Nigrad za kanalizacijske sisteme dokazuje, da je projekt skladen z zahtevami za odvajanje padavinske vode. Ostala komunalna infrastruktura ni vključena v projekt.</p> <p>Projekt upošteva naslednje omilitvene ukrepe:</p>

Vprašanja o okoljskih ciljih	Odgovori DA ali NE	Vsebinska utemeljitev
		<ul style="list-style-type: none"> - urejeno, nadzorovano in razpršeno odvajanje meteorne vode z utrjenih površin, - preprečevanje nenadzorovanega odtoka in erozije brežin ob reki Dravi, - prilagoditev tehničnih rešitev za zaščito obrežnega pasu in stabilnosti terena (npr. odmiki od zgornjega roba brežine), - uporaba gradbenih in organizacijskih ukrepov v času gradnje za preprečevanje vnosa onesnaževal v tla in površinske vode, - po končanem projektu bo omogočen dostop za vzdrževanje struge. <p>Spremljanje skladnosti z DNSH se bo zagotavljalo s:</p> <ul style="list-style-type: none"> - preveritvijo skladnosti izvedbene dokumentacije z izdanimi mnenji/soglasji, - nadzorom izvajanja gradbenih del, zlasti v neposredni bližini reke Drave ter - preprečevanjem onesnaževanja vode in posegov, ki bi negativno vplivali na vodni režim ali stanje vodnih teles v fazi obratovanja.
<p>Krožno gospodarstvo, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem <i>Ali se pričakuje, da bo ukrep:</i> <i>-povzročil znatno povečanje nastajanja, sežiganja ali odlaganja odpadkov, razen sežiganja nevarnih odpadkov, ki jih ni mogoče reciklirati ali</i> <i>-povzročil bistvene neučinkovitosti pri neposredni ali posredni rabi naravnih virov v kateri koli fazi njihovega življenjskega cikla, ki jih ne zmanjšujejo ustrezni ukrepi ali</i> <i>- bistveno in dolgoročno škodoval okolju z vidika krožnega gospodarstva?</i></p>	<p style="text-align: center;">NE</p>	<p>Projekt ne bo škodoval krožnemu gospodarstvu, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem, saj ne bo povzročil znatne neučinkovitosti pri uporabi materialov ali neposredne ali posredne rabe naravnih virov, kot so neobnovljivi viri energije, surovine, voda in zemlja, v eni ali več fazah življenjskega cikla proizvodov, vključno z vidika trajanja, popravljivosti, nadgradljivosti, možnosti ponovne uporabe ali recikliranja proizvodov, ker zaradi narave projekta pri obratovanju odpadki ne bodo nastajali, v času gradnje pa bo poskrbljeno za ustrezno ločevanje in odstranjevanje gradbenih odpadkov ter ponovno uporabo primernih odpadkov (npr. prodniki).</p> <p>Za zadevni projekt gradbeno dovoljenje ni potrebno. Projektna dokumentacija PZI (Proinfra in Megalit, št. načrta 67/1, november 2022) zajema Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki (št. načrta 11/4) z navedbo vrste pričakovanih gradbenih odpadkov in predvidenih količin ter napotkov za ravnanje z odpadki:</p> <p>Izdelan je tudi Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisij delcev z gradbišča (št. načrta 11/5), v katerem so navedene vrsta in funkcija potrebnih gradbenih strojev, zahteve za ravnanje z onesnaževali, ki izhajajo iz delovanja gradbenih strojev.</p> <p>Projekt nima pomembnega predvidljivega vpliva na zastavljeni okoljski cilj ob upoštevanju neposrednih in primarnih posrednih učinkov v celotnem življenjskem ciklu.</p> <p>Pri gradnji bo pretežno uporabljen naravni material z dolgo življenjsko dobo. Površine kolesarske poti bodo izdelane iz peska, s protiprašno zaščito, ki ne zahteva dosti vzdrževanja. Primerni del gradbenih odpadkov (npr. prodniki) se bo ponovno uporabil, preostali odpadki se bodo predali pooblaščenim službam, kar bo razvidno iz projekta izvedenih del ob koncu gradnje.</p>

Vprašanja o okoljskih ciljih	Odgovori DA ali NE	Vsebinska utemeljitev
		<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) <p>Navedeni ukrepi so razvidni iz projekta za izvedbo PZI (Proinfra in Megalit, november 2022, Tehnično poročilo: str. 14–19).</p> <p>Spremljanje skladnosti z DNSH se bo zagotavljalo s:</p> <ul style="list-style-type: none"> - preveritvijo skladnosti izvedbe z dokumentacijo PZI, - nadzorom izvajanja gradbenih de, ter - ravnanjem z odpadki v skladu z veljavno zakonodajo in načrtom.
<p>Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja zraka, vode ali tal</p> <p><i>Ali se pričakuje, da bo ukrep znatno povečal emisije onesnaževal v zrak, vodo ali tla?</i></p>	<p>NE</p>	<p>Projekt ne bo škodoval preprečevanju in nadzorovanju onesnaževanja, saj po končanih posegih ni pričakovano povečanje emisij onesnaževal v zrak, vodo ali zemljo v primerjavi s stanjem pred začetkom investicije. Nasprotno, projekt bo posredno vplival na zmanjšanje emisij TGP, saj bo zagotavljal pogoje za spreminjanje potovalnih navad in s tem zmanjšanje emisij iz motornih vozil za potovanje v smeri, kjer bo potekala kolesarska pot.</p> <p>Za izvedbo projekta gradbeno dovoljenje ni potrebno. Skladnost naložbe v kolesarsko infrastrukturo z okoljsko zakonodajo je razvidna iz pridobljenih mnenj ZRSVN, Zavoda za gozdove in Zavoda za ribištvo Slovenije, ki so navedeni zgoraj pri načelu Trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov.</p> <p>Opis vplivov gradnje zadevnega projekta na okolico je razviden iz projektne dokumentacije PZI (Proinfra in Megalit, november 2022), poglavja 14, str. 28) ter elaborat o ravnanju z odpadki (Tehnično poročilo, str. 4–6) in Elaboratu o preprečevanju in zmanjševanju emisij delcev iz gradbišča (str. 5–10).</p> <p>V času izvedbe bo izbrani izvajalec moral predložiti ustrezna potrdila v zvezi s primernostjo in kakovostjo materialov, kar bo razvidno iz dokumentacije o izvedenih delih ob koncu projekta.</p> <p>Omilitveni ukrepi, ki jih upošteva projekt, so podrobno navedeni v 1. delu obrazca v okviru načela Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja zraka, vode ali tal.</p> <p>Preverjanje skladnosti z načelom DNSH se bo preverjalo z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gradbenim nadzorom v času gradnje - v času obratovanja pa preprečevanjem uvajanja novih virov onesnaževanja zraka, voda ali tal - z rednim pregledovanjem stanja infrastrukture in obrežnega prostora ter odpravo morebitnih negativnih vplivov v okviru vzdrževanja.

Vprašanja o okoljskih ciljih	Odgovori DA ali NE	Vsebinska utemeljitev
<i>Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov</i>	NE	<p>Projekt ne bo negativno vplival na varstvo in obnovo biotske raznovrstnosti in ekosistemov, saj bo zgrajena kolesarska infrastruktura zagotavljala celo boljše pogoje za ohranjanje in nadaljnji razvoj habitatov.</p> <p>V času gradnje pa bo z omilitvenimi ukrepi (npr. zmanjšanjem posegov v brežine reke na najmanjši obseg, izbira ustreznega časa za izvedbo posegov, da se motnje čim bolj zmanjšajo), ki so podrobno navedeni v 1. delu obrazca.</p>

15 ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI

15.1 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 pododsekov 1–5 odseka 1 DKP ne načrtuje novih zaposlitev. Po končani naložbi bo objekt prenesla na DRSI, predtem pa bo pododsek 5 predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad, d. o. o., član Javnega holdinga Maribor. Tudi javno podjetje Nigrad kot predvideni vzdrževalec pododsekov 1–5 odseka 1 DKP za vzdrževanje novega objekta gospodarske javne infrastrukture ne načrtuje novih zaposlitev.

Načrtovana naložba je z vidika ustvarjanja novih delovnih mest nevtralna.

15.2 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 37: **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

15.3 Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe

MO Maribor bo za izvedbo naložbe v skladu z zakonodajo o javnem naročanju⁸⁸ in internimi akti izbrala zunanje izvajalce za izvedbo GOI del, strokovni nadzor in koordinatorja ZVD. Postopek za izbiro izvajalca GOI del bo začela takoj po sklenitvi pogodbe o NPO, predvidoma junija 2026.

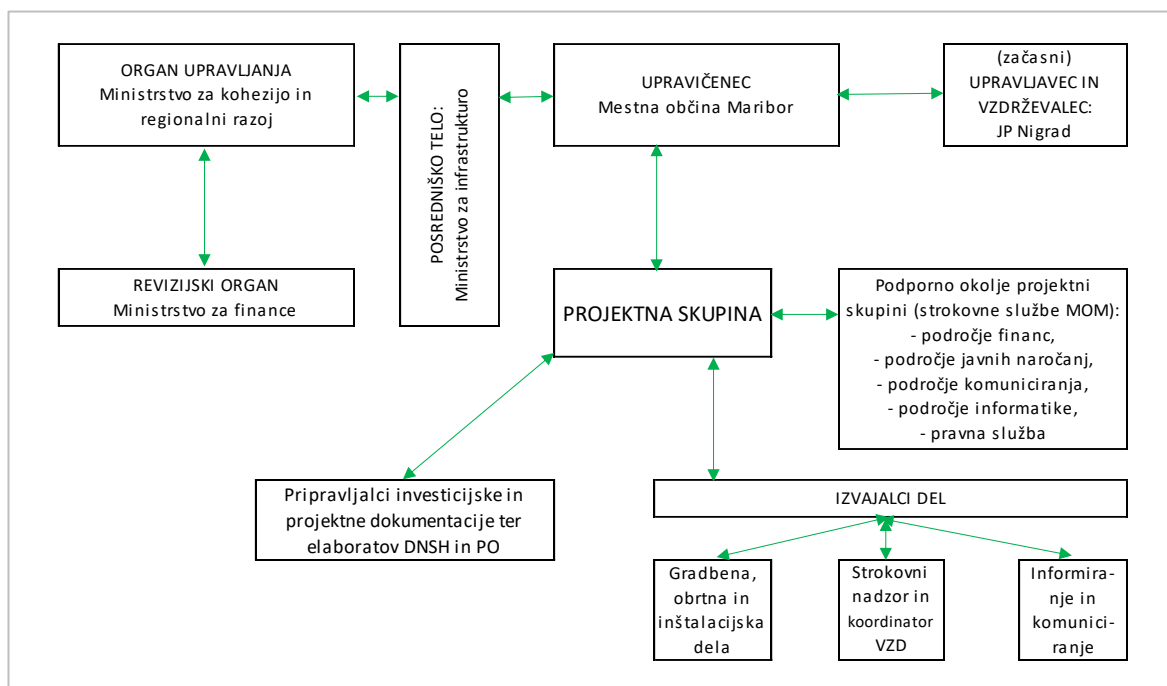
Pri investitorju bo naložbo spremljal Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet. Skrbnik projekta bo Boštjan Štuhec, dipl. inž. grad., z večletnimi izkušnjami pri vodenju tovrstnih projektov.

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

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

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

Slika 8: Organizacijska shema za izvedbo naložbe



15.4 Postopek izbire izvajalcev

MO Maribor bo postopek izbire izvajalcev za GOI dela in nadzornikov v skladu z ZJN-3 in internimi akti začela maja 2026 s pripravo dokumentov za javno naročilo (JN). Objava JN je prevedena junija 2026, po sklenitvi pogodbe o sofinanciranju z MzI. Po potrebi bo JN objavljeno z vložnim pogojem v zvezi z zagotavljanjem stvarnih pravic, če te do objave JN še ne bi bile zaključene. JN bo objavljeno na portalu javnih naročil. V JN bodo natančno opredeljeni pogoji, ki jih mora izpolnjevati potencialni izvajalec (npr. izkušnje s podobnimi projekti, znanje – kadri, garancija za resnost ponudbe itn.). Rok za predložitev ponudb bo predvidoma 60 dni. Za postopek bo odgovoren vodja projekta.

Med ponudniki bo izbran ponudnik za GOI dela, ki bo ponudil stroškovno najučinkovitejšo rešitev. Pred sklenitvijo pogodbe z izbranim izvajalcem bo MO Maribor preučila ponujene storitve glede na popis del iz projekta za izvedbo (PZI), na podlagi predračuna ponudnika določila končni predračun za izvedbo projekta (ki se lahko razlikuje od projektantskega predračuna, obravnavanega v tem IP) ter se dogovorila o rokih, kakovosti in predračunu, ki jih bo moral ponudnik spoštovati. Ponudnik bo moral sodelovati z vodjo projekta ter predložiti garancijo za dobro izvedbo naložbe.

15.5 Organiziranost investitorja za spremljanje doseganja učinkov naložbe

V popisu del, ki bo vključen v objavo JN, bodo opredeljeni ključni (fizični) učinki naložbe (učinki na podlagi projektantskega predračuna so prikazani v poglavju 10 – tehnično tehnološka rešitev), na podlagi dogovorjenega predračuna izvajalca pa bodo ovrednoteni stroški dogovorjenih del.

Za spremljanje fizičnih učinkov in finančnih učinkov (stroškov) bo odgovoren vodja projekta. Fizične in finančne učinke bo spremljal na podlagi sprotnih gradbenih situacij (obseg dela/količina, kakovost, roki), ki bodo tudi podlaga za izdajanje zahtevkov za sofinanciranje naložbe na podlagi pogodbe o sofinanciranju, ki bo v primeru uspešne vloge za NPO sklenjena z MzI. Zlasti zaradi nadzora kakovosti bo poskrbel za tesno sodelovanje z gradbenim nadzornikom in redne obiske gradbišča.

V primeru morebitnih odstopanj od pogodbenih določil (npr. kakovost materiala, dobavni roki ipd.) bo skupaj z nadzornikom in izvajalcem poiskal primerne rešitve, da se ne ogrozi izvedba naložbe. Če pride do odstopanj, ki bi ogrozila izvedbo naložbe do take mere, da bi nastale težave v zvezi s sofinanciranjem iz mehanizma DRR, bo MO Maribor unovčila garancijo ter uporabila vsa pravna sredstva za rešitev nastalih težav.

15.6 Zaključek naložbe

Gradnja kolesarske poti od Limbuša, mimo Drava centra do Adamičeve ulice se zaključi z zaključkom GOI del. Investitor bo za pregled izvedenih GOI del imenoval komisijo. Komisija bo preverila, ali so dela izvedena v skladu s predloženo dokumentacijo, določili pogodbe, sklenjene z izvajalcem, in pravili stroke, ter ugotovila, ali obstajajo pomanjkljivosti, ki jih je treba odpraviti, in ali se lahko izda dovoljenje za izročitev infrastrukture v omejeno (če so pomanjkljivosti) ali neomejeno uporabo. Nato bo MO Maribor kolesarsko pot predala v vzdrževanje predvidenemu (začasnemu) vzdrževalcu. Kolesarska pot je del državnega kolesarskega omrežja, ki ga upravlja MzI – Direkcija RS za infrastrukturo (DRSV). Po končani gradnji bo celotna DKP skozi Maribor prenesena v upravljanje DRSV.

16 SKLEPNE UGOTOVITVE

Na podlagi analiz in ugotovitev, predstavljenih v tem IP, investitor ocenjuje, da je naložba izvedljiva v načrtanem obsegu in načrtovanih rokih. Izvedljivost naložbe utemeljuje z naslednjim:

- za naložbo je pripravljena vsa potrebna projektna dokumentacija za izvedbo, tj. PZI s popisom del in predračunom, ki se priloži k vlogi za NPO;
- za naložbo so bila pridobljena vsa mnenja nosilcev upravljanja prostora; tiska, ki jim je potekla veljavnost, bo treba pred oddajo vloge za NPO posodobiti;
- gradbeno dovoljenje ni potrebno, saj je poseg opredeljen nezahtevni objekt;
- za naložbo je pripravljena vsa investicijska dokumentacija v skladu z uredbo UEM;
- finančna sredstva za izvedbo naložbe so načrtovana v razvojnem delu proračuna, NRP MO Maribor za obdobje 2025–2028 pod št. OB070-25-0063;
- naložba je bila v uvrščena v seznam projektov DRR v okviru združenega projekta, kot ločeni projekt pa še ne. V okviru priprave 5. dodatka k DRR se bo združen projekt razdelil na ločena projekta. MO Maribor bo februarja ali marca predložila vlogo v drugo fazo potrjevanja operacij za NPO v okviru DRR;
- če bo financiranje iz mehanizma DRR zagotovljeno, bo naložba v celoti financirana z nepovratnimi sredstvi kohezijske politike v višini 1.720.126,76 EUR. S tem bo odpravljeno glavno tveganje za izvedbo naložbe;
- MO Maribor bo postopek za izbiro izvajalca GOI del, nadzornikov in koordinatorja v skladu z ZJN-3 in internimi akti objavila (morebiti z odložnim pogojem zaradi nedokončanih postopkov pridobivanja stvarnih pravic od zasebnih lastnikov) po sklenitvi pogodbe o financiranju, predvidoma junija 2026;
- sklenitev pogodbe z izbranimi izvajalci je predvidena oktobra 2026. Gradnja naj bi se začela januarja in končala avgusta 2027;
- septembra 2027 je predvidena izročitev kolesarske poti v obratovanje in vzdrževanje začasnemu vzdrževalcu, JP Nigrad;

Z načrtovano naložbo bo investitor, MO Maribor:

- dosegel nacionalne in lokalne cilje, povezane z gradnjo kolesarskih poti v okviru državnega kolesarskega omrežja;
- načrtovana naložba bo prispevala k doseganju kazalnikov učinka in rezultatov, ki so v okviru programa evropske kohezijske politike (EKP) predpisani za specifični cilj RSO 3.2 na ravni države:
 - prispevek h kazalniku **učinka**: namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo: 2,240 km
 - prispevek h kazalniku **rezultata**: število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo: 5000;
- analiza stroškov in koristi, ki je bila izdelana v okviru IP, dokazuje, da je naložba ekonomsko učinkovita in utemeljena. Finančna vrzel je enaka naložbeni vrednosti, saj naložba ne bo ustvarjala prihodkov, kar pomeni, da je upravičena do sofinanciranja iz sredstev EKP. Naložba zagotavlja tudi širše družbene koristi, saj je njena ekonomska stopnja donosnosti večja od uporabljene ekonomske diskontne stopnje, koristi projekta pa presegajo stroške.

Ta investicijski program vsebuje vse prvine, ki jih 14. člen UEM predpisuje za študijo izvedbe. V prilogi je povezovalna preglednica s prvini študije izvedbe v IP.

17 SEZNAM STROKOVNIH PODLAG, LITERATURE IN DRUGI VIROV

Ta IP je pripravljen v skladu s predpisano metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije, zahtevami iz povabila DRR in obrazci Mzi za pripravo vloge za NPO na podlagi projektne dokumentacije PZI, ki je pripravljena za odsek 1 DKP med Limbušem in Adamičevim naseljem, in sicer dela PZI, ki se nanaša na pododseke 1–5 tega odseka.

Strokovne podlage

- Projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije IZP, DGD in PZI za razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–dvoetažni most, št. 41001-504/2018-24, Mestna občina Maribor, Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet, Maribor, 11. 12. 2019
- Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 1: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje“, PZI, Proinfra, Maribor, in Megaliti, Poljčane, št. projekta 67/1, marec 2021, dopolnitev po recenziji november 2022
- DIIP „Dravska kolesarska pot Območje Mestne občine Maribor (Adamičeva ulica–dvoetažni most)“, BPI, Maribor, oktober 2019
- Predinvesticijska zasnova (PIZ) „Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje–dvoetažni most“, RCI, Razvojni center Inženiringi Celje, Celje, september 2020
- DIIP „Dravska kolesarska pot, Drava center–Adamičevo naselje, Pobrežje–Miklavž na Dravskem polju, Regionalna razvojna agencija za Podravje – Maribor, januar 2022
- IP „Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje–dvoetažni most – 1. etapa“, RCI, Razvojni center Inženiringi Celje, Celje, oktober 2020
- DIIP Izgradnja Dravske kolesarske poti, pododsekov 1–5 odseka 1 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, Ekonomski inštitut Maribor, Maribor, julij 2025
- Druga sprememba prve dopolnitve Povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij (čistopis), Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, 28. avgusta 2024

Strateški dokumenti, politike, smernice in navodila

- Celostna prometna strategija mesta Maribor, Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Maribor, 2015, v okviru projekta TRAMOB, sofinanciranega iz ESRR
- Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, Evropska komisija, december 2014
- Informativni dan v zvezi z objavo Povabila za dogovore za razvoj regij, prosojnica 15, Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za ceste in cestni promet, Direkcija RS za infrastrukturo, Brdo pri Kranju, 16. 4. 2024, Šentjur, 22. 4. 2024
- Kolesarjem prijazna infrastruktura, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, 2017

- Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030, Mariborska kolesarska mreža, Maribor, 2013, v okviru projekta City Network, Interreg Slovenija–Avstrija 2007–2013
- Navodila organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, verzija 1.0, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, avgust 2024
- Navodila organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, avgust 2024
- Navodila za projektiranje kolesarskih površin, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, DRSC, novelacija, julij 2012
- Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor za obdobje 2021–2030, Operativna skupina za pripravo OPVO, Maribor, februar 2021
- Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, Verzija 1.2, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, december 2024
- Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50), Uradni list RS, št. 119/21 in 44/22 – ZVO-2
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030, Uradni list RS, št. 124/2023
- Regionalni razvojni program Podravja 2021–2027, RRA Podravje, junij 2022
- Slovenska strategija pametne specializacije – S5, MKRR, 2022, obravnavana na Vladi Republike Slovenije, marca 2023
- Smernice organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027; MKRR, september 2023
- Smernice organa upravljanja za uporabo načela, da se ne škoduje bistveno pri izvajanju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, ver. 2.0, MKRR, junij 2024 (Smernice DNSH s prilogama 1 in 2)
- Strategija Pametno mesto Maribor 2030, Regionalna razvojna agencija za Podravje, 2022
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, Ministrstvo za naravne vire in prostor, Ljubljana 2023
- Strategija razvoja Maribor do leta 2030, Mestna občina Maribor, marec 2012
- Strategija razvoja Slovenije 2030, Vlada Republike Slovenije, december 2017
- Strokovna in tehnična podpora pri izvedbi celovite presoje vplivov na okolje za program evropske kohezijske politike 2021–2027, Dodatek za presojo načela, da se ne škoduje bistveno, Ljubljana, 2022
- Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035, Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023

Zakonodaja in predpisi

- Gradbeni zakon – GZ, Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17 – popr. in Gradbeni zakon GZ-1, Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP in 133/23
- Pravilnik o kolesarskih povezavah, Uradni list RS, št. 29/18, 65/19 in 132/22 – ZCes-2

- Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2)
- Pravilnik o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov, Uradni list RS, št. 36/18 in 51/18 (prenehal veljati) in Pravilnik o projektni in drugi dokumentaciji ter obrazcih pri graditvi objektov, Uradni list RS, št. 30/23
- Uredba (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. junija 2021, o določitvi skupnih določb o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu plus, Kohezijskem skladu, Skladu za pravični prehod in Evropskem skladu za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo ter finančnih pravil zanje in za Sklad za azil, migracije in vključevanje, Sklad za notranjo varnost in Instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko, UL L 231, 30.06.2021
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16)
- Uredba o izvajanju ukrepov endogene regionalne politike, Uradni list RS, št. 16/13, 78/15, 46/19 in 63/23
- Uredba o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč, Uradni list RS, št. 21/11, 197/21 in 44/22 – ZVO-2
- Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, Uradni list RS, št. 34/08 in 44/22 – ZVO-2
- Uredba o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja, Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15
- Uredba o zelenem javnem naročanju, Uradni list RS, št. 51/17, 64/19, 121/21 in 132/23
- Zakon o cestah, Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE
- Zakon o javnem naročanju – ZJN-3, Uradni list RS, št. 91/15, s spremembami in popravki, zadnjič spremenjen 88/23
- Zakon o sladkovodnem ribištvu, ZSRib, Uradni list RS 61/06
- Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja, Uradni list RS, št. 20/11, 57/12, 46/16 in 18/23 – ZDU-1O
- 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-1O, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP in 23/24
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1), Uradni list RS, št. 56/08 – UPB s spremembami in dopolnitvami, zadnja sprememba 10/18
- Zakon o vodah – ZV-1, Uradni list RS, št. 67/02 s spremembami, zadnjič spremenjen z odl. US, Uradni list RS, št. 52/24

Prostorski dokumenti

- Dolgoročni plan občine Maribor za obdobje 1986-2000, MUV št. 1/86, 16/87 in 19/87
- Odlok o družbenem planu Mesta Maribor za obdobje 1986-1990 in Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana

občine Maribor za območje mestne občine Maribor, MUV, št. 7/93 s spremembami in dopolnitvami in Uradni list RS, št. 72/04 s spremembami in dopolnitvami

- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove Maribora, MUV, št. 26/98 s spremembami in popravki, št. 1/14 – UPB s spremembami in popravki, zadnja sprememba 1/18
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Maribor, MUV, št. 4/25 in 24/25

Statistični in drugi podatki

- Letno poročilo družbe Nigrad d. o. o. za leto 2024, Ajpes JOLP, dostop januar 2026
- Partnerstvo za Dravsko kolesarsko pot, objavljeno na <https://dravabike.si/partnerstvo-za-dravsko-kolesarsko-pot>
- podatki: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/05C4003S.px>, dostop december 2025
- Jesenska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, Ljubljana, september 2025

PRILOGA: PREGLEDNICA VKLJUČENIH SESTAVIN ŠTUDIJE IZVEDBE

Pred začetkom postopka javnega razpisa za izvedbo naložbe je treba v skladu z 10. členom uredbe UEM izdelati študijo izvedbe nameravane investicije, pri čemer je drugem odstavku tega člena navedena možnost, da je študija izvedbe sestavni del investicijskega programa.

V tem investicijskem programu so zajete vse sestavine študije izvedbe, ki so zahtevane v 14. členu uredbe UEM, zato se ločena študija izvedbe ne bo pripravljala. V preglednici v nadaljevanju so navedene zahtevane sestavine študije izvedbe s sklici na poglavja in točke investicijskega programa, v katerih so zajete.

Preglednica 38: **Povezovalna preglednica z elementi študije izvedbe v IP**

Elementi študije izvedbe (14. člen UEM)	Sklici na poglavja/točke IP	Opombe
podatki o investitorju	poglavje 2, točka 2.1	
organizacijske rešitve za vodenje projekta	poglavje 15, točke 15.3–15.5	
način in postopek izbire izvajalcev	poglavje 15, točka 15.4	
časovni načrt vseh aktivnosti, potrebnih za izvedbo projekta in vzpostavitev poslovanja (obratovanja)	poglavje 11, točka 11.4	
seznam že pripravljene in pregled še potrebne investicijske, projektne idr. dokumentacije	poglavje 4	
način končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja ter način in pristojnosti vzdrževanja med delovanjem	točka 15.6	
fizični in finančni kazalnik za spremljanje uresničevanja ciljev	točke 8.2.3 (kazalniki učinka in rezultata ter specifični kazalniki RSO 3.2), točka 11.2 (specifikacija stroškov) in točka 15.5	za spremljanje ciljev naložbe so opredeljeni kazalniki učinka in rezultata na ravni specifičnega cilja RSO 3.2 PEKP
način in potek vrednotenja učinkov med izvedbo projekta	točka 15.5	fizični učinki se spremljajo v skladu s popisom del finančni učinki se spremljajo na podlagi potrjenega predračuna izbranega izvajalca