



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: 37100-5/2019-94  
Datum: 07.05.2026

## GMS - 918

MESTNI SVET  
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 35. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA MESTNE OBČINE MARIBOR**

**NASLOV GRADIVA: Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) – UREDITEV KOLESARSKE POVEZAVE NA ODSEKU MED MELJEM IN METAVO**

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

**GRADIVO PREDLAGA: Aleksander Saša ARSENOVIČ, župan**

**POROČEVALEC: Aleš Klinc**

**PREDLOG SKLEPA:**

1. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za projekt Ureditev kolesarske povezave na odseku med Meljem in Metavo ter pooblasti župana MOM za podpis DIIP in sklepa o potrditvi DIIP.
2. Mestni svet Mestne občine Maribor potrdi uvrstitev novega NRP po številki predloga 0053-2026 v sprejet proračun in pooblasti župana za podpis sklepa o odprtju NRP ter o prerazporeditvi sredstev iz PP 152112 Dokumentacija in pripravljalna dela, NRP OB 070-10-0121 na PP 512302 – Dravska kolesarska pot na novi NRP v znesku 7.320,00 EUR.



Aleksander Saša Arsenovič  
Župan





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

PODPISNI LIST  
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 35. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA  
MESTNE OBČINE MARIBOR

Naslov gradiva:	<b>DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (DIIP) – UREDITEV KOLESARSKE POVEZAVE NA ODSEKU MED MELJEM IN METAVO</b>
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	1. Obrazložitev 2. Sklep o DIIP št. 37100-5/2019-94

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Aleš KLINC, vodja Sektorja za komunalno in promet	Urad za komunalno, promet in prostor		
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Andraž Mlaker	Urad za komunalno, promet in prostor	12.5.2026	
Dokument finančno pregledala		Urad za finance in proračun		
Gradivo pregledala Vodja organa	Marija Kaučič	Urad za finance in proračun	15.5.2026	
Gradivo pregledala direktorica MU	Lidija Krebl		15.5.2026	
Dokument parafiral podžupan:	Gregor Reichenberg	Kabinet župana		
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	15.5.2026	



# OBRAZLOŽITEV PREDLOGA POTRDITVE DIIP

## 1. Pravna podlaga

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16), s katero so predpisani način odločanja o investicijah ter vrste potrebne investicijske dokumentacije.

## 2. Uvodna pojasnila

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje gradnjo dodatnega odseka Dravske kolesarske poti (DKP) skozi občino. Odsek Melje–Metava je del daljinskega državnega kolesarskega omrežja D3 – Dravska kolesarska pot, in sicer t. i. „severni krak“ DKP, ki poteka med Meljem in naselji v krajevni skupnosti Malečnik–Ruperče do meje z občino Duplek.

## 3. Namen in cilji investicije

**Namen** načrtovane investicije je izboljšati pogoje za trajnostne prometne načine v dnevni migracijah prebivalstva znotraj občine in s sosednjimi občinami ter posledično povečati delež poti, opravljenih na trajnosten način, v strukturi prometnih načinov v občini.

**Cilj** investicije je zgraditi ustrezno kolesarsko infrastrukturo, ki bo zagotovila pogoje za povečanje obsega trajnostnih prometnih načinov v občini, tj. kolesarsko povezavo, ki bo kolesarjem iz naselij v KS Malečnik–Ruperče zagotovila varno, udobno in privlačno kolesarjenje na dnevnih poteh do mesta Maribor in njegovih osrednjih funkcij, vključno z osrednjimi prometnimi vozlišči JPP. Obenem bo kolesarska povezava Melje–Metava prebivalcem in obiskovalcem občine izboljšala dostop do obstoječih kolesarskih poti, ki že potekajo po vinorodnem območju KS Malečnik–Ruperče, in s tem podprla razvoj kolesarjenja v rekreativne in turistične namene na obravnavanem območju.

## 4. Predstavitev projekta

Celotna kolesarska povezava Melje–Metava meri pribl. 7.380 m in je razdeljena na 13 pododsekov. Pododseki 1, 2 in 2a (od Oreškega nabrežja do navezave na obstoječo kolesarsko pot ob regionalni cesti R3-709/8614) so že zgrajeni, pododsek 8 pa bo urejen v okviru prenove regionalne ceste R3-709/8615.

Investicija zajema gradnjo in ureditev kolesarske poti širine 3,5–5,0 m na pododsekih 3–7 in 9–13 v skupni dolžini 6.500 m. Predvideni so ureditev utrjenih, večinoma asfaltiranih vozišč za kolesarjenje, zamenjava dotrajane prometne opreme in namestitvev ustrezne prometne signalizacije. Na pododsekih 10 in 11, kjer trasa poteka po poplavnem območju, sta predvideni izgradnja kanalizacije za odvajanje padavinske vode in vrhnja površina iz makadama, ki se po poplavih lažje sanira. Zaradi prostorske stiske bo na pododseku 4 urejana skupna površina za kolesarje in pešce, na nekaj drugih pododsekih (9, 12 in 13) pa bodo kolesarji vozili po obstoječih lokalnih cestah (LC 243501 in LC 081011) skupaj z motornim prometom. Promet z motornimi vozili na vseh ostalih površinah bo prepovedan, na pododsekih 10 in 11 pa bo lastnikom omogočen dostop s kmetijsko mehanizacijo do zemljišč. Na pododseku 10 bo urejeno manjše postajališče DravaBike, ki bo opremljeno s tipsko urbano opremo.

## 5. Ocena vrednosti investicije, viri in dinamika financiranja

Vrednost investicije je ocenjena na podlagi projekta za izvedbo PZI, Proinfra, d. o. o., (januar 2025). Cene iz projektantskega predračuna (januar 2024) so preračunane na cene januar 2026. Investicija bo potekala v letih 2026, 2027 in 2028, zato je vrednost ocenjena tudi v tekočih cenah na podlagi uradno objavljenih stopenj inflacije za leti 2026 in 2027 (UMAR, marec 2026) ter priporočila za leto 2028. Vrednost investicije v stalnih in tekočih cenah je prikazana v naslednji preglednici:



## Ocenjena vrednost investicije z DDV v stalnih in tekočih cenah, v EUR

Ozn.	Dejavnosti po pododsekih in skupinah del	Stalne cene	Tekoče cene
1	Pododsek 3	2.400,06	2.514,18
2	Pododsek 4	32.103,18	33.629,69
3	Pododsek 5	118.463,99	124.096,97
4	Pododsek 6	985,00	1.031,84
5	Pododsek 7	163.227,15	170.988,60
6	Pododsek 9	611,94	655,14
7	Pododsek 10	420.951,56	450.669,10
8	Pododsek 11	236.142,97	252.813,74
9	Pododsek 12	1.378,74	1.476,07
<b>10</b>	<b>Skupaj GOI dela</b>	<b>976.264,59</b>	<b>1.037.875,33</b>
11	Nepredvidena dela – ND (5 %)	48.813,23	51.893,77
<b>12</b>	<b>Skupaj GOI dela z ND</b>	<b>1.025.077,82</b>	<b>1.089.769,10</b>
13	Storitve zunanjih izvajalcev	39.704,67	41.853,63
14	Informiranje in komuniciranje	2.000,00	2.118,15
<b>15</b>	<b>Skupaj drugi stroški</b>	<b>41.704,67</b>	<b>43.971,78</b>
<b>16</b>	<b>SKUPAJ INVESTICIJA BREZ DDV</b>	<b>1.066.782,49</b>	<b>1.133.740,88</b>
17	DDV	234.692,15	249.422,99
<b>18</b>	<b>SKUPAJ INVESTICIJA Z DDV</b>	<b>1.301.474,64</b>	<b>1.383.163,87</b>

Vrednost investicije v stalnih cenah znaša brez DDV 1.066.782,49 EUR, z DDV pa 1.301.474,64 EUR; v tekočih cenah 1.133.740,88 EUR brez DDV, z DDV pa 1.383.163,87 EUR. DDV je za ta projekt v celoti neodbiten.

MO Maribor se bo za gradnjo kolesarske poti Melje–Metava potegovala za pridobitev sofinanciranja na podlagi Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, objavljenega maja 2025, s spremembami in dopolnitvami iz februarja 2026 (JR EKP UTM 2025). Vlogo bo predložila januarja 2027. Če bo vloga uspešna, bo MO Maribor na podlagi navedenega razpisa prejela sredstva za povračilo 80 % upravičenih stroškov (vključno z neodbitnim DDV), 20 % upravičenih stroškov z DDV pa bo financirala iz proračuna. Viri in dinamika financiranja so prikazani v naslednji preglednici:

### Viri in dinamika financiranja investicije, v EUR, tekoče cene

Ozn	Vrsta stroška, viri financiranja	Leto			Skupaj	Struktura (%)
		2026	2027	2028		
1	Upravičeni stroški (US)	7.320,00	439.684,82	936.159,05	1.383.163,87	
<b>2</b>	<b>Podpora Unije: 80 % US</b>		<b>357.603,86</b>	<b>748.927,24</b>	<b>1.106.531,10</b>	<b>80,00</b>
2.1	– EU (85 %)		303.963,28	636.588,15	940.551,43	
2.2	– proračun RS (15 %)		53.640,58	112.339,09	165.979,67	
<b>3</b>	<b>Sofinanciranje MOM 20 % US (z DDV)</b>	<b>7.320,00</b>	<b>82.080,96</b>	<b>187.231,81</b>	<b>276.632,77</b>	<b>20,00</b>
4	Neupravičeni stroški (NUS) - MOM	0,00	0,00	0,00	0,00	
<b>5</b>	<b>SKUPAJ INVESTICIJA EU in MOM z DDV</b>	<b>7.320,00</b>	<b>439.684,82</b>	<b>936.159,05</b>	<b>1.383.163,87</b>	
<b>6</b>	<b>Skupaj sofinanciranje MOM z DDV</b>	<b>7.320,00</b>	<b>82.080,96</b>	<b>187.231,81</b>	<b>276.632,77</b>	<b>20,00</b>

Podpora Unije zajema 85-% sofinanciranje iz kohezijskih sredstev, 15 % pa iz državnega proračuna. Neupravičenih stroškov predvidoma ne bo, zato bo podpora Unije pokrila 80 % celotne investicije.



## 6. Pripravljenost investicije za izvedbo in nadaljnja investicijska dokumentacija

Kolesarska povezava je opredeljena kot enostavni objekt, za katerega gradbeno dovoljenje ne bo potrebno. Projektna dokumentacija za izvedbo je pripravljena, treba jo bo le prilagoditi zahtevam iz razpisa JR EPK UTM 2025. Pridobljena so bila predpisana mnenja nosilcev urejanja prostora (nekaterim je veljavnost že potekla, zato jih bo treba pred oddajo vloge na navedeni razpis obnoviti).

MO Maribor je lastnica večine zemljišč, na katerih so predvideni posegi, poteka pa še pridobivanje stvarnih pravic (služnosti), ki bo predvidoma končano konec leta 2026.

Zaradi višine investicijskih stroškov in zahtev JR EPK UTM 2025 je treba pripraviti še investicijski program, ki mora biti skladen z navedbami v projektni dokumentaciji za izvedbo. MO Maribor načrtuje pripravo investicijskega programa po prilagoditvi projektna dokumentacije zahtevam iz navedenega razpisa.

MO Maribor ocenjuje, da investicija ustreza zahtevam JR EKP UTM 2025 in bo vloga prejela podporo Unije.

## 7. Sklepna ugotovitev

Z izvedbo načrtovane investicije bo MO Maribor prispevala k uresničevanju nacionalnih in lokalnih ciljev na področju razvoja trajnostne mobilnosti v mestu/občini ter h kazalnikom učinka in rezultata za specifični cilj RSO 3.2 v Programu evropske kohezijske politike 2021–2027 v Sloveniji:

- kazalniki učinka za RSO 3.2:
  - SK145: Število novih parkirnih mest za kolesa: 3,
  - SK146: Število postavljenih števecv kolesarjev: 1 in
  - SK177: Dolžina novih kolesarskih povezav: 6.500 m
- kazalnik rezultata:
  - Število potnikov na leto, ki uporabljajo kolesarsko infrastrukturo: 4.000.

### PREDLOG SKLEPA:

1. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za projekt Ureditev kolesarske povezave na odseku med Meljem in Metavo ter pooblasti župana MOM za podpis DIIP in sklepa o potrditvi DIIP.
3. Mestni svet Mestne občine Maribor potrdi uvrstitev novega NRP po številki predloga 0053-2026 v sprejet proračun in pooblasti župana za podpis sklepa o odprtju NRP ter o prerazporeditvi sredstev iz PP 152112 Dokumentacija in pripravljala dela, NRP OB 070-10-0121 na PP 512302 – Dravska kolesarska pot na novi NRP v znesku 7.320,00 EUR.

Pripravil:

Aleš KLINC



**SKLEP O POTRĐITVI DIIP**  
(Dokument identifikacije investicijskega projekta)  
**UREDITEV KOLESARSKE POVEZAVE NA ODSEKU MED MELJEM IN METAVO**

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

Naslov: **Ulica Heroja Staneta 1**

Pošta: **2000 Maribor**

Sofinancer: /

Številka: 37100-5/2019-94

Datum: 29.05.2026

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, 24/25 – ZFisP-1 in 6/26), 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 2026 (MUV, št. 8/25), Odloka o spremembah in dopolnitvah Odloka o proračunu Mestne občine Maribor za leto 2026 (MUV, št. 19/25 in 8/2026) ter sklepa Mestnega sveta Mestne občine Maribor, sprejetega na 35. redni seji, 28. maja 2026, je odgovorna oseba investitorja – župan, dne 29.05.2026, s **sklepom št. 37100-5/2019-94** sprejel:

1. Potrdi se Dokument identifikacije investicijskega projekta – DIIP za projekt Ureditev kolesarske povezave na odseku med Meljem in Metavo, ki ga je izdelala Mestna občina Maribor, s sedežem na Ulici heroja Staneta 1, 2000 Maribor, v maju 2026.

2. V Načrtu razvojnih programov se na osnovi tega sklepa:

- **uvrsti nova investicija (ustvari se novi NRP)**
- spremeni veljavna investicija:

3. Odobri se izvedba investicije.

Občina bo s projektom izvedla naslednjo investicijo: Ureditev kolesarske povezave na odseku med Meljem in Metavo. Z investicijo bo zagotovila pogoje za povečanje obsega trajnostne mobilnosti na dnevnih poteh med KS Malečnik–Ruperče in mestom, varnosti in udobja kolesarjev ter kakovosti življenja prebivalcev tega dela občine.

4. Vrednost investicije:

Vrednost investicije v tekočih cenah brez DDV znaša 1.133.740,88 EUR, z DDV pa 1.383.163,87 EUR. Investicija se bo izvajala v skladu s časovnim načrtom v letih 2026, 2027 in 2028.

5. Viri financiranja

Mestna občina Maribor se poteguje za pridobitev sofinanciranja investicije na podlagi Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025) v višini 80 % upravičenih stroškov, tj. 1.106.531,10 EUR. 20 % upravičenih stroškov investicije, tj. 276.632,77 EUR pa bo pokrila iz proračuna v letih 2026, 2027 in 2028.

Ime in priimek odgovorne osebe:

**Aleksander Saša ARSENOVIČ**

župan

žig:

podpis:



MESTNA OBČINA MARIBOR

# Ureditev kolesarske povezave na odseku med Meljem in Metavo

*kratek naslov projekta: DKP D3 Melje–Metava*

Dokument identifikacije investicijskega projekta



*Maribor, maj 2026*

*Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) 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: PZI, Proinfra, d. o. o., januar 2025*

## VSEBINA

1	UVODNA POJASNILA .....	6
2	PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE .....	7
2.1	Predstavitel investitorja.....	7
2.3	Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije .....	10
3	POVZETEK DIIP .....	12
4	ANALIZA STANJA IN RAZVOJNIH MOŽNOSTI.....	17
4.1	Analiza stanja.....	17
4.2	Potrebe uporabnikov – ciljnih skupin .....	18
4.3	Razvojne možnosti naložbe .....	19
5	RAZLOG ZA INVESTICIJSKO NAMERO TER NAMEN IN CILJI NALOŽBE.....	20
5.1	Razlog za investicijsko namero .....	20
5.2	Namen, cilji in neposredni učinki naložbe.....	20
6	PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI .....	23
6.1	Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami.....	23
6.1.1	<i>Strategija razvoja Slovenije 2030</i> .....	23
6.1.2	<i>Slovenska strategija pametne specializacije – S5</i> .....	23
6.1.3	<i>Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS)</i> .....	23
6.1.4	<i>Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030</i> .....	24
6.1.5	<i>Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50)</i> .....	24
6.1.6	<i>Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih</i> .....	24
6.2	Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami.....	24
6.2.1	<i>Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027</i> .....	24
6.2.2	<i>Strategija razvoja Maribora 2030</i> .....	25
6.2.3	<i>Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030</i> .....	25
6.2.4	<i>Celostna prometna strategija mesta Maribor</i> .....	25
6.2.5	<i>Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor za obdobje 2021–2030</i> .....	25
6.2.6	<i>Strategija Pametno mesto Maribor 2030</i> .....	26
6.2.7	<i>Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035</i> .....	26
6.3	Skladnost naložbe z načelom DNSH .....	26
6.4	Razvojni vpliv naložbe presega območje Podravske regije .....	26
7	PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE S POGOJI JR EKP UTM 2025 .....	27
7.1	Ocena skladnosti naložbe z namenom, cilji, predmetom in upravičenimi nameni JR EKP UTM 2025.....	27
7.2	Ocena skladnosti s poglavjem 4 JR EPK UTM Vlagatelji in upravičenci .....	28
7.3	Ocena skladnosti z dinamiko in višino sofinanciranja ter omejitvami .....	28
7.4	Ocena skladnosti opredelitve upravičenih stroškov naložbe z zahtevami .....	28
7.5	Skladnost obdobja izvajanja naložbe z obdobjem upravičenosti.....	29
7.6	Ocena skladnosti naložbe s pogoji za ugotavljanje upravičenosti .....	29
7.6.1	<i>Skladnost naložbe z merili za ocenjevanje v okviru specifičnega cilja RSO 3.2</i> .....	29
7.6.2	<i>Skladnost naložbe s splošnimi pogoji za ugotavljanje upravičenosti</i> .....	30
7.7	Ocena skladnosti naložbe s posebnimi pogoji glede na vrsto ukrepa.....	31
7.8	Ocena skladnosti naložbe z ostalimi zahtevami iz JR EKP UTM 2025 .....	33

7.8.1	<i>Ocena skladnosti z vsebinskimi zahtevami</i> .....	34
7.8.2	<i>Zagotavljanje skladnosti s horizontalnimi načeli</i> .....	34
7.8.3	<i>Varovanje osebnih podatkov</i> .....	35
7.8.4	<i>Zahteve glede komuniciranja in prepoznavnosti</i> .....	35
7.8.5	<i>Prispevek naložbe k specifičnim kazalnikom učinka na ravni operacije</i> .....	35
8	<b>PREDSTAVITEV VARIANT</b> .....	36
8.1	<b>Ocena variant za gradnjo odseka DKP Melje–Metava</b> .....	36
8.2	<b>Predstavitev in ocena variant za gradnjo DKP Melje–Metava</b> .....	36
9	<b>OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE</b> .....	39
9.1	<b>Projektna in investicijska dokumentacija</b> .....	39
9.2	<b>Analiza lokacije – umeščenost načrtovane naložbe v občini Maribor</b> .....	40
9.3	<b>Prostorska ureditev, zemljišča in premoženjskopravna razmerja</b> .....	40
9.4	<b>Pridobljena mnenja/soglasja nosilcev urejanja prostora</b> .....	41
9.5	<b>Varovana območja</b> .....	42
10	<b>TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV</b> .....	43
10.1	<b>Vrsta investicije</b> .....	43
10.2	<b>Tehnično tehnološka rešitev</b> .....	43
10.2.1	<i>Gradnja kolesarske poti</i> .....	43
10.2.2	<i>Komunalna infrastruktura</i> .....	44
11	<b>VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV</b> .....	46
11.1	<b>Vrsta investicije z vidika JR EKP UTM 2025</b> .....	46
11.2	<b>Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah</b> .....	46
11.3	<b>Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah</b> .....	48
11.3.1	<i>Kategorije upravičenih stroškov, ki jih zajema naložba</i> .....	48
11.3.2	<i>Opredelitev upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe v skladu s poglavjem 5.4 JR EPK UTM 2025</i> .....	49
11.4	<b>Okvirna časovnica za izvedbo naložbe</b> .....	51
11.5	<b>Specifikacija (upravičenih) naložbenih stroškov po letih</b> .....	52
11.6	<b>Predvideni viri in dinamika financiranja</b> .....	53
12	<b>ANALIZA ZAPOSLENIH IN ORGANIZIRANOST ZA IZVEDBO PROJEKTA</b> .....	55
12.1	<b>Analiza zaposlenih</b> .....	55
12.2	<b>Organiziranost za izvedbo načrtovane naložbe</b> .....	55
13	<b>OCENA SKLADNOSTI NALOŽBE S HORIZONTALNIMI NAČELI</b> .....	57
14	<b>VARSTVO OKOLJA IN OCENA SKLADNOSTI Z NAČELOM DNSH</b> .....	58
14.1	<b>Vpliv naložbe na okolje v času obratovanja</b> .....	58
14.2	<b>Varstvo okolja med gradnjo DKP Melje–Metava</b> .....	58
14.3	<b>Ocena skladnosti naložbe z načelom DNSH</b> .....	59
14.4	<b>Odpornost naložbe na podnebne spremembe</b> .....	60
15	<b>SMISELNOST IN MOŽNOST NADALJNJE PRIPRAVE DOKUMENTACIJE</b> .....	61
15.1	<b>Ocena smotrnosti, učinkovitosti in ekonomske upravičenosti naložbe</b> .....	61
15.2	<b>Nadaljnja priprava investicijske dokumentacije</b> .....	61
16	<b>SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN ZAKONODAJE</b> .....	62

## Seznam preglednic

Preglednica 1:	Ocenjena vrednost naložbe z DDV v stalnih in tekočih cenah, v EUR.....	14
Preglednica 2:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene .....	15
Preglednica 3:	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe .....	15
Preglednica 4:	Prispevek naložbe h kazalnikom učinka in rezultata PEKP.....	16
Preglednica 5:	Prispevek naložbe h kazalnikom učinka in rezultata PEKP.....	22
Preglednica 6:	Specifični kazalniki učinka na ravni operacije .....	35
Preglednica 7:	Specifikacija naložbe po posegih in pododsekih, v EUR, stalne cene .....	47
Preglednica 8:	Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, stalne in tekoče cene .....	48
Preglednica 9:	Upravičeni stroški informiranja in komuniciranja brez DDV, v EUR.....	50
Preglednica 10:	Upravičeni stroški komunalne infrastrukture brez DDV, v EUR.....	50
Preglednica 11:	Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe z neodbitnim DDV, stalne in tekoče cene .....	51
Preglednica 12:	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe .....	52
Preglednica 13:	Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR z DDV, tekoče cene.....	53
Preglednica 14:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene .....	54

## Seznam slik

Slika 1:	Potek DKP Melje–Metava in meje obdelave.....	17
Slika 2:	Potek DKP Melje–Metava z mejami obdelave .....	40
Slika 3:	Oznaki Dravske kolesarske poti.....	45
Slika 4:	Organigram z udeleženci za izvedbo naložbe .....	56

# 1 UVODNA POJASNILA

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje gradnjo dodatnega odseka Dravske kolesarske poti (DKP) skozi občino. V tem projektu je obravnavana ureditev 13 pododsekov DKP na etapi Maribor–Ptuj, med Meljem in Metavo. 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 po Lentu in Oreškem nabrežju poteka severni odsek DKP. V tem projektu je obravnavan odsek od Melja do meje z občino Duplek. Južni odsek DKP poteka od Limbuša mimo dvoetažnega mostu do meje z občino Miklavž na Dravskem polju. Del južnega dela DKP med Glavnim in dvoetažnim mostom, je že zgrajen, odseka med Limbušem in Adamičevim naseljem ter med Studensko in Splavarsko brvjo pa se bosta gradila s sofinanciranjem iz mehanizma Dogovor za razvoj regij.

Severni odsek DKP med Meljem in Metavo meri skupaj pribl. 7.380 m in je razdeljen na 13 pododsekov. Pododseki 1, 2 in 2a v skupni dolžini pribl. 880 m so že zgrajeni. Posegi so predvideni na pododsekih 3–7 in 9–13, na skupno pribl. 6.500 m dolžine. DKP Melje–Metava se gradi kot dvosmerna kolesarska pot širine 3,50–5,00 m. Trasa večinoma poteka po obstoječih poteh ter lokalnih in regionalni cesti. Na dveh odsekih bodo lastniki zemljišč lahko do zemljišč dostopali s kmetijsko mehanizacijo, sicer pa bo promet motornih vozil prepovedan. Na treh odsekih bo kolesarska pot potekala po neobremenjenih lokalnih cestah. Predvidena je gradnja različnih površin – od utrjenega asfaltiranega vozišča do utrjene makadamske poti. Na delu poti je predvidena gradnja kanalizacije za odvajanje padavinske vode in tudi manjšega počivališča za kolesarje, opremljenega z urbano opremo. Gradnja kolesarske poti je opredeljena kot enostavni objekt, za katerega gradbeno dovoljenje ni potrebno.

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi projekta za izvedbo PZI, različice, ki je bila pripravljena januarja 2025 po izvedeni recenziji. Cene iz projektantskega predračuna (januar 2024) so preračunane v cene januar 2026. Vrednost naložbe v stalnih cenah znaša brez DDV 1.066.782,49 EUR, z DDV pa 1.301.474,64 EUR. Gradnja bo predvidoma potekala v letih 2027 in 2028, zato je vrednost naložbe preračunana tudi v tekoče cene. Brez DDV znaša 1.133.740,88 EUR, z DDV pa 1.383.163,87 EUR. MO Maribor DDV ne more odbiti.

MO Maribor se bo za gradnjo kolesarske poti med Meljem in Metavo potegovala za pridobitev sofinanciranja iz kohezijskih sredstev na podlagi Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, ki je bil objavljen maja 2025, s spremembami in dopolnitvami februarja 2026 (v nadaljnjem besedilu: JR EKP UTM 2025). MO Maribor bo vlogo predložila januarja 2027. MO Maribor ocenjuje, da naložba ustreza vsem pogojem in merilom razpisa. MO Maribor bo v primeru uspešne vloge na JR EKP UTM 2025 pridobila sredstva za sofinanciranje 80 % priznanih upravičenih stroškov, tj. 1.106.531,10 EUR, preostalih 20 % upravičenih stroškov (276.632,77 EUR) pa bi pokrila iz mestnega proračuna v letih 2027 in 2028. Neupravičenih stroškov predvidoma ne bo. Odsek DKP med Meljem in Metavo bo ob pridobitvi sofinanciranja predvidoma zgrajen in dan v uporabo jeseni 2028.

Ta DIIP je pripravljen v skladu z 11. v povezavi s 5. členom uredbe UEM kot prva raven investicijske dokumentacije. Vrednost načrtovane naložbe presega 500.000,00 EUR, zato bo treba pripraviti tudi investicijski program. K vlogi na JR EKP UTM 2025 bo treba priložiti vso investicijsko dokumentacijo v skladu z uredbo UEM ter projektno dokumentacijo PZI, dopolnjeno z dodatnimi prikazi.

## 2 PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE<sup>1</sup>

### 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.	SI12709590	
Matična št.	5883369	
TRR	SI56 0127 0010 0008 403	
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 Maribor<sup>2</sup>. MO Maribor samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), določene z zakonom in statutom. Njena dejavnost je registrirana pod SKD: O84.110 – Splošna dejavnost javne uprave. MO Maribor je bila vpisana v register lokalnih skupnosti 26. 12. 1994. Odgovorna oseba MO Maribor je župan, Aleksander Saša Arsenovič.

Občina Maribor meri 148 km<sup>2</sup>, v njej je po podatkih Statističnega urada novembra 2025 prebivalo 114 053 prebivalcev. Mesto Maribor je upravno središče občine, 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.

---

<sup>1</sup> 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.  
<sup>2</sup> 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. Hrbenico kolesarskega omrežja v Mariboru tvori enajst primarnih kolesarskih koridorjev v skupni dolžini približno 228 kilometrov<sup>3</sup>, 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.

Načrtovana kolesarska pot Melje–Metava je del državne kolesarske infrastrukture, Dravska kolesarska pot (DKP). Za gradnjo DKP – dela državnega kolesarskega omrežja D3 – 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 Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI). Slednja se je partnerstvu pridružila leta 2018<sup>4</sup>. 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 za dnevne poti prebivalcev naselij na vzhodnem delu občine s središčem mesta, hkrati pa bo pot pod slikovitimi griči na severnem bregu Drave v KS Malečnik–Ruperče dodatna turistična privlačnost občine.

Po končani naložbi bo zgrajeno infrastrukturo upravljala MO Maribor, vzdrževalo pa jo bo predvidoma 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 (VZD).

Pri investitorju bo naložbo spremljal Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet. Skrbnik projekta bo Aleš Klinc, univ. dipl. inž. prom., z večletnimi izkušnjami pri vodenju tovrstnih projektov. Skrbnik projekta bo skrbel za pripravo in nemoten potek naložbe, spremljal delo izbranih zunanjih izvajalcev in usklajeval potek projekta z drugimi organizacijskimi enotami investitorja (npr. Urad za finance in proračun, pravna služba). MO Maribor načrtuje pridobitev sredstev za sofinanciranje naložbe iz evropskih kohezijskih sredstev za spodbujanje trajnostne mobilnosti na podlagi JR EKP UTM 2025. Če bo MO Maribor pridobila sredstva za sofinanciranje naložbe, bo skrbnik projekta zagotovil spremljanje izvedbe, komuniciranje in poročanje o izvajanju v skladu s pogodbo, ki jo bo MO Maribor sklenila z Ministrstvom za okolje, podnebje in energijo (MOPE).

---

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

<sup>4</sup> 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	Aleš Klinc
Telefon:	02 220 14 66
E-poštni naslov	bostjan.stuhec@maribor.si

Podpis:

Žig

### *Predstavitev predvidenega vzdrževalca*

---

Po končani gradnji odseka DKP Melje–Metava bo naložbo predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad, d. o. o., 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	info@nigrad.si
ID za DDV	SI 71083715
Matična številka	5066310000

Podpis:

Žig

JP Nigrad Maribor, d. o. o.<sup>5</sup>, vzdržuje javne prometne površine v Mariboru in okolici. 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 odloka<sup>6</sup> ter pogodb o vzdrževanju gospodarske javne infrastrukture (GJI).

V okviru vzdrževanja GJI podjetje Nigrad redno vzdržuje približno 800 km cest, 80 semaforiziranih križišč in približno 16.500 svetilk javne razsvetljave. 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.

## 2.3 Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije

### *Osnovni podatki o izdelovalcu projektne dokumentacije PZI*

---

Naziv organizacije	JV PROINFRA inženirski biro, d. o. o.
Naslov	Gospodarska cesta 84, 2000 Maribor
Direktor	Aljaž Vesenjajk
Odgovorna oseba za izdelavo projektne dokumentacije	
Ime in priimek	Aljaž Vesenjajk, dipl. inž. grad., vodja projektiranja, G-2606
Telefon:	031 395 577
E-poštni naslov	info@proinfra.si

Podpis:

Žig

---

<sup>5</sup> Podatki iz Letnega poročila družbe Nigrad d. o. o. za leto 2024, Ajpes – JOLP, in spletne strani <https://www.nigrad.si/>

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

## Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije - DIIP

---

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 DIIP

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) „Ureditev kolesarske povezave na odseku med Meljem in Metavo“ je pripravljen na podlagi projekta za izvedbo – PZI, ki ga je januarja 2025 izdelala projektantska družba Proinfra inženirski biro, d. o. o. (različica po recenziji) s popisom del in projektantskim predračunom. DIIP je pripravljen v skladu z 11. členom uredbe UEM kot prva raven investicijske dokumentacije. Sledil mu bo še investicijski program (IP), ki ga bo MO Maribor priložila k vlogi na JR EKP UTM 2025 predvidoma januarja 2027. DIIP poleg predpisanih sestavin v skladu z uredbo UEM zajema tudi oceno izpolnjevanja predpisanih pogojev in meril za pridobitev financiranja iz navedenega javnega razpisa.

#### *Namen in cilji naložbe*

---

**Namen** načrtovane naložbe je izboljšati pogoje za trajnostne prometne načine v dnevnik migracijah prebivalstva znotraj občine in s sosednjimi občinami ter posledično povečati delež poti, opravljenih na trajnosten način, v strukturi prometnih načinov v občini. Večji delež uporabe trajnostnih načinov prevoza v strukturi dnevno opravljenih poti prebivalstva bo pripomogel k znižanju emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka, ki izhajajo iz motornega prometa, ter s tem k izboljšanju kakovosti življenja prebivalstva.

**Cilji** naložbe so zagotoviti ustrezno kolesarsko infrastrukturo, ki bo omogočila izboljšanje pogojev za povečanje obsega trajnostnih prometnih načinov v občini pri dnevnik migracijah prebivalstva, tj. zagotoviti varno, udobno in privlačno kolesarsko pot ob severnem bregu Drave, ki bo povezovala naselja v KS Malečnik–Ruperče na vzhodnem delu občine z obrobjem mesta (Melje) ter preko mestne kolesarske mreže s središčem mesta z osrednjimi funkcijami regionalnega središča, vključno z osrednjima prometnima vozliščema JPP (avtobusna in železniška postaja). Načrtovana povezava bo izboljšala tudi dostop do kolesarskih poti, ki že potekajo po vinorodnem območju KS Malečnik–Ruperče, in s tem podprla razvoj kolesarjenja v rekreativne in turistične namene na navedenem območju. Kot del mednarodne kolesarske poti in državnega omrežja kolesarskih poti D3 bo DKP Melje–Metava preko navezave na že zgrajene in načrtovane odseke DKP, ki potekajo skozi Maribor, prispevala k sklenitvi Dravske kolesarske poti vzdolž Drave.

**Specifični cilji** načrtovane naložbe v odseke DKP med Meljem in Metavo so:

- zagotovitev varne kolesarske povezave med podeželskimi naselji na vzhodnem delu občine in središčem mesta ter prispevek k izboljšanju kolesarske povezave s sosednjimi občinami, ki bo omogočil rast obsega trajnostne dnevne mobilnosti med mestom in navedenimi naselji;
- izgradnja severnega odseka DKP od Melja do Metave kot enega od odsekov državnega daljinskega kolesarskega omrežja D3 – Dravska kolesarska pot;
- povečanje obsega uporabe koles za dnevne migracije kot alternative osebnim avtomobilom;
- povečanje obsega uporabe koles za rekreativne in turistične namene prebivalcev in obiskovalcev mesta;
- zaradi boljše ureditve prometa, povečanja uporabe koles in s tem manjših izpustov in hrupa, ki izhajajo iz motoriziranega prometa, se pričakuje tudi povečanje zadovoljstva obiskovalcev in kakovosti življenja prebivalcev ob sedanjih cestah, ki povezujejo vzhodne dele občine z mestom.

## *Načrtovani posegi*

---

Dokumentacija PZI skupaj s popisom del in predračunom je bila izdelana za celotni odsek Dravske kolesarske poti (DKP) med Meljem in Metavo, s skupaj 13 pododseki. V času priprave tega DIIP so bili pododseki 1, 2 in 2a (od navezave na obstoječo kolesarsko pot ob Oreškem nabrežju do navezave na obstoječo kolesarsko pot ob regionalni cesti R3-709/8614) že zgrajeni, pododsek 8 pa bo zgrajen v okviru prenove regionalne ceste R3-709/8615.

Zato je v tem DIIP obravnavana gradnja kolesarske poti na pododsekih 3–7 in 9–13. Na teh pododsekih so predvideni ureditev vozišč, odvodnjavanja, zamenjava dotrajane prometne opreme in ureditev ustrezne prometne signalizacije, zaščita ter po potrebi obnova oz. prestavitve vseh tangiranih komunalnih vodov v območju urejanja (elektro vodi, plinovod, kanalizacija, vodovod, CATV in TK) ter postavitve manjšega postajališča za kolesarje, opremljenega z urbano opremo (stojala za kolesa, klop, miza in koš za smeti). Kolesarska pot bo večinoma zgrajena kot dvosmerna kolesarska pot v skupni širini 3,50–5,00 m, na nekaterih mestih, kjer zaradi ovir ni druge možnosti, pa bo urejena kot mešana površina za pešce in kolesarje ali bo potekala po neobremenjenih cestah skupaj z motornimi vozili. Na dveh pododsekih bodo lastnikom dovoljeni dostopi do zemljišč s kmetijsko mehanizacijo, kar bo urejeno z ustrezno prometno signalizacijo; sicer pa bo vožnja z motornimi vozili prepovedana.

## *Izbira najprimernejše variante za izvedbo naložbe*

---

V okviru DIIP sta ocenjeni dve varianti za izvedbo: varianta 1 „brez sofinanciranja iz EU sredstev“ in varianta 2 „z naložbo v načrtovani vrednosti in dinamiki“. Pri oceni primernosti variant je največja teža pripisana možnostim financiranja in času doseganja načrtovanih ciljev.

Investitor ocenjuje, da se DKP Melje–Metava s pridobitvijo financiranja iz JR EKP UTM 2025 (**varianta 2**) lahko zgradi v načrtovanem času, tj. do jeseni leta 2028. Če bi MO Maribor naložbo morala financirati iz mestnega proračuna (**varianta 1**), bi morala začetek gradnje odložiti na čas po letu 2028, saj so 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. Naložba bi se predvidoma lahko začela izvajati šele leta 2030. Do tedaj bi se vrednost naložbe zaradi inflacije povečala za več kot 10 %. MO Maribor bi morala najeti dolgoročno bančno posojilo, saj kohezijska sredstva iz prihodnjega programskega obdobja 2028–2034 predvidoma do tedaj še ne bodo na voljo. Naložba bi se podražila še za višino obresti in stroškov najetega posojila.

Zato MO Maribor ocenjuje, da je varianta 1, tj. financiranje naložbe z lastnimi sredstvi (in dolgoročnim posojilom), nesprejemljiva in za izvedbo naložbe kot primerno (**optimalno**) možnost opredeljuje **varianto 2**.

## *Vrednost naložbe, viri in dinamika financiranja*

---

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi projektantskega predračuna iz januarja 2025 (cene januar 2024). Cene iz projektantskega predračuna so preračunane v cene januar 2026 v skladu z uradno objavljeno stopnjo inflacije<sup>7</sup> (4,1 %). Vrednost v stalnih in tekočih cenah je prikazana v preglednici (naslednja stran). Podrobna specifikacija naložbenih stroškov je v točki 11.2.

---

<sup>7</sup> Statistični urad RS, <https://www.stat.si/inflacija>

Vrednost naložbe v stalnih cenah znaša 1.066.782,49 EUR brez DDV, z DDV pa 1.301.474,64 EUR. Vrednost naložbe je v tekoče cene preračunana na podlagi uradno objavljenih stopenj inflacije za leta 2026–2028<sup>8</sup> (2,5 % za leto 2026 ter po 2,2 % za leti 2027 in 2028). Vrednost naložbe v tekočih cenah znaša brez DDV znaša 1.133.740,88 EUR, z DDV pa 1.383.163,87 EUR.

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

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	Stalne cene	Tekoče cene
1	Pododsek 3	2.400,06	2.514,18
2	Pododsek 4	32.103,18	33.629,69
3	Pododsek 5	118.463,99	124.096,97
4	Pododsek 6	985,00	1.031,84
5	Pododsek 7	163.227,15	170.988,60
6	Pododsek 9	611,94	655,14
7	Pododsek 10	420.951,56	450.669,10
8	Pododsek 11	236.142,97	252.813,74
9	Pododsek 12	1.378,74	1.476,07
<b>10</b>	<b>Skupaj GOI dela</b>	<b>976.264,59</b>	<b>1.037.875,33</b>
11	Nepredvidena dela – ND (5 %)	48.813,23	51.893,77
<b>12</b>	<b>Skupaj GOI dela z ND</b>	<b>1.025.077,82</b>	<b>1.089.769,10</b>
13	Storitve zunanjih izvajalcev	39.704,67	41.853,63
14	Informiranje in komuniciranje	2.000,00	2.118,15
<b>15</b>	<b>Skupaj drugi stroški</b>	<b>41.704,67</b>	<b>43.971,78</b>
<b>16</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA BREZ DDV</b>	<b>1.066.782,49</b>	<b>1.133.740,88</b>
17	DDV	234.692,15	249.422,99
<b>18</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA Z DDV</b>	<b>1.301.474,64</b>	<b>1.383.163,87</b>

V skladu s pogoji iz JR EKP UTM 2025 in navodili organa upravljanja so do sofinanciranja iz kohezijskega sklada upravičeni vsi stroški naložbe, vključno z DDV, ki ga upravičenec ne more odbiti (nepovračljiv DDV). Za načrtovano naložbo je nepovračljiv celotni DDV. Iz kohezijskih sredstev se sofinancira do največ 80 % priznanih upravičenih stroškov v tekočih cenah z DDV. Pri tem je treba upoštevati tudi omejitve iz javnega razpisa: omejeni sta višina upravičenih stroškov komunalne infrastrukture ter stroškov informiranja in komuniciranja. Načrtovana naložba ne dosega omejitev. Preostanek upravičenih in morebitne nepriznane upravičene stroške v celoti krije MO Maribor iz proračuna. Neupravičenih stroškov predvidoma ne bo.

MO Maribor bo na podlagi JR EKP UTM 2025 prejela sofinanciranje naložbe v tekočih cenah in z neodbitnim DDV v skupnem znesku 1.106.531,10 EUR, iz proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov v višini 276.632,77 EUR. Viri in dinamika financiranja v tekočih cenah so povzeti v naslednji preglednici.

<sup>8</sup> Pomladanska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, 5. marec 2026

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

Ozn	Vrsta stroška, viri financiranja	Leto	2026	2027	2028	Skupaj	Struktura (%)
1	Upravičeni stroški (US)		7.320,00	439.684,82	936.159,05	1.383.163,87	
2	Podpora Unije: 80 % US			357.603,86	748.927,24	1.106.531,10	80,00
2.1	– EU (85 %)			303.963,28	636.588,15	940.551,43	
2.2	– proračun RS (15 %)			53.640,58	112.339,09	165.979,67	
3	Sofinanciranje MOM 20 % US (z DDV)		7.320,00	82.080,96	187.231,81	276.632,77	20,00
4	Neupravičeni stroški (NUS) - MOM		0,00	0,00	0,00	0,00	
5	SKUPAJ NALOŽBA EU in MOM z DDV		7.320,00	439.684,82	936.159,05	1.383.163,87	
6	Skupaj sofinanciranje MOM z DDV		7.320,00	82.080,96	187.231,81	276.632,77	20,00

### Okvirna časovnica za izvedbo projekta

Priprava projekta se je začela že leta 2019, ko je bila pripravljena dokumentacija IDZ in nato projektna naloga. Projektna dokumentacija PZI s predračunom je bila izdelana januarja 2024. Po recenziji je bila januarja 2025 pripravljena končna projektna dokumentacija PZI s končnim popisom del. Vsa investicijska dokumentacija bo izdelana v letu 2026.

MO Maribor bo predvidoma januarja 2027 predložila vlogo za pridobitev sofinanciranja naložbe iz JR EKP UTM 2025. Pred tem bo dopolnila PZI z grafičnimi prikazi, ki so zahtevani v besedilu razpisa in razpisni dokumentaciji navedenega razpisa. MO predvideva, da bo vloga pregledana in potrjena do maja 2027. V obdobju od marca do maja 2027 bo MO Maribor v skladu z ZJN-3 in internimi akti izvedla javno naročilo za izbiro izvajalca GOI del, nadzornika del in koordinatorja VZD ter po sklenitvi pogodbe z MOPE sklenila pogodbe z izbranimi izvajalci. Pred začetkom del bo v skladu z zahtevo iz JR EKP UTM 2025 izvedla začetno meritev kolesarskega prometa.

Preglednica 3: Okvirna časovnica za izvedbo naložbe

Ozn.	Dejavnost	Začetek mm/IIII	Konec mm/IIII
1	Projektna dokumentacija IDZ, PZI	02/2019	01/2025
2	Investicijska dokumentacija (DIIP in IP)	02/2026	06/2026
3	Predložitev popolne vloge na JR EKP UTM	12/2026	01/2027
4	Pregled in potrditev vloge pri MOPE	02/2027	05/2027
5	Predvidena sklenitev pogodbe z MOPE	05/2027	06/2027
6	Priprava in objava JN za izbiro izvajalcev GOI del, nadzor, VZD	03/2027	05/2027
7	Začetno štetje števila kolesarjev	05/2027	06/2027
8	Izbira izvajalcev, sklenitev izvajalskih pogodb	06/2027	06/2027
9	Gradnja kolesarske poti Melje–Metava	07/2027	07/2028
10	Gradbeni nadzor, koordinatorski VZD	07/2027	07/2028
11	Pregled končnega objekta in izročitev v uporabo	07/2028	08/2028
12	Zaključno štetje števila kolesarjeva	10/2028	10/2028
13	Administrativni zaključek projekta, plačilo zadnjega zahtevka	07/2028	12/2028
14	Informiranje in komuniciranje	06/2027	stalno

Začetek gradnje kolesarske poti Melje–Metava je predviden za drugo polletje 2027, zaključek gradnje pa v drugem polletju 2028. Sledijo pregled končanega objekta ter izročitev kolesarske poti v uporabo in vzdrževanje.

Po končanih delih bo MO Maribor v okviru administrativnega zaključka projekta pripravila končno poročilo in končni zahtevek za povračilo nastalih upravičenih stroškov. Projekt bo v skladu z napotki iz JR EKP UTM 2025 zaključen s prejetjem plačila zadnjega izstavljenega zahtevka, konec leta 2028. Več podrobnosti je na voljo v okvirni časovnici v točki 11.4.

### *Prispevek naložbe h kazalnikom učinka in rezultatov v okviru PEKP*

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

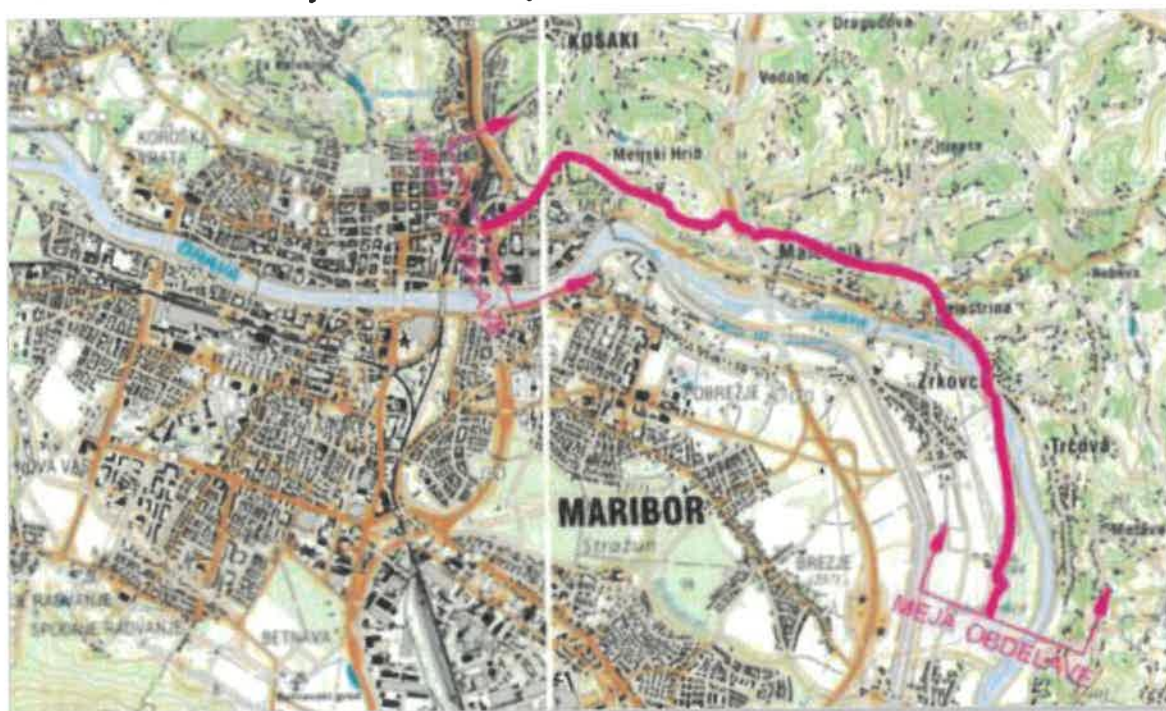
ID	Kazalnik učinka (iz obrazca 1 JR EKP UTM)	EM	Izhodiščna vrednost 2025	Načrtovana vrednost	
				Vrednost	Leto
SK145	Število novih parkirnih mest za kolesa	št.	0	3	2028
SK146	Število postavljenih števecv kolesarjev	št.	0	1	2028
SK177	Dolžina novih kolesarskih povezav	m	0	6.500	2028
ID	Kazalnik rezultata PEKP	EM	Izhodiščna vrednost 2025	Načrtovana vrednost	
				Vrednost	Leto
1	Število potnikov na leto, ki uporabljajo kolesarsko infrastrukturo – celotna Slovenija	štev. uporabnikov	...	180.000	2029
	<b>Ocenjeni prispevek odseka Melje–Metava</b>	štev. uporabnikov	0	<b>4.000</b>	<b>2029</b>

## 4 ANALIZA STANJA IN RAZVOJNIH MOŽNOSTI

### 4.1 Analiza stanja

Analiza stanja je povzeta iz projektne naloge za izdelavo projektne dokumentacije, ki jo je leta 2019 pripravila družba Proinfra,<sup>9</sup> in se nanaša na ureditev državne kolesarske povezave D3 Dravska kolesarska pot v MO Maribor med Meljem in naseljem Trčova, skozi Malečnik in Celestrino. Skupna trasa kolesarske povezave meri pribl. 7.380 m. Prikazana je na naslednji sliki:

Slika 1: Potek DKP Melje–Metava in meje obdelave



Vir: Projektna naloga, Proinfra, februar 2019

Trasa kolesarske povezave večinoma poteka po površinah, ki še niso asfaltirane. Zajemajo utrjena nasutja (nekategorizirane poti) in kmetijska zemljišča.

Trasa načrtovanega odseka DKP Melje–Metava se začne na Oreškem obrežju in poteka po visokovodnem nasipu reke Drave proti mali elektrarni Melje (pododseki 1, 2 in 2a).



Tukaj se naveže na že zgrajeno dvosmerno enostransko kolesarsko pot v skupni dolžini 1.560 m, ki vodi ob Galeriji Meljski hrib do krožnega križišča ob Malečniškem mostu (pododsek 3, na sliki levo). Ta pododsek je že ustrezno prometno urejen, predvidena je le prometna oprema.

Zgrajeni odsek kolesarske poti Melje–Metava se tukaj konča.

<sup>9</sup> Projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije PZI za ureditev državne kolesarske povezave „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku med Meljem in Metavo, št. 34, Proinfra inženirski biro d. o. o., 10. 2. 2019

Trasa nato poteka ob državni cesti R3-709 – odseku 8615 skozi Malečnik do križišča ob gostilni Črni baron (na sliki desno). Tukaj regionalna cesta poteka med zgrajenimi objekti z ozkima pločnikoma (pododsek 4, dolžina 110 m).



Nato trasa zavije na desno z regionalne ceste in poteka v dolžini 260 m skozi rekreacijski center (pododsek 5).

Na pododseku 6 (150 m) poteka po obstoječi cesti in čez dostopno cesto na parkirišče ter se na pododseku 7 (235 m) ponovno naveže na regionalno cesto R3-709 – odsek 8615.

Gradnja pododseka 8 (750 m) se, kot je že omenjeno, uredi v sklopu ureditve ceste R3-709 – odseka 8615 skozi Malečnik, od km 0 + 850 do km 2 + 360 in ni vključena v to naložbo. Pododsek navajamo le zaradi prikaza celovitosti povezave.



Na pododseku 9, Celestrina (na sliki levo), trasa v dolžini približno 1.250 m zaradi pomanjkanja prostora – gre za lokalno cesto z ozkim pločnikom na severni strani – poteka po obstoječi lokalni cesti LC 243501. Promet kolesarjev bo potekal po vozišču skupaj z motornim prometom. Cesta je le malo obremenjena s prometom z motornimi vozili.

Na pododseku 10 (875 m) trasa poteka mimo zasebnih kmetijskih zemljišč v bližini obrežja Drave. Posegi bodo delno potekali po varovanih naravnih območjih. Lastnikom zemljišč bo omogočen dostop do zemljišč s kmetijsko mehanizacijo. Na pododseku 11 (490 m) trasa poteka po obstoječi nekategorizirani gramozni poti in nato na (pododseku 12 (530 m) po obstoječi lokalni cesti LC 081011. Pododsek 13 meri 285 m in se zaključi na meji občine Maribor z občino Duplek.

## 4.2 Potrebe uporabnikov – ciljnih skupin

Večina trase načrtovane kolesarske poti poteka v krajevni skupnosti (KS) Malečnik–Ruperče, ki leži vzhodno nedaleč od mesta Maribor, med strugo reke Drave na južni in zahodni strani ter obronki Slovenskih goric na vzhodni in severni strani. Središče KS je preko Pobreške ceste 5,5 km, preko Oreškega nabrežja pa 5,8 km oddaljeno od središča mesta Maribor.



KS Malečnik–Ruperče sestavlja devet naselij: Celestrina, Grušova, Hrenca, Malečnik, Metava, Nebova, Ruperče, Trčova in Vodole, v katerih prebiva nekaj manj kot 3.000 prebivalcev. V KS se ponašajo z več kulturnimi znamenitostmi, kot so obokana trinadstropna župnijska vinska klet, skoraj pol tisočletja stara gotška cerkev Matere božje na Gorci, edinstvene katakombe, zgrajene leta 1730, in najstarejša vinska preša z letnico 1848, ki je nameščena v baročnem župnijskem dvorcu. Tu deluje tudi leta 2021 odprt Glaserjev salon s stalno razstavo umetniških slik iz 17., 18. in 19. stoletja, kjer potekajo raznovrstne delavnice umetniškega ustvarjanja za odrasle in otroke.

Na pobočjih Malečnika se razprostirajo sadovnjaki in številni vinogradi, zato je pokrajina daleč naokoli poznana po številnih turističnih kmetijah in vinotočih: npr. Hiša Joannes Protner, Vinoturizem Protner, Turistična kmetija Emil, Vina Peperko, Kmečki turizem Bračko-Rebernik, Hiša vin MAK – če omenimo le nekatere –, kjer so obiskovalci deležni odličnih štajerskih vin in doma pridelanih dobrot. Nekaj kmetij ponuja tudi sodobne kmetijske izdelke, kot je npr. ekološka kmetija Čili Napoj – Hiška čilija in vina z nasadi čilija in vinogradom – ali Posestvo Sončni raj, ki nudi programe sprostitve v naravi z učnimi potmi, npr. Medeno potjo z več kot 9500 medonosnimi rastlinami in enim od največjih čebelnjakov v Sloveniji, ter različne delavnice. V KS deluje več društev, kot so npr. Turistično društvo Šempeter Malečnik–Ruperče, Rancarsko društvo, Lovska družina, Društvo vinarjev Na zdravje, kulturno društvo France Marolt, Društvo malečniških gospodinj, Nogometni klub Malečnik in drugi.

### 4.3 Razvojne možnosti naložbe

Načrtovana ureditev približno 6,5-kilometerskega odseka kolesarske poti Melje–Metava bo imela dvojno vlogo:

- pomen kolesarske poti za dnevne migracije: načrtovana kolesarska pot bo povezovala vzhodni del mesta Maribor s podeželskimi naselji s skoraj 3.000 prebivalci ter s tem omogočila varno, kratko, sklenjeno in udobno kolesarsko povezavo za dnevne poti prebivalcev krajevne skupnosti do občinskega in regijskega središča s centralnimi funkcijami, kot so trgovska središča, osrednje zdravstvene, izobraževalne, kulturne in druge javne ustanove, ter osrednjo železniško in avtobusno postajo, ki omogočata dostop z javnimi prometnimi sredstvi do drugih krajev doma in v tujini. Ker je središče KS od mesta Maribor oddaljeno le okrog 6 km, investitor ocenjuje, da bo načrtovana kolesarska pot spodbudila povečanje obsega uporabe koles za dnevne poti med KS in mestnim središčem;
- pomen za turistični razvoj: gričevnat del KS severno in vzhodno od Drave je že prepreden s pohodniškimi in kolesarskimi potmi, t. i. „Malimi potmi Malečnika“, ki skupaj merijo skoraj 28 km, od tega je mogoče kolesariti po 22,2 km poti. Vinorodni kraji in turistične kmetije v KS Malečnik–Ruperče so že zdaj dobro obiskani. Maribor leži v središču največje vinorodne regije v Sloveniji in se ponaša z nekaterimi najbolj prepoznavnimi vinogradi v Evropi. Mesto vabi turiste tudi z mrežo kolesarskih poti med vinogradi ter vinsko in kulinarčno ponudbo. Število obiskovalcev mesta iz leta v leto narašča, narašča tudi pomen Maribora kot kulinarčnega središča in vinske destinacije.

Načrtovana kolesarska pot ob Dravi bo zagotavljala neposreden, udoben in varen dostop do obstoječih malečniških „Malih poti“ iz središča mesta. S tem bo izboljšala dostop obiskovalcev na kolesih do nekaterih najlepših vinorodnih točk v neposredni bližini mesta. S tem bo po oceni investitorja spodbudila povečanje števila obiskovalcev – kolesarjev, ki bodo uporabljali načrtovano kolesarsko pot za obisk kulinarčnih in vinskih ter kulturnih znamenitosti KS Malečnik–Ruperče.

## 5 RAZLOG ZA INVESTICIJSKO NAMERO TER NAMEN IN CILJI NALOŽBE

### 5.1 Razlog za investicijsko namero

Načrtovani odsek Dravske kolesarske poti (DKP) Melje–Metava je kot „severni krak“ DKP del omrežja državne daljinske kolesarske poti D3. Omogočil bo povezavo med vzhodom občine in mestnim središčem ter preko dvoetažnega mostu tudi navezavo na „južni krak“ DKP, ki poteka skozi Maribor do Limbuša na zahodu občine.

MO Maribor spodbuja trajnostno mobilnost v občini z naložbami v infrastrukturo za pešačenje, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa (JPP). Načrtovani odsek DKP Melje–Metava bo izboljšal kolesarsko povezavo med podeželskimi naselji na vzhodnem delu občine v KS Malečnik–Ruperče in mestnim središčem ter s tem zagotovil pogoje za povečanje obsega trajnostne mobilnosti v MO Maribor, z dostopom do osrednje avtobusne in železniške postaje iz Melja preko že zgrajene kolesarske mreže mesta tudi v kombinaciji z JPP.

Odsek bo izboljšal tudi možnosti za dostop do kolesarskih poti, ki že potekajo med vinorodnimi griči KS Malečnik–Ruperče, s tem prispeval k izboljšanju dostopa do turistične ponudbe v vinorodnih krajih blizu mesta ter po oceni investitorja omogočil pogoje za povečanje števila obiskovalcev, in sicer ne le na območju KS Malečnik–Ruperče, temveč tudi v mestu.

Načrtovana naložba bo z ustreznimi površinami in prometno signalizacijo prispevala k večji prometni varnosti kolesarjev na načrtovani trasi in – ob nadomeščanju motornih vozil na dnevnih poteh s kolesarjenjem – k zmanjševanju negativnih vplivov motoriziranega prometa na okolje. Z gradnjo ustreznih utrjenih površin s prometno signalizacijo in ureditvijo odvodnjavanja se bo z naložbo povečala tudi fizična varnost kolesarjev. S tem MO Maribor zagotavlja pogoje za povečanje obsega potovanj s kolesom ter zmanjšanje obsega voženj z osebnimi avtomobili iz naselij v KS Malečnik–Ruperče v mestno središče in nazaj.

Na podlagi navedenega investitor ocenjuje, da je naložba pomembna za povečanje trajnostnih dnevnih migracij in razvoj turizma v občini, zato se je odločil za izvedbo načrtovane naložbe.

### 5.2 Namen, cilji in neposredni učinki naložbe

Čeprav Slovenija na področju kolesarjenja, zlasti kot načina prevoza pri dnevnih migracijah (prevoz na delo, v šolo in po opravkih), 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 dnevnih obiskovalcev in turistov.

**Namen** načrtovane naložbe je izboljšati pogoje za trajnostne prometne načine v dnevnih migracijah prebivalstva znotraj občine in s sosednjimi občinami ter posledično povečati delež poti, opravljenih na trajnosten način, v strukturi prometnih načinov v občini. Večji delež uporabe trajnostnih načinov prevoza v strukturi dnevno opravljenih poti prebivalstva bo pripomogel k znižanju emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka, ki izhajajo iz motornega prometa, ter s tem k izboljšanju kakovosti življenja prebivalstva.

**Cilji** naložbe so zagotoviti ustrezno kolesarsko infrastrukturo, ki bo omogočila izboljšanje pogojev za povečanje obsega trajnostnih prometnih načinov v občini pri dnevni migraciji prebivalstva, tj. zagotoviti varno, udobno in privlačno kolesarsko pot ob severnem bregu Drave, ki bo povezovala podeželska naselja v KS Malečnik–Ruperče na vzhodnem delu občine z obrobjem mesta (Melje) ter preko mestne kolesarske mreže s središčem mesta z osrednjimi funkcijami regionalnega središča, vključno z osrednjima prometnima vozliščema JPP (avtobusna in železniška postaja). Načrtovana povezava bo izboljšala tudi dostop do kolesarskih poti, ki že potekajo po vinorodnem območju KS Malečnik–Ruperče, in s tem podprla razvoj kolesarjenja v rekreativne in turistične namene na navedenem območju. Kot del mednarodne kolesarske poti in državnega omrežja kolesarskih poti D3 bo DKP Melje–Metava preko navezave na že zgrajene in načrtovane odseke DKP, ki potekajo skozi Maribor, prispevala k sklenitvi Dravske kolesarske poti vzdolž Drave.

**Specifični cilji** načrtovane naložbe v odseke DKP med Meljem in Metavo so:

- zagotovitev prometno in fizično varne kolesarske povezave med podeželskimi naselji na vzhodnem delu občine in središčem mesta ter prispevek k izboljšanju kolesarske povezave s sosednjimi občinami, ki bo omogočil rast obsega trajnostne dnevne mobilnosti med mestom in navedenimi naselji;
- izgradnja severnega odseka DKP od Melja do Metave kot enega od odsekov državnega daljinskega kolesarskega omrežja D3 – Dravska kolesarska pot;
- povečanje obsega uporabe koles za dnevne migracije kot alternative osebnim avtomobilom;
- povečanje obsega uporabe koles za rekreativne in turistične namene prebivalcev in obiskovalcev mesta;
- zaradi boljše ureditve prometa, povečanja uporabe koles in s tem manjših izpustov in hrupa, ki izhajajo iz motoriziranega prometa, se pričakuje tudi povečanje zadovoljstva obiskovalcev in kakovosti življenja prebivalcev ob sedanjih cestah, ki povezujejo vzhodne dele občine z mestom.

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

- približno 6.500 m ustrezno speljane, dostopne, varne in udobne kolesarske povezave predpisane širine;
- tri nova parkirna mesta za kolesarje na novem postajališču DravaBike;
- kanalizacija za padavinsko vodo na odsekih 10 in 11;
- ustrezna prometna signalizacija in oznake za DKP ter
- stalni števec kolesarjev, ki meri v obe smeri in zajema podatke v realnem času.

Izvedena naložba bo omogočala doseganje naslednjih kazalnikov učinkov in rezultata (preglednica na naslednji strani):

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

ID	Kazalnik učinka (iz obrazca 1 JR EKP UTM)	EM	Izhodiščna vrednost 2025	Načrtovana vrednost	
				Vrednost	Leto
SK145	Število novih parkirnih mest za kolesa	št.	0	3	2028
SK146	Število postavljenih števecv kolesarjev	št.	0	1	2028
SK177	Dolžina novih kolesarskih povezav	m	0	6.500	2028
ID	Kazalnik rezultata	EM	Izhodiščna vrednost 2025	Načrtovana vrednost	
				Vrednost	Leto
1	Število potnikov na leto, ki uporabljajo kolesarsko infrastrukturo – celotna Slovenija	štev. uporabnikov	...	180.000	
	<b><i>Ocenjeni prispevek odseka Melje–Metava</i></b>	<i>štev. uporabnikov</i>	<b>0</b>	<b>4.000</b>	<b>2029</b>

## 6 PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

### 6.1 Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami

#### 6.1.1 Strategija razvoja Slovenije 2030

V ospredju Strategije razvoja Slovenije 2030<sup>10</sup> je zagotovitev kakovostnega življenja za vse, zato strategija temelji na uravnoteženem gospodarskem, družbenem in okoljskem razvoju države, ki upošteva omejitve in zmožnosti prostora ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje generacije. Trajnostno mobilnost kot krovni cilj razvijanja kolesarjenja je mogoče povezati tudi z osmim razvojnim ciljem, nizkoogljično krožno gospodarstvo, kjer je med ukrepi navedeno, da mora infrastruktura omogočati trajnostno mobilnost.

#### 6.1.2 Slovenska strategija pametne specializacije – S5

Slovenska strategija pametne specializacije – S5<sup>11</sup> do leta 2030 je „platforma“ za udejanjanje zelenega prehoda – primarnega cilja S5. Osredotoča se na spodbujanje inovacij in tehnološkega razvoja gospodarstva in RRD na področjih, na katerih Slovenija izkazuje konkurenčne prednosti za pozicioniranje na globalnih trgih, ter podpira prehod v krožno gospodarstvo in nizkoogljično družbo. S5 je opredeljena kot podlaga za izvajanje EKP v obdobju 2021–2027.

S5 ni omenjena v specifičnem cilju RSO 3.2 in naložbe v DKP ni mogoče umestiti v spodbujanje inovacij in tehnološkega razvoja. DKP pomeni infrastrukturo, ki omogoča in podpira razvoj trajnostne mobilnosti in intermodalnosti (v kombinaciji z JPP) v mestih in zunaj mest ter prispeva k doseganju podnebne nevtralnosti in prehodu v nizkoogljično krožno gospodarstvo, ki je horizontalna tema S5. Zato bi jo morda lahko kot „podporno infrastrukturo“ umestili v prednostni področji S5 Pametna mesta in skupnosti ter Trajnostni turizem. SRIP<sup>12</sup> 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 načrtovana naložba vsekakor prispeva.

#### 6.1.3 Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS)

V dokumentu SPRS<sup>13</sup> 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 DKP Melje–Metava. Zaradi povezave podeželskih naselij v KS Malečnik–Ruperče s središčem mesta z osrednjimi vozlišči JPP bo DKP Melje–Metava opravljala tudi funkcijo kolesarske infrastrukture za dnevno mobilnost.

<sup>10</sup> Vlada Republike Slovenije, december 2017

<sup>11</sup> MKRR, 2022, obravnavana na Vladi Republike Slovenije, marca 2023

<sup>12</sup> Strateška razvojno inovacijska partnerstva

<sup>13</sup> Ministrstvo za naravne vire in prostor, 2023

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

V dokumentu ReNPRP30<sup>14</sup> 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 v DKP Melje–Metava je skladna z navedenimi usmeritvami.

#### **6.1.5 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 REDPS50<sup>15</sup>, 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.

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

Leta 2017 je bil izdelan dokument Kolesarjem prijazna infrastruktura<sup>16</sup>, 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 DKP Melje–Metava, ki je predmet te naložbe.

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

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

V RRP Podravja<sup>17</sup> 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 v povezavi z Dravo). Ukrepi za razvoj kolesarske infrastrukture so navedeni v okviru Razvojnega cilja 2 – Nizkoogljiva in bolj zelena regija, Razvojne prioritete 2.6 Trajnostna mobilnost, ukrepa 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).

---

14 Uradni list RS, št. 124/2023

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

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

17 RRA Podravje, junij 2022

## 6.2.2 Strategija razvoja Maribora 2030

Strategija razvoja Maribor do leta 2030<sup>18</sup> 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.

## 6.2.3 Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030

Dokument Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030<sup>19</sup> 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 Melje–Metava. Med ključnimi problemi na kolesarskem omrežju navaja neustrezne in (pre)ozke površine vozišč. Ta težava velja tudi za sedanjo povezavo med Meljem v Mariboru in Metavo, ki poteka po cestah in bo z izvedbo naložbe odpravljena.

## 6.2.4 Celostna prometna strategija mesta Maribor

Nova Občinska celostna prometna strategija (OCPS) za obdobje 2026–2033 je bila sprejeta marca 2026<sup>20</sup>. Razdeljena je na pet povezanih področij, ki celovito obravnavajo vse prometne izzive. Načrtovana naložba v DKP Melje–Metava se navezuje na steber III Kolesarjenje, ki zajema štiri ukrepe: kolesarska mreža, izposoja javnih koles MBajk, varovane kolesarnice in Dravska kolesarska pot. V skladu z akcijskim načrtom OCPS naj bi MO Maribor do leta 2033 zgradila več kot 25 km novih kolesarskih povezav. Med predvidenimi ukrepi je izrecno naveden ukrep K-1 „Oblikovanje prijetnih, varnih in kakovostnih površin za kolesarjenje na ravni celotnega mesta, Urejanje Dravske kolesarske poti“, s kvantifikacijo ukrepov do leta 2033: „ureditev ali nadgradnja vsaj 5 km odsekov poti ob Dravi (npr. Lent–Melje–Malečnik ...)“, ki zajema načrtovano naložbo v izgradnjo DKP Melje–Metava.

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

Dokument OPVO<sup>21</sup> 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 CO<sub>2</sub> iz vseh sektorjev, predvsem iz cestnega prometa. Zaradi še vedno zelo nizkega deleža potovanj s kolesi<sup>22</sup> je treba zmanjšati število potovanj z osebnimi avtomobili 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 gradnja povezovalnih poti med mestnimi četrtmi in sosednjimi naselji – in načrtovani odsek DMP Melje–Metava je ena od takih povezovalnih poti.

18 Mestna občina Maribor, marec 2012

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

20 Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Maribor, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru, ZUM urbanizem, planiranje in projektiranje, d. o. o., SWIROO, prometne storitve, d. o. o., Maribor, marec 2026, str. 76

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

22 V OCPS je npr. ocenjeno, da se s kolesom na delo vozi le 8,8 % zaposlenih

## 6.2.6 Strategija Pametno mesto Maribor 2030

Strategija Pametno mesto Maribor<sup>23</sup> 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 dnevnih migracijah. DKP bo pomembna kolesarska povezava med naselji v vzhodnem delu občine in središčem mesta. Poteka do Malečniškega mostu in preko že zgrajenih pododsekov do vzhodnega obrobja mesta (Melje), kjer se navezuje na mrežo kolesarskih poti v mestu. Iz Melja je zagotovljena tudi povezava z osrednjimi vozlišči JPP (glavna železniška in avtobusna postaja).

## 6.2.7 Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035

Konec leta 2023 je bila pripravljena Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035<sup>24</sup>, 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. Gradnja državnih kolesarskih povezav, kamor spada tudi DKP Melje–Metava, je izpostavljena med ključnimi ukrepi države (Dravska kolesarska pot in Eurovelo 9). V tekočem programskem obdobju se iz mehanizma DRR financira izgradnja odseka 1 in 2 DKP med Limbušem in Splavarsko brvjo, tj. „južni krak“ DKP skozi Maribor.

## 6.3 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 (CPVO 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.

## 6.4 Razvojni vpliv naložbe presega območje Podravske regije

Načrtovana naložba v DKP Melje–Metava prispeva k dograditvi 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, in treh razvojnih agencij iz Podravske in Koroške regije. Partnerstvo 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.

<sup>23</sup> Regionalna razvojna agencija za Podravje, 2022

<sup>24</sup> Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023

## 7 PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE S POGOJI JR EKP UTM 2025

V tem poglavju je preveritev skladnosti načrtovane naložbe s pogoji in merili za sofinanciranje projekta iz kohezijskih sredstev v okviru javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, in sicer spremembe JR iz februarja 2026 (JR EKP UTM 2025).

### 7.1 Ocena skladnosti naložbe z namenom, cilji, predmetom in upravičenimi nameni JR EKP UTM 2025

Skladnost naložbe z namenom, cilji, predmetom in upravičenimi nameni iz poglavja 3 JR EKP UTM 2025<sup>25</sup> je utemeljena z naslednjim:

- **skladnost z namenom javnega razpisa:** namen naložbe v gradnjo DKP Melje–Metava je, kot je natančneje opredeljeno v poglavju 5 tega DIIP, izboljšanje pogojev za kolesarjenje v dnevni migraciji prebivalstva znotraj občine (med KS Malečnik–Ruperče in središčem mesta) ter s sosednjo občino (Duplek), da se posledično poveča delež poti, opravljenih na trajnosten način, v strukturi prometnih načinov v MO Maribor. Večji delež uporabe kolesarjenja v strukturi dnevno opravljenih poti prebivalstva bo prispeval k znižanju emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka iz motoriziranega prometa ob cestni povezavi med Meljem in KS Malečnik–Ruperče, ter s tem k izboljšanju kakovosti življenja prebivalstva na obravnavanem območju;
- **skladnost s cilji javnega razpisa:** če bo vloga MO Maribor na JR EKP UTM 2025 uspešna, bo MO Maribor pridobila sredstva v skladu s cilji javnega razpisa namenila za razvoj trajnostne, dostopne, varne, zvezne in udobne kolesarske povezave med Meljem in Metavo za dnevno mobilnost prebivalstva. S tem bo izvedla enega od ukrepov trajnostnih oblik mobilnosti na lokalni ravni, in sicer ukrep K-1 za spodbujanje kolesarjenja, tj. urejanje Dravske kolesarske poti, ki je uvrščen v steber III Kolesarjenje OCPS MO Maribor<sup>26</sup>, potrjene leta 2026;
- **skladnost s predmetom javnega razpisa:** MO Maribor se z vlogo na JR EKP UTM 2025 poteguje za pridobitev sofinanciranja za naložbo v gradnjo odseka DKP Melje–Metava, ki zajema ukrep 4, naveden v predmetu javnega razpisa, tj. Infrastrukturo za kolesarjenje;
- **skladnost z upravičenimi nameni:** v JR EKP UTM 2025 so upravičeni nameni opredeljeni v poglavju 3.4 za vsakega od ukrepov, ki so predmet javnega razpisa. Upravičene aktivnosti v okviru ukrepa 4: Infrastruktura za kolesarje zajemajo:
  - gradnjo/rekonstrukcijo kolesarskih povezav;
  - postavitve varnih kolesarnic, nadstrešnic in stojal za parkiranje koles;
  - postavitve/nadgradnje postaj sistema izposoje javnih koles.

Načrtovana naložba zajema gradnjo kolesarske povezave Melje–Metava (alineja 1) in gradnjo postajališča DravaBike (alineja 2) s stojali za kolesa. Naložba ne zajema ukrepa iz tretje alineje in digitalizacije.

<sup>25</sup> Besedilo JR EKP UTM 2025, poglavje 3 Namen, cilj in predmet javnega razpisa, str. 7–9

<sup>26</sup> OCPS MO Maribor, marec 2026, steber III, Sklop ukrepov Oblikovanje prijetnih, varnih in kakovostnih kolesarskih površin ter razvoj zmogljivih povezav, ukrep K-1, str. 51; Akcijski program, str. 76

## 7.2 Ocena skladnosti s poglavjem 4 JR EKP UTM Vlagatelji in upravičenci

MO Maribor kot vlagatelj po navedenem javnem razpisu spada v kategorijo vlagateljev

- c) občina, ki ima izdelano celostno prometno strategijo (v nadaljnjem besedilu: OCPS) v skladu z ZCPN.

Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Maribor (v nadaljnjem besedilu: OCPS) je bila izdelana leta 2026 in sprejeta na 33. redni seji Mestnega sveta MO Maribor, 26. marca 2026. K vlogi MO Maribor na razpis JR EKP UTM 2025 bo priložen tudi sklep o potrditvi OCPS.

## 7.3 Ocena skladnosti z dinamiko in višino sofinanciranja ter omejitvami

V poglavjih 5.2 in 5.3 razpisa JR EKP UTM 2023 so navedene zahteve v zvezi z obdobjem koriščenja sofinanciranja (2026–2029), omejitvami višine sofinanciranja in skupnih priznanih upravičenih stroškov, zahteve glede neto prihodkov naložb, pokrivanja upravičenih in neupravičenih stroškov, ki niso sofinancirani s sredstvi evropske kohezijske politike, z lastnimi sredstvi investitorja ter prepoved dvojnega uveljavljanja stroškov in izdatkov.

Načrtovana naložba ustreza vsem navedenim zahtevam:

- sofinanciranje naložbe je predvideno v letih 2027 in 2028;
- skupni upravičeni stroški naložbe, skupaj z nepovratnim DDV znašajo (tekoče cene) 1.383.163,87 EUR in so znotraj navedenih omejitev upravičenih stroškov (najmanj 125.000 in največ 2.500.000 EUR);
- predvideno sofinanciranje upravičenih stroškov znaša 80 % (v tekočih cenah 1.106.531,10 EUR), od tega iz kohezijskega sklada 85 % (940.551,43 EUR), iz proračuna Republike Slovenije pa 15 % (165.979,67 EUR);
- naložba ne bo ustvarjala neto prihodkov; stroški vzdrževanja bodo kriti s transferji iz mestnega proračuna;
- MO Maribor bo z lastnimi sredstvi financirala 20 % upravičenih stroškov, tj. 276.632,77 EUR;
- neupravičenih stroškov predvidoma<sup>27</sup> ne bo;
- dvojnega uveljavljanja stroškov in izdatkov v zvezi z naložbo ne bo.

## 7.4 Ocena skladnosti opredelitve upravičenih stroškov naložbe z zahtevami

V poglavju 5.4 razpisa JR EKP UTM 2025 so opredeljene zahteve v zvezi z upravičenimi oz. neupravičenimi stroški v skladu z Navodili organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021-2027,<sup>28</sup> omejitvijo stroškov gradnje komunalne infrastrukture ter stroškov informiranja in komuniciranja, obravnavo DDV ter datumom nastanka upravičenosti.

Pri pripravi predračuna projekta so bile upoštevane vse zahteve iz tega poglavja JR EKP UTM 2025 in navedena navodila organa upravljanja v zvezi z upravičenimi stroški.

---

<sup>27</sup> Glejte sprotno opombo št. 46 o priznanih stroških, str. 50

<sup>28</sup> Verzija 1.2, MKRR, Ljubljana, avgust 2024

Upravičeni in neupravičeni stroški, izračun omejitev upravičenih stroškov informiranja in komuniciranja ter gradnje komunalne infrastrukture so podrobno predstavljeni v poglavju 11.3 tega DIIP; v nadaljevanju je povzetek:

- kot upravičeni so opredeljeni stroški gradnje kolesarske poti in komunalne infrastrukture (ki ne dosegajo omejitve 50 % priznanih upravičenih stroškov brez komunalne infrastrukture), urbane opreme, stroški informiranja in komuniciranja (ki ne dosegajo omejitve 10 % priznanih upravičenih stroškov), stroški zunanjih izvajalcev (projektna in investicijska dokumentacija po datumu uvrstitve naložbe v NRP, gradbeni nadzor in koordinator za VZD) ter neodbitni DDV (v skladu z izjavo MO Maribor, ki bo priložena k vlogi na JR EKP UTM 2025);
- neupravičenih stroškov na podlagi navedenih omejitev ni, saj stroški komunalne infrastrukture ter informiranja in komuniciranja ne dosegajo omejitev;
- vsi stroški so/bodo neposredno povezani z naložbo, potrebni za njeno izvedbo in v skladu s cilji naložbe;
- vsi stroški so/bodo nastali za dejansko opravljena dela/storitve, vodeni bodo v ločeni računovodski evidenci in pripoznani v skladu s skrbnostjo dobrega gospodarja;
- vsi stroški so/bodo nastali in bodo plačani v obdobju upravičenosti (tj. po potrditvi DIIP in uvrstitvi naložbe v NRP ter pred zaključkom projekta); temeljili bodo na verodostojnih listinah in so/bodo v skladu z veljavnimi pravili Unije in nacionalnimi predpisi.

## 7.5 Skladnost obdobja izvajanja naložbe z obdobjem upravičenosti

V poglavju 5.5 JR EKP UTM 2025 opredeljeno obdobje upravičenosti stroškov in izdatkov je od 1. 1. 2023 do 31. 3. 2029 z omejitvijo, da to obdobje lahko prične teči od datuma potrditve dokumenta identifikacije investicijskega projekta dalje. V poglavju 5.6 je navedeno obdobje porabe sredstev: izplačilo zadnjega zahtevka za sofinanciranje mora biti opravljeno do 30. 6. 2029. Načrtovana naložba je v celoti skladna z obema zahtevama:

- sofinanciranje naložbe je načrtovano za leti 2027 in 2028,
- zadnji zahtevek za sofinanciranje bo predvidoma izdan oktobra 2028;
- noben od stroškov, opredeljen kot upravičeni strošek, ni/ne bo nastal pred datumom potrditve DIIP oz. datumom vključitve naložbe v NRP MO Maribor.

## 7.6 Ocena skladnosti naložbe s pogoji za ugotavljanje upravičenosti

Kot je navedeno v poglavju 6 razpisa JR EKP UTM 2025, se z razpisom zasledujejo horizontalna načela za izbor operacij, pogoji za ugotavljanje upravičenosti ter merila za ocenjevanje, navedena v Merilih za izbor operacij v okviru PEKP (v nadaljnjem besedilu: Merila OzS), ter dodatno še pogoji, navedeni v besedilu javnega razpisa in skladnost oz. zastopanost ukrepa v PEKP. Smiselno so zastopana merila za ocenjevanje v okviru specifičnega cilja RSO 3.2.

### 7.6.1 Skladnost naložbe z merili za ocenjevanje v okviru specifičnega cilja RSO 3.2

Načrtovana naložba v gradnjo infrastrukture za kolesarjenje, kot je opredeljena skladno s poglavjem 3 navedenega razpisa (glejte točko 7.1 tega DIIP), ustreza nekaterim izmed navedenih meril, in sicer:

- **ekonomska upravičenost projekta** skladno s kazalniki ekonomske analize stroškov in koristi: analiza stroškov in koristi naložbe bo v skladu z uredbo UEM izdelana v naslednji ravni investicijske dokumentacije, investicijskem programu, skladno s smernicami DG REGIO za analizo stroškov in koristi naložbenih projektov. Na podlagi izkušenj s podobnimi projekti je ocenjeno, da je naložba ekonomsko upravičena, saj družbene koristi naložbe presegajo vložena sredstva;
- **prispevek k spremembi potovalnih navad na lokalni ravni** (npr. z znižanjem deleža potovanj in/ali opravljenih potniških kilometrov z osebni motornimi vozili): z ureditvijo nove kolesarske povezave Melje–Metava se bistveno izboljšujejo površine za kolesarjenje vzdolž reke Drave med vzhodnim robom mesta in naselji v KS Malečnik–Ruperče. Kolesarji bodo preko že izgrajene mreže kolesarskih poti v mestu iz Melja neposredno dostopali tudi do osrednjih vozlišč JPP (avtobusne in železniške postaje) v mestu, kar omogoča kombinacijo kolesarjenja z JPP na daljših razdaljah, ter do postajališč za souporabo vozil v mestu. Investitor ocenjuje, da bo udobna, varna in zvezna kolesarska povezava med mestom in podeželskimi naselji v KS Malečnik–Ruperče vplivala na spreminjanje potovalnih navad v dnevnih migracijah prebivalcev iz navedenih naselij v mesto, tj. k zmanjšanju voženj z osebni avtomobili in povečanju obsega kolesarjenja. K temu bo prispevalo tudi sočasno umikanje mirujočega prometa motornih vozil iz središča mesta, ki ga MO Maribor izvaja v okviru drugih ukrepov za povečanje obsega trajnostnega prometa v občini. Kolesarska povezava bo potekala do meje z občino Duplek in bo izboljšala tudi povezavo s to sosednjo občino;
- prispevek k **družbeni spremembi** in k dvigu **družbene ozaveščenosti**: ureditev nove kolesarske povezave med Meljem in Metavo je pomemben del ukrepov, ki jih MO Maribor sistematično izvaja za izboljšanje pogojev za krepitev trajnostne mobilnosti na dnevnih poteh iz podeželskih naselij v mesto in po mestu. MO Maribor namreč tudi v mestu širi in izboljšuje površine za kolesarje na eni strani ter zmanjšuje privlačnost ulic in cest za vožnjo in parkiranje osebni motornih vozil na javni površini v mestu na drugi strani. S temi ukrepi postopoma gradi pogoje za družbeno spremembo: za dojetanje kolesarjenja kot prednostnega načina mobilnosti za dostop do mesta iz podeželskih naselij na kratkih razdaljah ter v kombinaciji z drugimi trajnostnimi prometnimi načini (JPP, souporaba javni vozil) na daljših razdaljah, povečevanja družbene ozaveščenosti o prednostih kolesarjenja za zdravje ter ne nazadnje o vplivu zmanjšanja emisij izpušni plinov in delcev iz motornega prometa na povečanje kakovosti življenja ob cestah in v naseljih, po katerih bo potekala načrtovana kolesarska povezava.

Med izvajanjem projekta bo MO Maribor sodelovala v dejavnostih **Evropskega tedna mobilnosti** (ETM 2027 in/ali 2028) s predstavitvijo naložbe občanom v okviru ozaveščanja o pomenu trajnostne mobilnosti za prebivalce mesta in podeželskih naselij. Vsebinsko predstavitve bo prilagodila fazi izvedbe naložbe.

### *7.6.2 Skladnost naložbe s splošnimi pogoji za ugotavljanje upravičenosti*

V nadaljevanju je utemeljena skladnost naložbe v izgradnjo kolesarske poti Melje–Metava s splošnimi pogoji za ugotavljanje upravičenosti, navedenimi v Tabeli 1 poglavja 6.1 JR EKP UTM 2025:

- Skladnost operacije z **namenom in predmetom javnega razpisa** je navedena v točki 7.1 tega DIIP;

- **popolnost vloge:** vloga MO Maribor na JR EKP UTM 2025 bo zajemala vse obrazce (razen obrazca za konzorcij občin) in vsa zahtevana dokazila;
- **začetek in zaključek izvedbe** operacije: fizične aktivnosti izvajanja naložbe (GOI dela) se bodo predvidoma začele sredi leta 2027 in končale sredi leta 2028;
- **skladnost ukrepa z občinsko celostno prometno strategijo:** naložba je skladna z OCPS MO Maribor iz marca 2026: naložba je izrecno navedena v akcijskem načrtu OCPS, kvantifikaciji ukrepov do leta 2033, kot je podrobneje opredeljeno v točki 6.2.4 tega DIIP;
- **zaprt finančna konstrukcija:** naložba ima zaprto finančno konstrukcijo v tekočih cenah. Med viri so upoštevana sredstva za sofinanciranje iz JR EKP UTM 2025. Prikaz zaprte finančne konstrukcije v tekočih cenah je v DIIP, točka 11.6, preglednica 14. Naložba bo po potrditvi DIIP uvrščena v NRP MO Maribor za obdobje 2025–2028, s čimer bo dokazano načrtovano sofinanciranje naložbe iz proračuna MO Maribor;
- **izkazovanje lastništva zadevnih nepremičnin oz. pravice graditi:** MO Maribor je lastnica večine zemljišč, na katerih bo potekala gradnja kolesarske povezave Melje–Metava, pridobivanje stvarnih pravic (služnosti) pa še poteka;
- **projektna dokumentacija:** za naložbo je izdelan projekt za izvedbo (PZI) v skladu z gradbeno zakonodajo, ki je bil nazadnje posodobljen januarja 2025 (po recenziji). Stroški v projektantskem predračunu (cene januar 2024) so bili za oceno vrednosti naložbe v tem DIIP revalorizirani na cene januar 2026. Ob predložitvi vloge na JR EKP UTM 2025 bodo stroški v projektantskem predračunu razporejeni na upravičene in neupravičene v skladu z opredelitvami v investicijski dokumentaciji. Potrjena projektna dokumentacija PZI s podpisom in žigom vodje projektiranja bo priložena k vlogi;
- **gradbeno dovoljenje (DG) ni potrebno.** Posegi za gradnjo kolesarske poti so opredeljeni kot enostavni objekt, za katerega GD ni potrebno. K vlogi na JR EKP UTM 2025 bo priložena izjava o tem, da gradbeno dovoljenje ni potrebno, s podpisom vodje projektiranja in zakonitega zastopnika vlagatelja – MO Maribor;
- **pridobljena dovoljenja in soglasja/mnenja nosilcev urejanja prostora:** za naložbo so bila v letu 2020 pridobljena vsa soglasja in dovoljenja nosilcev urejanja prostora. Veljavnost večine mnenj je potekla. Pred predložitvijo vloge na JR EKP UTM 2025 bodo mnenja nosilcev urejanja prostora obnovljena;
- **investicijska dokumentacija:** ta DIIP je prva raven investicijske dokumentacije. V skladu z uredbo UEM bo treba izdelati še investicijski program. K vlogi na JR EKP UTM 2025 se priložijo celotna investicijska dokumentacija v skladu z uredbo UEM ter sklepi župana o potrditvi dokumentacije. V investicijski dokumentaciji je nedvoumno razvidna razčlenitev stroškov naložbe na upravičene in neupravičene stroške (točka 11.3 v DIIP), načrt financiranja (točka 11.5 v DIIP) in terminski načrt z razdelanimi aktivnostmi za izvedbo operacije (časovnica, točka 11.4 DIIP) ter zaprta finančna konstrukcija (točka 11.6 DIIP).

## 7.7 Ocena skladnosti naložbe s posebnimi pogoji glede na vrsto ukrepa

V poglavju 7 besedila razpisa JR EKP UTM 2025 so podrobno opredeljeni posebni pogoji za vsak ukrep. Naložba v ureditev površin za kolesarjenje sodi v ukrep 4 „infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave“. Posebni pogoji za ta ukrep so opredeljeni v poglavju 7.4.1 navedenega razpisa in zajemajo:

- **izdelan koncept kolesarske povezave in dostop do infrastrukture:** projekt mora zajemati celovito kolesarsko povezavo (lahko je izvedena v več etapah), ki povezuje izhodišče in cilj poti vsakodnevnih kolesarjev znotraj mesta skladno s smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih. K vlogi je treba priložiti kartografski prikaz celovite kolesarske povezave s predvidenimi vrstami kolesarske infrastrukture ter roki realizacije.

Pojasnila/utemeljitev:

- celovitost povezave: kolesarska povezava Melje–Metava je celovita kolesarska povezava med mestom in podeželskimi naselji v KS Malečnik–Ruperče, ki bo potekala od Oreškega obrežja do meje MO Maribor z občino Duplek. Izhodišče dnevnih poti kolesarjev je v naseljih KS Malečnik–Ruperče, cilj je središče mesta prek navezave na kolesarsko omrežje mesta v Melju. Pododseki od Oreškega nabrežja do krožnega križišča pri Malečniškem mostu (pododseki 1, 2 in 2a) celovite kolesarske povezave so že zgrajeni. K vlogi na JR EKP UTM 2025 bo priložen kartografski prikaz celovite kolesarske povezave s predvidenimi vrstami kolesarske infrastrukture;

- **neposrednost kolesarske povezave** pomeni kolesarsko traso, ki ni 20 % daljša od optimalne dolžine in daljša trasa nima večjega števila križanj od trase z optimalno dolžino.

Pojasnilo/utemeljitev:

- dolžina trase: kolesarska povezava Melje–Metava bo večinoma potekala neposredno ob glavnih cestnih povezavah med KS Malečnik–Ruperče in mestom (regionalne in lokalne ceste), zato ni daljša od optimalne dolžine;

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

Pojasnilo/utemeljitev:

- križanja: vsa križanja z neprednostnimi cestami so nivojska oz. klančine ne presegajo naklona 5 %. Pot kolesarja se pri križanju z neprednostnimi cestami ne lomi in podaljšuje;

- **udobnost kolesarske povezave (uvozi):** kolesarska povezava se ne dviga in spušča na posameznih uvozi. Uvozi morajo biti tehnično rešeni v okviru varovalnega pasu, brez poseganja v uporabno površino kolesarske povezave.

Pojasnilo/utemeljitev:

- uvozi: kolesarska povezava je načrtovana tako, da se na uvozi ne dviga/spušča. Vsi uvozi so rešeni v okviru varovalnega pasu;

- **odmiki ovir od površin za kolesarje:** v prostih profilih kolesarja ne sme biti ovir. Zagotovljeni morajo biti odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji.

Pojasnilo/utemeljitev:

- odmiki ovir: v prostih profilih kolesarja ni ovir. Zagotovljeni so odmiki v skladu z navedenim predpisom;

- **najmanjši dopustni polmeri krožnih lokov v križiščih:** na prednostnih smereh v križiščih in krožiščih mora biti polmer krožnega loka kolesarske površine  $R_{\min}$  najmanj 10,00 m.

Pojasnilo/utemeljitev:

- polmer krožnega loka: na vseh križiščih je upoštevan predpisan minimalni polmer krožnega loka  $R_{\min}$  najmanj 10,00 m;
- **števec kolesarjev:** kolesarska povezava, daljša od 1 km, mora predvidevati štetje števila kolesarjev pred pričetkom izvedbe operacije (najmanj 7 zaporednih dni – 1 teden, v spomladanskem ali jesenskem času) in po zaključku operacije.

Pojasnila/utemeljitev:

- štetje števila kolesarjev: pred začetkom naložbe in po končani naložbi bo v skladu z zahtevo izvedeno štetje kolesarjev (v obe smeri);
- števec kolesarjev: v okviru naložbe je na primernem mestu predvidena namestitev števca kolesarjev, ki bo meril v obe smeri in zajemal podatke v realnem času;
- **širina kolesarskih površin:** zahtevane so normalne širine za posamezno vrsto kolesarske površine po Pravilniku o kolesarskih površinah ali širše. Kolesarske površine, ožje od navedenih normalnih širin, se ne sofinancirajo. Odstopanje od normalnih širin za površine za kolesarje ter gradnja skupne površine za mešan promet pešcev in kolesarjev je izjemoma upravičena, če zaradi prostorskih omejitev<sup>29</sup> ali vzpostavitve drevoreda ob povezavi ni mogoče zagotoviti ločenih površin po zgoraj navedenih pogojih, vendar le ob upoštevanju normalnih širin voznih pasov.

Pojasnila/utemeljitev:

- normalne širine kolesarskih površin: na vseh pododsekih, razen enega, bodo širine načrtovanih kolesarskih površine ustrezale predpisom ali bodo širše (3,5–5,0 m);
- izjema je odsek 4 (ob gostilni Črni baron), kjer zaradi ovir (grajenih objektov) ne bo mogoče izpolniti zahtev. Kljub predvideni rekonstrukciji pločnika bo možna le zagotovitev skupne površine za pešce in kolesarje s širino le 2,00 m;
- na pododsekih 9, 12 in 13 bo promet kolesarjev potekal po vozišču skupaj z motornimi vozili. Predvidene so ustrezne horizontalne in vertikalne prometne oznake.

## 7.8 Ocena skladnosti naložbe z ostalimi zahtevami iz JR EKP UTM 2025

V poglavju 8 besedila JR EKP UTM 2025 so navedene še dodatne zahteve, ki jih mora izpolnjevati operacija za pridobitev sofinanciranja na podlagi navedenega razpisa. Zajemajo:

- 1 vsebinske zahteve,
- 2 zagotavljanje skladnosti s horizontalnimi načeli,
- 3 skladnost z „načelom, da se ne škoduje bistveno“ (DNSH),
- 4 zagotavljanje odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe,
- 5 varovanje osebnih podatkov,
- 6 zahteve glede komuniciranja in prepoznavnosti ter
- 7 seznam kazalnikov operacije.

<sup>29</sup> Za prostorsko omejitev se štejejo grajene in naravne ovire iz 7. odstavka 11. člena Pravilnika o kolesarskih površinah in starejša drevesa večjega pomena ter projektni pogoji mnenjedajalcev, zaradi katerih s tehničnimi rešitvami ni mogoče zagotoviti primernih širin za ločevanje površin za vse prometne načine.

### 7.8.1 Ocena skladnosti z vsebinskimi zahtevami

S področja vsebinskih zahtev so za naložbo v ureditev kolesarske povezave Melje–Metava relevantne le naslednje zahteve:

- **Vzdrževanje infrastrukture za kolesarje:** po zaključku naložbe bo MO Maribor predala kolesarsko pot v vzdrževanje koncesionarju – predvidoma javnemu podjetju Nigrad, d. o. o., članu JHMB, stroške vzdrževanja pa bo pokrivala iz proračuna. Ob zaključku operacije bo MO Maribor ministrstvu predložila odlok o gospodarskih javnih službah, na podlagi katerega se vzdržujejo javne prometne površine v občini.
- **Vpis podatkov o infrastrukturi v bazo cestnih podatkov:** MO Maribor bo v skladu z navodili upravljavca baze vpisala podatke o infrastrukturi za trajnostno mobilnost, tj. kolesarski povezavi, ki je predmet operacije, v bazo cestnih podatkov BCP ter ministrstvu najpozneje eno leto po končani naložbi predložila dokazilo o vpisu podatkov v BCP.
- **Odprtost in zapisi podatkov:** vsi digitalni podatki, ki bodo nastali ali se zbirali v okviru projekta, morajo biti javno dostopni, brezplačni, objavljeni na platformi Odprti podatki Slovenije (OPSI) in/ali nacionalni točki dostopa. Za obravnavano naložbo bo MO Maribor na poziv ministrstva brezplačno poslala podatke, ki bodo nastajali v števcu kolesarjev, nacionalni točki dostopa (NAP) ter ministrstvu v ustreznem času (praviloma najpozneje eno leto po končani naložbi) predložila dokazilo o objavi, dostopnosti in odprtosti podatkov.
- **Štetje kolesarjev:** MO Maribor bo v okviru naložbe na primernem mestu postavila števec kolesarjev, ki šteje kolesarje v obe smeri, s katerim bo po zaključku operacije zagotovila zajemanje podatkov o kolesarjih v realnem času. Kot je navedeno v prejšnji alineji, bo MO Maribor na poziv ministrstva podatke o številu uporabnikov kolesarske povezave brezplačno poslala v bazo podatkov na NAP.
- **Evropski teden mobilnosti (ETM):** v času izvajanja naložbe bo MO Maribor sodelovala v ETM 2027 in/ali 2028. Občane bo seznanila z izvajanjem naložbe in drugimi načrti občine na področju trajnostne mobilnosti, s čimer bo prispevala k ozaveščanju o pomenu trajnostne mobilnosti med občani. Vsebinsko predstavitev bo prilagodila fazi poteka naložbe. Ob zaključku operacije bo MO Maribor predložila poročilo o izvajanju aktivnosti v okviru ETM.

### 7.8.2 Zagotavljanje skladnosti s horizontalnimi načeli

Načrtovana naložba bo v vseh fazah priprave, izvedbe in obratovanja zagotavljala:

- skladnost z načeli spoštovanja temeljnih pravic,
- spodbujanje enakosti moških in žensk,
- preprečevanje diskriminacije,
- spodbujanje trajnostnega razvoja,
- skladnost z načelom, da se ne škoduje bistveno;
- naložba je zasnovana in bo izvedena tako, da bo zagotovljena odpornost na podnebne spremembe.

MO Maribor bo ob pripravi vloge na JR EKP UTM 2025 izpolnila obrazca 6: Ocena skladnosti z „načelom, da se ne škoduje bistveno“ in 7: Ocena krepitve podnebne odpornosti infrastrukture ter ju predložila v aplikacijo eJR.

V tem DIIP je v poglavju o skladnosti s horizontalnimi načeli (točka 14.3) navedena kratka ocena skladnosti naložbe z načelom DNSH v celotnem življenjskem ciklu naložbe in skladnosti naložbe s krepitvijo podnebne odpornosti.

### 7.8.3 Varovanje osebnih podatkov

MO Maribor se v zvezi z izvajanjem naložbe, sofinancirane iz EU sredstev, zavezuje k varovanju osebnih podatkov in poslovnih skrivnosti v skladu z vsakokratno veljavnim ustreznim predpisom. V vlogi na JR EKP UTM 2025 bo predložila Obrazec št. 2: Izjava o seznanitvi in pridobitvi privolitve za obdelavo osebnih podatkov, s katero se zavezuje k ravnanju v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo osebnih podatkov in poslovnih skrivnosti.

### 7.8.4 Zahteve glede komuniciranja in prepoznavnosti

MO Maribor bo, če bo prejela sofinanciranje iz EU sredstev, upoštevala predpise in Navodila organa upravljanja na področju zagotavljanja prepoznavnosti, preglednosti in komuniciranja evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027<sup>30</sup>. K temu se bo zavezala ob predložitvi vloge na JR EKP UTM s predložitvijo Izjave o strinjanju in sprejemanju pogojev in zahtev javnega razpisa v aplikaciji eJR.

### 7.8.5 Prispevek naložbe k specifičnim kazalnikom učinka na ravni operacije

Naložba bo prispevala k specifičnim kazalnikom učinka operacije v okviru specifičnega cilja PEKP RSO 3.2, kot so opredeljeni v Tabeli 2 v točki 8.8. besedila razpisa JR EKP UTM:

Preglednica 5: **Specifični kazalniki učinka na ravni operacije**

ID	Kazalnik učinka (iz obrazca 1 JR EKP UTM)	EM	Izhodiščna vrednost 2025	Načrtovana vrednost	
				Vrednost	Leto
SK145	Število novih parkirnih mest za kolesa	št.	0	3	2028
SK146	Število postavljenih števecv kolesarjev	št.	0	1	2028
SK177	Dolžina novih kolesarskih povezav	m	0	6.500	2028

<sup>30</sup> MKRR, marec 2026

## 8 PREDSTAVITEV VARIANT

### 8.1 Ocena variant za gradnjo odseka DKP Melje–Metava

Za gradnjo odseka DKP Melje–Metava jer MO Maribor preučila naslednje variante za izvedbo naložbe:

- varianta 0: brez naložbe,
- varianta 1: brez sofinanciranja iz EU sredstev, tj. izvedba naložbe z lastnimi sredstvi občine,
- varianta 2: naložba v načrtovani vrednosti in dinamiki s sofinanciranjem iz EU sredstev.

Varianta 0 – brez naložbe je bila že v izhodišču ocenjena kot nesprejemljiva, saj MO Maribor z njo ne bi dosegla ciljev krepitve trajnostne mobilnosti v občini, ki si jih je zastavila v zvezi z naložbo, in ne bi prispevala k doseganju ciljev povečevanja obsega trajnostne mobilnosti na nacionalni ravni ter k sklenitvi Dravske kolesarske poti.

V tem dokumentu sta ocenjeni varianti 1 in 2, in sicer z vidika vsebine in pripravljenosti naložbe, časa za uresničitev zastavljenih ciljev ter stroškov in virov financiranja naložbe.

### 8.2 Predstavitev in ocena variant za gradnjo DKP Melje–Metava

Naložba, ki jo obravnava ta DIIP, je „severni krak“ DKP, ki poteka skozi Maribor in se navezuje tudi na južni krak DKP, ki poteka skozi Maribor in sosednje občine. Za MO Maribor predstavlja pomembno kolesarsko povezavo, ki bo z mestom povezala podeželska naselja v KS Malečnik–Ruperče ter zagotovila pogoje za varno in udobno kolesarjenje prebivalcev KS Malečnik–Ruperče na dnevnih poteh na delo, v šolo in po opravkih v mesto. Kolesarska povezava bo izboljšala tudi dostop do turističnih kolesarskih poti, ki že potekajo po vinorodnih gričih krajevne skupnosti, ter s tem izboljšala možnosti za kolesarjenje za rekreacijo ter obisk kulturnih in turističnih znamenitosti v neposredni bližini mesta.

#### *Varianta 1: izvedba naložbe brez sofinanciranja iz EU sredstev*

---

Za to varianto se predpostavlja, da MO Maribor za gradnjo odseka DKP Melje–Metava ne bi pridobila sofinanciranja, temveč bi naložbo v celoti financirala z lastnimi sredstvi. Naložba bi se lahko začela izvajati šele po letu 2028, saj so do tedaj vsa razpoložljiva sredstva občine že razporejena za financiranje (ali sofinanciranje) projektov, ki že potekajo ali se bodo začeli izvajati v kratkem. Za nekatere od teh so že odobrena/pridobljena tudi evropska sredstva.

Investitor ocenjuje, da bi se naložba lahko izvedla šele v letih 2030–2031. Do začetka izvajanja bi se vrednost načrtovane naložbe zaradi inflacije (ocenjene na podlagi interpolacije podatkov UMAR, marec 2026, po 2,2 % letno) povečala za več kot 10 %; zaradi pričakovane globalne gospodarske krize pa bi utegnilo biti povečanje vrednosti precej večje. Če bi se MO Maribor za plačilo izdatkov morala zadolžiti, za npr. 1 milijon EUR z rokom vračila 5 let, bi obresti in stroški vodenja bančnega posojila (ob predpostavki, da obrestna mera in pogoji najetja bančnega posojila ostanejo enaki kot pri zadolževanju leta 2025) znašali približno 105.600 EUR, kar bi vrednost naložbe dodatno podražilo za približno 8 %. Poleg tega bi MO Maribor še do leta 2034 vračala dolgoročno posojilo v višini 200.000 EUR letno.

MO Maribor bi začrtane cilje v zvezi z navedeno kolesarsko povezavo dosegla šele leta 2031. Do tedaj bi prebivalci iz naselij v KS Malečnik–Ruperče v mesto po dnevnih opravkih kolesarili po voziščih ali pločnikih (kjer obstajajo) regionalnih in lokalnih cest ter se soočali z nevarnostmi v prometu. Zato se število kolesarjev verjetno ne bi povečalo in število voženj, opravljenih z osebnimi vozili, ne bi zmanjšalo. Izpusti in delci iz motornega prometa bi se zmanjševali le na račun povečane uporabe JPP in električnih osebnih vozil ter zato premalo prispevali k izboljšanju kakovosti zraka na obravnavanem območju.

MO Maribor bi cilje, ki jih je zapisala v strateške dokumente mesta, med drugim tudi v OCPS, dosegla tri leta pozneje, kot je načrtovala. Enako velja tudi za prispevek k doseganju nacionalnih ciljev in ciljev EU na področju spodbujanja trajnostne mobilnosti na lokalni ravni.

Zato investitor to varianto ocenjuje kot **manj sprejemljivo**.

### *Varianta 2: naložba v načrtovani vrednosti in dinamiki, sofinancirana iz EU sredstev*

Varianta 2 je opredeljena pod predpostavko, da bo MO Maribor za izvedbo naložbe v DKP Melje–Metava pridobila 80-odstotno sofinanciranje upravičenih stroškov (skupaj z neodbitnim DDV) na podlagi JR EKP UTM 2025. Neupravičenih stroškov predvidoma ne bo, zato bo MO Maribor iz občinskega proračuna poravnala le 20 % upravičenih stroškov. Naložba se bo izvedla v letih 2027 in 2028. MO Maribor bo cilje, ki si jih je zastavila v zvezi z naložbo, dosegla v načrtovanem času in z načrtovanimi stroški. Z izvedbo naložbe bo prispevala k udejanjanju ukrepov iz OCPS in ukrepov v zvezi z razogljčenjem, kakovostjo zraka, povečanjem možnosti za zdrav način in kakovost življenja, ki jih je zapisala v druge strateške dokumente.

Investitor ocenjuje, da naložba ustreza vsem pogojem in merilom za pridobitev sofinanciranja iz navedenega javnega razpisa. Projektna dokumentacija za izvedbo naložbe je pripravljena, gradbeno dovoljenje ni potrebno. Investicijska dokumentacija bo pripravljena v kratkem. MO Maribor se je ustrezno organizirala za izvedbo naložbe: izvajanje naložbe bo spremljal Urad za komunalo, promet in prostor. Imenovala je skrbnika projekta, po potrditvi DIIP bo opredelila sredstva v NRP za obdobje 2025–2028 za predfinanciranje naložbe in financiranje 20 % upravičenih stroškov. Pospešila bo pridobivanje stvarnih pravic na zemljiščih, da bo lahko začela gradnjo v načrtovanem času.

### *Izbira primerne variante z utemeljitvijo*

Varianti 1 in 2 za gradnjo odseka DKP Melje–Metava sta bili ocenjeni z vidikov tehnične izvedljivosti, tj. pripravljenosti naložbe za izvedbo, vsebine naložbe, z vidika doseganja ciljev in možnosti financiranja.

Varianta 2, izvedba naložbe v načrtovani vrednosti in dinamiki, ustreza vsem pogojem, ki so opredeljeni za oceno variante, ter vsem pogojem in merilom za pridobitev sofinanciranja naložbe iz JR EKP UTM 2025, kot je podrobno ocenjeno v poglavju 7:

- **pripravljenost naložbe:** 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. Investicijski program bo izdelan v kratkem, tako bo investicijska dokumentacija ustrezala zahtevam iz uredbe UEM. MO Maribor ocenjuje, da bodo vsa premoženjskopravna razmerja, povezana z zemljišči, urejena do konca leta 2026;

- **doseganje ciljev:** z izvedbo naložbe bodo doseženi lokalni in nacionalni strateški cilji ter cilji PEKP: naložba bo prispevala h kazalnikom učinka specifičnega cilja RSO 3.2 PEKP, kot je opredeljeno v točki 7.1 tega DIIP;
- **financiranje:** če bo vloga MO Maribor na JR EKP UTM 2025 uspešna, bo MO Maribor prejela sofinanciranje v višini 80 % upravičenih stroškov (vključno z ustreznim delom neodbitnega DDV). Ker neupravičenih stroškov predvidoma ne bo, bo iz proračuna v letih 2027 in 2028 zagotovila približno 276.600 EUR za financiranje 20 % upravičenih stroškov (vključno z ustreznim delom neodbitnega DDV);
- **organiziranost in usposobljenost investitorja:** 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 že uspešno zaključila gradnjo prve etape odseka 2 DKP skozi Maribor, financirano iz mehanizma CTN, in se pripravlja na začetek gradnje odsekov 1 in 2 DKP Limbuš–Adamičevo naselje in Studenška–Splavarska brv, ki bosta predvidoma v celoti financirana iz mehanizma DRR;

- **finančni in ekonomski kazalniki:** analiza stroškov in koristi bo izdelana v investicijskem programu. Na podlagi 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 financiranja, finančna interna stopnja donosnosti projekta presega predpisano diskontno stopnjo, družbene koristi naložbe pa presegajo vložena sredstva.

Varianta 2 je zato ocenjena kot **primerna (optimalna) varianta** za gradnjo odseka DKP Melje–Metava.

## 9 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE

### 9.1 Projektna in investicijska dokumentacija

#### *Projektna dokumentacija*

---

Priprava projekta se je začela že leta 2019, ko je bila pripravljena idejna zasnova<sup>31</sup>. Sledila je priprava projektne naloge<sup>32</sup>, v kateri je opredeljena celotna trasa s predvidenimi posegi in zahtevami za pripravo projektne dokumentacije za izvedbo (PZI).

Projektna dokumentacija PZI s predračunom je bila izdelana januarja 2024. Po recenziji je bila januarja 2025 pripravljena končna projektna dokumentacija PZI s končnim popisom del, tj. čistopis PZI Ureditev državne kolesarske povezave „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku med Meljem in Metavo<sup>33</sup>.

PZI zajema naslednje dokumente:

- 0-2 Vodilni načrt kolesarske povezave št. 34-KOL
- 9/1 Načrt vodenja in zavarovanja prometa v času gradnje št. 34-ZAP
- 11/1 Geološko-geomehansko poročilo št. GG 19 9 335
- 11/2 Elaborat dimenzioniranja voziščne konstrukcije št. GG 19 9 335 DVK
- 11/3 Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki št. 34-GZO
- 11/4 Elaborat za preprečevanja in zmanjševanje emisij delcev z gradbišča št. 34-EMD
- 11/5 Predračunski elaborat št. 34-SPP
- 11/6 Varnostni načrt št. 2011-VN/20
- 11/7 Katastrski elaborat št. 34-KAT
- 11/8 Geodetski načrt št. Geo 419-2019.

#### *Investicijska dokumentacija*

---

Ta DIIP je prva raven investicijske dokumentacije. Ker vrednost naložbe presega mejno vrednost iz 4. člena uredbe UEM, bo treba pripraviti tudi investicijski program. Vsa investicijska dokumentacija bo izdelana v letu 2026.

Za oceno vrednosti naložbe so bile postavke iz projektantskega predračuna (cene januar 2024) revalorizirane na podlagi uradno objavljene stopnje inflacije (januar 2024–januar 2026: 4,1 %<sup>34</sup>).

Ta DIIP je pripravljen v skladu z 11. v povezavi s 5. členom uredbe UEM. Ker se MO Maribor poteguje za pridobitev sofinanciranja naložbe iz JR EKP UTM 2025, je v DIIP poleg predpisanih prvin vključena tudi analiza skladnosti naložbe s pogoji in zahtevami iz navedenega javnega razpisa.

---

31 IDZ, št. 7, Proinfra, inženirski biro, d. o. o., Gosposvetska 84, Maribor

32 Projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije PZI za ureditev državne kolesarske povezave »D3 Dravska kolesarska pot« v MO Maribor na odseku med Meljem in Metavo, št. projekta 34, Proinfra, inženirski biro, d. o. o., 10. 2. 2020

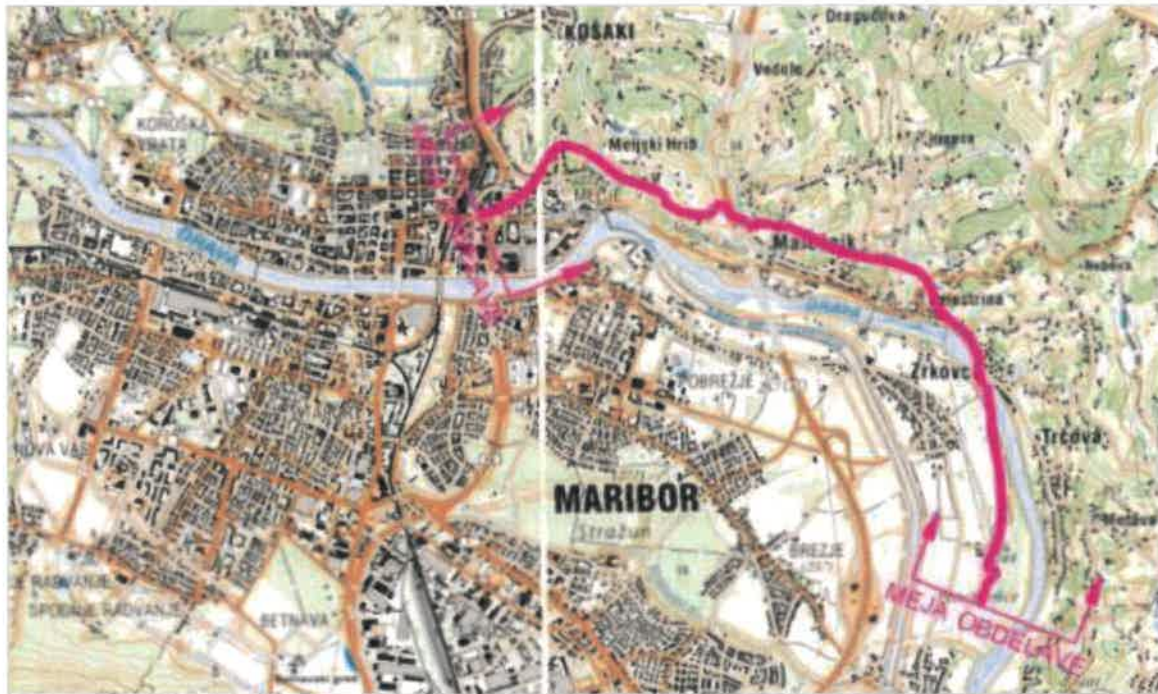
33 Št. projekta 34-KOL, Proinfra, inženirski biro, d. o. o., Maribor, januar 2025.

34 Vir: <https://www.stat.si/inflacija>

## 9.2 Analiza lokacije – umeščenost načrtovane naložbe v občini Maribor

Načrtovana naložba v gradnjo DKP Melje–Metava bo potekala v MO Maribor, ob strugi Drave, od Melja na vzhodnem robu mesta skozi podeželska naselja v KS Malečnik–Ruperče do meje z občino Duplek na jugovzhodnem delu občine. Celotna trasa je prikazana na naslednji sliki.

Slika 2: Potek DKP Melje–Metava z mejami obdelave



Vir: Projektna naloga, Proinfra, februar 2019

Celotna trasa meri približno 7.380 m je razdeljena na 13 pododsekov. V času priprave tega DIIP so pododseki 1, 2 in 2a, tj. od Melja do krožišča ob Malečniškem mostu, že zgrajeni in niso vključeni v naložbo, ki je obravnavana v tem DIIP. DIIP tudi ne zajema pododseka 8, ki bo zgrajen v okviru drugega projekta, tj. rekonstrukcije regionalne ceste R3-709 – odseka 8615, od km 0 + 850 do km 2 + 360.

Gradnja DKP Melje–Metava je opredeljena kot novogradnja. Na delu trase je potrebna le prometna signalizacija, zato gradbeni ukrepi niso predvideni po celotni trasi. DKP je opredeljena kot enostavni objekt, za katerega gradbeno dovoljenje ni potrebno.

## 9.3 Prostorska ureditev, zemljišča in premoženjskopravna razmerja

Posegi v prostor so bili v času priprave PZI usklajeni z naslednjim občinskim prostorskim aktom: Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za podeželje v Občini Maribor (uradno prečiščeno besedilo št. 2)<sup>35</sup>.

Posplošena namenska raba je v skladu z navedenim prostorskim aktom.

<sup>35</sup> Medobčinski uradni vestnik Štajerske in Koroške regije – MUV, št. 15/2015

Gradnja bo potekala po naslednjih zemljiščih<sup>36</sup>:

- **k. o. 655 Melje:** 734/4, 735/1, 669/4, 734/2, 667/4, 667/11, 667/26, 667/28, 667/29, 667/31, 688 in 669/4;
- **k. o. 650 Malečnik:** 145/3, 145/4, 145/5, 212/11, 212/12, 86/5, 86/6, 144/4, 149/1, 149/13, 149/17, 153/22, 134/1, 134/2, 139/1, 150/1, 151/3, 152/1, 152/4 in 152/5 ter
- **k. o. 647 Trčova:** 301/1, 301/2, 302/1, 329/6, 377/13, 377/19, 377/2, 377/3, 377/20, 377/21, 377/22, 379, 381/1, 382/1, 383/2, 383/4, 384, 389/2, 389/3, 389/4, 389/5, 389/6, 404/1, 406/1, 407/1, 417, 659/1, 660/1, 377/2, 418/1, 418/2, 419/1, 419/2, 420/1, 420/2, 469/2, 470/2, 470/4, 490/7, 511/1, 511/10, 511/11, 511/2, 511/3, 511/4, 511/5, 511/6, 511/9, 659/1, 663 in 660/1.

Skupna površina zemljišč za gradnjo (gradbena parcela) znaša 19.164 m<sup>2</sup>. MO Maribor je lastnica večjega dela zemljišč, na katerih bodo potekali načrtovani posegi, vendar še poteka pridobivanje stvarnih pravic (služnosti) od nekaterih lastnikov. MO Maribor načrtuje, da bodo stvarne pravice pridobljene najpozneje do konca leta 2026.

#### 9.4 Pridobljena mnenja/soglasja nosilcev urejanja prostora

Na podlagi projektne dokumentacije PZI so bila leta 2020 pridobljena naslednja mnenja nosilcev urejanja prostora:

- **DEM –Dravske elektrarne Maribor**, Obrežna ulica 170 2000 Maribor, Mnenje št: 30 00-2/2020-10, dne 6. 1. 2020;
- **Telekom**, Titova cesta 38, 2000 Maribor, Mnenje št: 176102-00121202009100051, dne 29. 10. 2020;
- **Telemach**, Brnčičeva ulica 49A, 1231 Ljubljana–Črnuče, Mnenje št: TM-RS-2020-174, dne 2. 9. 2020;
- **Zavod RS za varstvo narave, OE Maribor**, Pobreška cesta 20, 2000 Maribor (ZRSVN), Mnenje št: 4-II-7974-O-19/SV, dne 20. 1. 2020;
- **Elektro Maribor**, Vetrinjska ulica 2, 2000 Maribor, Mnenje št: 1181344 (4002-2271/2019-2), dne 7. 2. 2020;
- **Energetika Maribor**, Jadranska cesta 28, 2000 Maribor, Mnenje št: 01/2020\_MD/TP, dne 13. 2. 2020;
- **Mariborski vodovod**, Jadranska c. 24, 2000 Maribor, Mnenje št: 151 II/4, dne 6. 1. 2020;
- **Nigrad**, Zagrebška cesta 30, 2000 Maribor, mnenja št: 2020-MNDP-K-048 (za javno kanalizacijo), dne 27. 1. 2020;
- **Ministrstvo za okolje in prostor, Sektor območja Drave**, Krekova 17, 2000 Maribor (DRSV), Vodno soglasje št: 35507-1314/2020-4, dne 3. 11. 2020

V mnenjih DEM (koncesionarja za energetska izkoriščanje reke Drave) ter upravljavcev komunalnih in TK vodov (Telekom, Telemach, Elektro Maribor, Energetika Maribor, Mariborski vodovod in Nigrad) je ugotovljena skladnost projektne dokumentacije PZI s projektnimi pogoji. Navedene so zahteve, opozorila in priporočila za ravnanje z obstoječimi komunalnimi vodi med gradnjo. Veljavnost mnenj in soglasij je večinoma že potekla. Pred prijavo naložbe na razpis JR EKP UTM 2025 bodo obnovljena.

<sup>36</sup> Vir: PZI, Vodilni načrt, Priloga 4C, Proinfra, d. o. o., januar 2025

## 9.5 Varovana območja

Pri pripravi projektne dokumentacije je pri pregledu podatkov v Atlasu okolja<sup>37</sup> ugotovljeno, da obravnavano območje načrtovane kolesarske povezave leži na varovanih območjih oz. pasovih ali jih prečka:

- območja naravnih vrednot,
- zavarovana območja narave,
- območja Natura 2000,
- naravni spomeniki in
- ekološko pomembna območja.

Območje obdelave leži tudi na poplavnem območju, in sicer na območjih razredov velike, srednje in majhne poplavne nevarnosti. Zato je na mestih, kjer se poplavam ni mogoče izogniti, predvidena makadamska površina kolesarske poti, ki se po poplavah lažje sanira.

V mnenju ZRSVN št. 4-II-7974-O-19/SV od 20. 1. 2020 je ugotovljeno, da je glede na status območja, lokacijo in vrsto posega treba izvesti presojo sprejemljivosti posega na naravo skladno s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja<sup>38</sup>. ZRSVN je v zvezi s tem predložil projektne in druge pogoje, ki so bili upoštevani pri projektiranju, zato je ugotovljeno, da so načrtovani posegi v naravo sprejemljivi.

V navedenem mnenju je ZRSVN navedel nekaj dodatnih pogojev: zahteva za ohranitev obstoječega linijsko sklenjenega pasu obrežne avtohtone lesne vegetacije. Na območjih, kjer je bila odstranjena ali se odstrani v okviru posegov, jo je treba ponovno zasaditi. Obstoječa avtohtona drevesa listavcev se pri umeščanju in izvedbi na celotnem območju posega ohranijo, še posebej sušice in drevesa z dupli. Vso poškodovano ali odstranjeno lesno vegetacijo je treba nadomestiti z avtohtonimi drevesnimi vrstami (bela vrba, veliki jesen, črna jelša, beli topol). Morebitni poseki zarasti in tudi vsa gradbena dela v bližini reke Drave (na pododsekih 10 in 11) je treba izvajati v času zunaj gnezditvene sezone ptic, tj. med 1. avgustom in 1. marcem. Za navedena pododseka je treba pripraviti načrt obratovanja, v katerem se opredeli način vzdrževanja in način preprečevanja prekomernega vpliva na naravo zaradi hrupa, preprečevanja vožnje z vozili na motorni pogon in preprečevanja negativnih vplivov zaradi prekomerne prisotnosti ljudi.

V času gradnje je treba zagotoviti tehnične in druge ukrepe za preprečitev odtekanja odpadnih voda in drugih nečistoč (zemljina, olja, goriva) v tla, vodotoke in okolico.

Po izvedbi posegov je treba robna območja trase in prizadete dele ob trasi zatraviti s travno mešanico ustrezne sestave iz lokalno značilnih vrst. Na območje se ne smejo vnašati tuje rastlinske vrste. Na prizadetih površinah je treba vsaj pet let po končanju posega izvajati kontrolo invazivnih vrst s košnjo in odstranjevanjem tujerodnih invazivnih vrst (z večkratno košnjo letno).

Gradnja DKP ne posega na območja varovane kulturne dediščine.

<sup>37</sup> <https://gis.arso.gov.si/atlasokolja>

<sup>38</sup> Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10 in 3/11

## 10 TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV

### 10.1 Vrsta investicije

Načrtovana naložba je novogradnja površin za kolesarje, tj. dvosmerne kolesarske povezave v skladu s predpisi o načrtovanju kolesarskih poti (Pravilnik o kolesarskih površinah) v dolžini pribl. 6.500 m. Projektna dokumentacija PZI je pripravljena v skladu z Gradbenim zakonom. Kolesarska pot spada med enostavne objekte, za katere gradbeno dovoljenje ni potrebno.

### 10.2 Tehnično tehnološka rešitev

#### 10.2.1 Gradnja kolesarske poti

Tehnično tehnološka rešitev je povzeta iz projektne dokumentacije PZI Ureditev državne kolesarske povezave „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku med Meljem in Metavo, ki jo je januarja 2025 kot čistopis po opravljeni recenziji izdelala družba Proinfra inženirski biro, d. o. o., št. projekta 34. PZI zajema gradnjo kolesarske povezave od Melja do Trčove/Metave, tj. 13 pododsekov. V času priprave tega DIIP so pododseki 1, 2 in 2a (od Melja do navezave na obstoječo kolesarsko pot ob regionalni cesti R3-709/8614 v dolžini pribl. 880 m), že zgrajeni, pododsek 8 pa bo zgrajen v okviru prenove regionalne ceste R3-709/8615. V tem DIIP je obravnavana gradnja pododsekov 3–7 in 9–13. V nadaljevanju so navedeni povzetki posegov po pododsekih, kot so opredeljeni v PZI:

- **pododsek 3** poteka po obstoječi dvosmerni enostranski kolesarski stezi ob regionalni cesti R3-709/8614 do krožnega križišča z regionalno cesto R3-709/8615 pri Malečniškem mostu. Pododsek meri 1.560 m in je že ustrezno prometno urejen, zato na njem gradbeni posegi niso predvideni. Načrtovana je le prometna signalizacija;
- **pododsek 4** meri 110 m. Zaradi ovir (grajeni objekti na obeh straneh ceste) na tem pododseku ni možna ureditev ločene površine za kolesarje, zato se izjemoma uredi mešana površina za pešce in kolesarje v skupni širini 2,0 m na obstoječem pločniku. Na tem odseku je predvidena zamenjava celotne voziščne konstrukcije. V zadnjem delu je predvidena dograditev obstoječega pločnika v dolžini pribl. 65 m. Pododsek se asfaltira in opremi z ustrezno prometno signalizacijo;
- **pododsek 5** meri pribl. 260 m. Načrtovana je gradnja nove enostranske dvosmerne kolesarske poti širine 3,5 m, ki poteka skozi rekreacijski center. Pododsek se asfaltira in opremi z ustrezno prometno signalizacijo;
- **pododsek 6** meri pribl. 150 m. Na tem pododseku je predvideno vodenje kolesarjev po obstoječi cesti in čez dostopno cesto na parkirišče. Načrtovana je ureditev prometne signalizacije. Na tem pododseku je predvidena fazna gradnja, in sicer:
  - **prva faza:** pododsek, ki poteka po obstoječi cesti, se naveže na obstoječo regionalno cesto R3-709/8615. V tem delu se kolesarji začasno vodijo po vozišču skupaj z motornim prometom,
  - **druga faza:** zaradi navezave pododseka 6 na pododsek 7, ki ga je treba izvesti sočasno s pododsekom 8, se ta del pododseka ureja sočasno z gradnjo pododseka 8 Ureditev ceste R3-709/8615 skozi Malečnik od km 0 + 850 do km 2 + 360. Pododsek 8 ni vključen v to naložbo;

- **pododsek 7:** meri pribl. 750 m. Na tem pododseku je predvidena gradnja nove dvosmerne kolesarske poti širine 3,5 m, ki se naveže na regionalno cesto R3-709/8615 oz. na pododsek 8, kot je navedeno v prejšnji alineji;
- **pododsek 9:** na tem pododseku, ki meri pribl. 1.250 m, promet kolesarjev poteka po obstoječi lokalni cesti LC 243501 skupaj z motornim prometom. Trasa je že ustrezno prometno opremljena, zato tukaj ukrepi, razen ustreznih prometnih oznak, niso predvideni;
- **pododsek 10:** predvidena je novogradnja dvosmerne kolesarske poti širine 3,5 m v dolžini pribl. 875 m, ki jo bodo uporabljali tudi lastniki zemljišč za dostop s kmetijsko mehanizacijo do zemljišč in intervencijska vozila, kar bo urejeno z ustrežno prometno signalizacijo. V skladu z Vodnim soglasjem DRSV mora biti trasa kolesarske poti na celotnem pododseku odmaknjena od roba brežine reke Drave najmanj 3 m. Kolesarska pot bo na tem pododseku makadamska, saj poteka tik ob brežini reke, po poplavnem območju. Na desni strani kolesarske poti je predvidena ureditev kolesarskega počivališča DravaBike na makadamski podlagi in z urbano opremo, ki je na podlagi enotnega koncepta določena za vsa počivališča DravaBike (miza, dve klopi, koš za smeti in tri stojala za kolesa);
- **pododsek 11:** predvidena je gradnja dvosmerne kolesarske poti dolžine 529 in širine 3,5 m, ki deloma (v dolžini pribl. 490 m) poteka po obstoječi nekategorizirani gramozni poti. Predvidena je zamenjava celotnega zgornjega in spodnjega ustroja, vrhnja površina bo makadamska. Z ustrežno prometno signalizacijo se uredi dostop lastnikov s kmetijsko mehanizacijo do zemljišč in dostop intervencijskih vozil. V skladu z Vodnim soglasjem DRSV mora biti trasa kolesarske poti na celotnem pododseku odmaknjena od roba brežine reke Drave najmanj 3 m.  
Pri gradnji je v skladu z mnenjem ZRSVN dovoljeno odstraniti le vegetacijo, katere odstranitev je nujno potrebna za gradnjo kolesarske poti;
- **pododsek 12:** na tem pododseku je predvideno vodenje kolesarjev po obstoječi lokalni cesti LC 081011 v dolžini pribl. 529 m. Odsek se uredi s prometno signalizacijo;
- **pododsek 13:** na tem pododseku je predvideno vodenje kolesarjev po obstoječi lokalni cesti LC 081011 v dolžini pribl. 285 m. Kolesarska pot se na koncu navezuje na kolesarsko pot, ki se bo uredila na območju občine Duplek<sup>39</sup>.

Pri pododsekih trase, kjer je predvideno asfaltiranje obstoječih cest, se vertikalni elementi prilagodijo obstoječemu vertikalnemu poteku, pri projektiranju novih odsekov kolesarskih povezav je upoštevan Pravilnik o kolesarskih površinah<sup>40</sup>, pri projektiranju kolesarskih poti na bregovih vodotokov se vertikalni elementi prilagodijo poteku brežine vodotoka. Uporabljen vzdolžni sklon je sprejemljiv za povprečnega kolesarja. Največji vzdolžni sklon nove kolesarske poti je 10 % na dolžini 18 m.

### *10.2.2 Komunalna infrastruktura*

Na območju predvidene gradnje potekajo komunalni vodi, ki jih je treba pred začetkom posegov ustrezno zaščititi. Gradnja novega kanalizacijskega sistema za odvajanje komunalne odpadne vode, ki je predviden na pododsekih 4, 5, 9 in 13, ni vključena v to naložbo. Na novo se uredi le kanalizacija za odvajanje padavinske vode na dveh pododsekih.

<sup>39</sup> Ureditev državne kolesarske povezave D3 na območju občine Duplek, št. projekta 116, Proinfra, d. o. o., junij 2022.

<sup>40</sup> Uradni list RS, št. 36/18, 132/22 – ZCes-2

## *Odvajanje padavinske in zaledne vode*

---

Padavinske vode s cestišča se odvajajo s prečnimi in vzdolžnimi skloni ceste do muld in točkovnih požiralnikov ter nato preko zveznih cevi do ponikovalnega jaška. Padavinske vode iz zaledja ob cesti se odvajajo z muldami, kanaletami in točkovnimi požiralniki. Iz požiralnikov padavinska voda potuje preko prepustov do vodotoka. Na pododsekih, kjer razpršeni način odvodnje ne poslabšuje prometnih razmer na predvideni kolesarski poti, se padavinska voda odvaja razpršeno preko cestišča do roba bankine in nato razpršeno po brežini, kjer delno ponikne, delno pa odteče v vodotok. Gradnja kanalizacije za odvajanje odpadne vode je predvidena le na pododsekih 10 in 11.

## *Zavarovanje prometa, prometno usmerjanje in števec kolesarjev*

---

**Zavarovanje prometa:** na nevarnih mestih je predvidena postavitve lesene ograje za varovanje (pešcev in) kolesarjev. Lesena varovalna ograja se postavi tako, da ne posega v prosti profil kolesarja. Na pododseku 11, kjer kolesarska pot poteka v bližini vodotoka, je predvidena postavitve jeklene varnostne ograje. Prehodi za pešce bodo opremljeni s taktilnimi oznakami za slepe in slabovidne.

**Horizontalna in vertikalna signalizacija:** na trasi se predvidi vzdolžna črta (10 cm) za označbo širine kolesarske poti. Predvidene so še puščice za označevanje smeri vožnje in opozorilni trikotni znaki za dostop na prednostno cesto oz. križanje z njo. Kjer poteka trasa po obstoječih cestah, se obstoječi prometni znaki praviloma ohranijo. Prometni znaki bodo postavljeni tako, da ne bodo predstavljali ovir v prostem profilu kolesarja.

**Ukrepi za umirjanje hitrosti na kolesarskih površinah:** so predvideni na mestih, kjer se kolesarska pot navezuje na obstoječe vozišče oz. na površine za motorna vozila.

**Prometno vodenje:** za označevanje kolesarske povezave je predvidena postavitve kašipotov za kolesarje, in sicer na območjih križišč in prečkanj, da se uporabniku jasno predstavi potek kolesarske povezave. Ker gre za DKP, bo vsem tablam dodan logotip Dravske kolesarske poti:

Slika 3: Oznaki Dravske kolesarske poti



## *Števec kolesarjev*

---

Zaradi obveznega spremljanja števila kolesarjev, ki bodo uporabljali kolesarsko pot Melje–Metava po končani naložbi, in (morebitnega) objavljanja podatkov v OPSI (na poziv ministrstva) se v okviru naložbe na primernem mestu postavi števec kolesarjev, ki šteje število kolesarjev v obe smeri in zajema podatke v realnem času.

## 11 VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

### 11.1 Vrsta investicije z vidika JR EKP UTM 2025

Z vidika povabila DRR je načrtovana naložba gradnja nove kolesarske infrastrukture kot dela državnega kolesarskega omrežja. V skladu z JR EKP UTM zajema stroške gradnje (gradbena, obrtna in instalacijska dela – GOI dela), nakup opreme (urbana oprema za postajališče) in druge stroške, ki vključujejo stroške storitev zunanjih izvajalcev (prilagoditev dokumentacije PZI potrebam razpisa JR EKP UTM 2025, izdelava investicijske dokumentacije, predpisan strokovni nadzor in koordinator za VZD) ter stroške informiranja in komuniciranja. Načrtovana naložba ne zajema odkupov zemljišč, stroškov pridobitve stvarnih pravic in stroškov dela investitorja.

### 11.2 Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah

Ocena stroškov gradnje (GOI del) DKP Melje–Metava je izdelana na podlagi popisa del s projektantskim predračunom iz PZI Ureditev državne kolesarske povezave „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku med Meljem in Metavo<sup>41</sup>. Dokument je bil izdelan za celotni odsek DKP Melje–Metava, v tem DIIP pa so obravnavani le pododseki 3–7 in 9–12<sup>42</sup>. Ocenjeni stroški se nanašajo samo na navedene pododseke. Pri vseh GOI delih so v projektantskem predračunu zajeta nepredvidena dela v ocenjeni vrednosti 5 %. Vrednosti iz projektantskega predračuna so bile za oceno vrednosti v tem DIIP iz cen januarja 2024 revalorizirane v cene januar 2026 na podlagi uradno objavljene stopnje inflacije (januar 2024–januar 2026: 4,1 %<sup>43</sup>).

Poleg stroškov GOI del naložba zajema tudi stroške zunanjih izvajalcev storitev, ki nastanejo in bodo plačani po datumu potrditve DIIP: stroške prilagoditve projektne dokumentacije in izdelave investicijske dokumentacije, stroške gradbenega nadzora in koordinatorja za varnost in zdravje pri delu (VZD) ter stroške informiranja in komuniciranja, ki so predpisani za projekte, sofinancirane iz evropskih kohezijskih sredstev. Ti zajemajo stroške table za označitev gradbišča in stalne oznake zgrajenega objekta. Drugi stroški informiranja in komuniciranja niso predvideni, saj bo obveščanje javnosti potekalo predvsem preko spletne strani <https://www.maribor.si> in tiskovnih konferenc MO Maribor. Stroški zunanjih izvajalcev so ocenjeni na podlagi izkušenj s primerljivimi projekti.

Specifikacija naložbenih stroškov v stalnih cenah je prikazana v preglednici na naslednji strani.

Vrednost naložbe po stalnih cenah (januar 2026) znaša 1.066.782,49 EUR brez DDV, z DDV pa 1.301.474,64 EUR.

<sup>41</sup> Proinfra inženirski biro, d. o. o., št. projekta 34; Predračunski elaborat št. 34-SPP, januar 2025

<sup>42</sup> Pri pododseku 13 je predvidena le horizontalna oznaka, zato stroški niso prikazani.

<sup>43</sup> Vir: <https://www.stat.si/inflacija>, dostop marec 2026

Preglednica 6: Specifikacija naložbe po posegih in pododsekih, v EUR, stalne cene

Ozn	Pododseki in delo po skupinah del	Brez DDV	DDV	Z DDV
<b>PODODSEK 3</b>				
1.1	Prometna oprema	2.400,06	528,01	2.928,07
<b>1</b>	<b>Skupaj pododsek 3</b>	<b>2.400,06</b>	<b>528,01</b>	<b>2.928,07</b>
<b>PODODSEK 4</b>				
2.1	Gradbeni del	25.397,98	5.587,56	30.985,54
2.2	Prometna oprema	4.321,80	950,80	5.272,60
2.3	Ureditev prometa v času gradnje	2.383,41	524,35	2.907,76
<b>2</b>	<b>Skupaj pododsek 4</b>	<b>32.103,18</b>	<b>7.062,70</b>	<b>39.165,88</b>
<b>PODODSEK 5</b>				
3.1	Gradbeni del	115.246,03	25.354,13	140.600,16
3.2	Prometna oprema	2.185,63	480,84	2.666,47
3.3	Ureditev prometa v času gradnje	1.032,34	227,11	1.259,45
<b>3</b>	<b>Skupaj pododsek 5</b>	<b>118.463,99</b>	<b>26.062,08</b>	<b>144.526,07</b>
<b>PODODSEK 6</b>				
4.1	Prometna oprema	985,00	216,70	1.201,70
<b>4</b>	<b>Skupaj pododsek 6</b>	<b>985,00</b>	<b>216,70</b>	<b>1.201,70</b>
<b>PODODSEK 7</b>				
5.1	Gradbeni del	156.906,63	34.519,46	191.426,09
5.2	Prometna oprema	5.330,78	1.172,77	6.503,55
5.3	Ureditev prometa v času gradnje	989,74	217,74	1.207,48
<b>5</b>	<b>Skupaj pododsek 7</b>	<b>163.227,15</b>	<b>35.909,97</b>	<b>199.137,12</b>
<b>PODODSEK 9</b>				
6.1	Prometna oprema	611,94	134,63	746,57
<b>6</b>	<b>Skupaj pododsek 9</b>	<b>611,94</b>	<b>134,63</b>	<b>746,57</b>
<b>PODODSEK 10</b>				
7.1	Gradbeni del	415.964,46	91.512,18	507.476,64
7.2	Prometna oprema	1.932,82	425,22	2.358,04
7.3	Ureditev prometa v času gradnje	3.054,28	671,94	3.726,22
<b>7</b>	<b>Skupaj pododsek 10</b>	<b>420.951,56</b>	<b>92.609,34</b>	<b>513.560,90</b>
<b>PODODSEK 11</b>				
8.1	Gradbeni del	232.793,46	51.214,56	284.008,02
8.2	Prometna oprema	3.349,51	736,89	4.086,40
<b>8</b>	<b>Skupaj pododsek 11</b>	<b>236.142,97</b>	<b>51.951,45</b>	<b>288.094,42</b>
<b>PODODSEK 12</b>				
9.1	Prometna oprema	1.378,74	303,32	1.682,06
<b>9</b>	<b>Skupaj pododsek 12</b>	<b>1.378,74</b>	<b>303,32</b>	<b>1.682,06</b>
<b>10</b>	<b>SKUPAJ GOI DELA</b>	<b>976.264,59</b>	<b>214.778,21</b>	<b>1.191.042,80</b>
11.1	Nepredvidena dela 5%	48.813,23	10.738,91	59.552,14
<b>11</b>	<b>SKUPAJ GOI DELA z nepredvidenimi deli</b>	<b>1.025.077,82</b>	<b>225.517,12</b>	<b>1.250.594,94</b>
12.1	Dokumentacija DIIP in IP	3.500,00	770,00	4.270,00
12.2	Prilagoditev PZI	2.500,00	550,00	3.050,00
12.3	Gradbeni nadzor in VZD	33.704,67	7.415,03	41.119,70
12.4	Informiranje in komuniciranje	2.000,00	440,00	2.440,00
<b>12</b>	<b>Skupaj drugi stroški</b>	<b>41.704,67</b>	<b>9.175,03</b>	<b>50.879,70</b>
<b>13</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA</b>	<b>1.066.782,49</b>	<b>234.692,15</b>	<b>1.301.474,64</b>

Gradnja DKP Melje–Metava se bo predvidoma začela sredi leta 2027 in zaključila poleti 2028, zato je naložba prikazana tudi v tekočih cenah. Za preračun v tekoče cene je uporabljena napovedana stopnja inflacije za leti 2026 in 2027 iz publikacije Pomladanske napoved gospodarskih gibanj<sup>44</sup>: 2,5 % za leto 2026 in 2,2 % za leto 2027 ter prav tako 2,2 % za leto 2028, ko napovedi še ni.

Vrednosti naložbe v vseh nadaljnjih preglednicah so prikazane v skupnih zneskih po vključenih pododsekih. V naslednjih preglednicah so prikazani stroški naložbe po skupinah del v stalnih in tekočih cenah.

**Preglednica 7: Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, stalne in tekoče cene**

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	Stalne cene	Tekoče cene
1	Pododsek 3	2.400,06	2.514,18
2	Pododsek 4	32.103,18	33.629,69
3	Pododsek 5	118.463,99	124.096,97
4	Pododsek 6	985,00	1.031,84
5	Pododsek 7	163.227,15	170.988,60
6	Pododsek 9	611,94	655,14
7	Pododsek 10	420.951,56	450.669,10
8	Pododsek 11	236.142,97	252.813,74
9	Pododsek 12	1.378,74	1.476,07
<b>10</b>	<b>Skupaj GOI dela</b>	<b>976.264,59</b>	<b>1.037.875,33</b>
11	<i>Nepredvidena dela – ND (5 %)</i>	48.813,23	51.893,77
<b>12</b>	<b>Skupaj GOI dela z ND</b>	<b>1.025.077,82</b>	<b>1.089.769,10</b>
13	Storitve zunanjih izvajalcev	39.704,67	41.853,63
14	Informiranje in komuniciranje	2.000,00	2.118,15
<b>15</b>	<b>Skupaj drugi stroški</b>	<b>41.704,67</b>	<b>43.971,78</b>
<b>16</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA BREZ DDV</b>	<b>1.066.782,49</b>	<b>1.133.740,88</b>
17	DDV	234.692,15	249.422,99
<b>18</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA Z DDV</b>	<b>1.301.474,64</b>	<b>1.383.163,87</b>

Ocenjena vrednost naložbe v tekočih cenah znaša brez DDV 1.133.740,88 EUR, z DDV pa **1.383.163,87 EUR**. MO Maribor pri tej naložbi DDV ne more odbiti.

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

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

Pri opredelitvi upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe so upoštevani napotki iz razpisa JR EKP UTM 2025 in že omenjena navodila organa upravljanja o upravičenih stroških. Kategorije upravičenih stroškov, ki jih zajema naložba, so opredeljene v poglavju 5.4 navedenega razpisa. Za naložbo, ki se obravnava v tem DIIP; so relevantni naslednji upravičeni stroški:

<sup>44</sup> UMAR, Ljubljana, marec 2026

- gradnja, tj. izvedba gradbenih, obrtnih in instalacijskih (GOI) del v skladu s popisom del;
- oprema in druga opredmetena osnovna sredstva: nakup in namestitve urbane opreme za postajališče DravaBike;
- stroški storitev zunanjih izvajalcev: posodobitev projektne in izdelava investicijske dokumentacije – vse po potrditvi DIIP oz. uvrstitvi naložbe v NRP – ter predpisan gradbeni nadzor in koordinator VZD;
- stroški informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja javnosti ter komuniciranja z javnostjo: table za oznako gradbišča in končane naložbe;
- davek na dodano vrednost v višini neodbitnega deleža.

Pri opredeljevanju upravičenih stroškov je upoštevano, da so stroški upravičeni, če so neposredno povezani z naložbo in potrebni za njeno izvedbo, pripoznani v skladu s skrbnostjo dobrega gospodarja ter nastanejo in so plačani v obdobju upravičenosti, tj. od datuma potrditve DIIP oz. datuma uvrstitve naložbe v NRP do administrativnega zaključka projekta.

Naložba ne zajema kategorij stroškov, ki so v poglavju 5.4 navedenega javnega razpisa navedeni kot neupravičeni. Dvojnega financiranja istih stroškov/izdatkov iz več javnih virov **ne bo**.

### *11.3.2 Opredelitev upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe v skladu s poglavjem 5.4 JR EKP UTM 2025*

Pri opredeljevanju upravičenih in neupravičenih stroškov so upoštevani splošni pogoji za ugotavljanje upravičenosti prispelih vlog na javni razpis, tj. poglavje 6.1 navedenega javnega razpisa – zahteve za projektno in investicijsko dokumentacijo:

- v projektantskem popisu del s predračunsko oceno stroškov bodo stroški razdeljeni na upravičene in neupravičene skladno z določili besedila tega javnega razpisa in navodili organa upravljanja;
- iz investicijske dokumentacije je nedvoumno razvidna razčlenitev stroškov operacije na upravičene in neupravičene stroške.

V poglavju 5.4 javnega razpisa so za nekatere skupine stroškov predpisane omejitve višine upravičenih stroškov, ki se priznavajo za sofinanciranje. Omejitve se praviloma navajajo v neto zneskih (tj. brez DDV). Za naložbo, obravnavano v tem DIIP, so pomembne naslednje omejitve:

- stroški komunalne infrastrukture (npr. odvodnjavanje pri gradnji DKP Melje–Metava) se štejejo kot upravičeni namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna zaradi izvedbe ukrepa. Priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture **ne smejo presežati 50 %** priznanih upravičenih stroškov znotraj ukrepa brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture;
- delež priznanih stroškov informiranja in komuniciranja sme znašati **največ 10 %** vseh priznanih upravičenih stroškov operacije.

### *Skladnost upravičenih stroškov informiranja in komuniciranja z omejitvijo*

Kot je prikazano v naslednji preglednici, upravičeni stroški informiranja in komuniciranja (prikazani v stalnih cenah) dosegajo **manj kot 1 %** (0,19 %) vseh upravičenih stroškov (dovoljenih je 10 %).

#### Preglednica 8: Upravičeni stroški informiranja in komuniciranja brez DDV, v EUR

Postavke upravičenih stroškov	Stalne cene	
	Vrednost	% skupnih US
Skupaj upravičeni stroški (US)	1.066.782,49	100,00
Informiranje in komuniciranje – dovoljena vrednost 10 % US	106.678,25	10,00
Informiranje in obveščanje – predvidena vrednost	2.000,00	0,19

#### *Utemeljitev upravičenega namena komunalne infrastrukture*

V skladu s poglavjem 5.4 javnega razpisa se gradnja komunalne infrastrukture šteje za upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna zaradi izvedbe ukrepa.

Načrtovana naložba zajema le gradnjo nove kanalizacije za padavinsko vodo na pododsekih 10 in 11. Na drugih območjih, kjer razpršeno odvajanje ne poslabšuje prometnih razmer na kolesarski poti, se padavinska voda s površin odvaja razpršeno in delno ponika v brežine, delno se odvaja v vodotok. Gradnja kanalizacije za padavinsko vodo je upravičen namen, ker je nujna za izvedbo ukrepa, saj je neposredno namenjena varnosti in udobju kolesarjev pri kolesarjenju ob padavinah.

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

V poglavju 5.4 javnega razpisa je navedeno, da priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture ne smejo presegati 50 % priznanih upravičenih stroškov znotraj ukrepa brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture. Stroški gradnje kanalizacije za padavinsko vodo (skupaj z nepredvidenimi deli) znašajo vsega 5,01 % vseh upravičenih stroškov projekta (brez stroškov komunalne infrastrukture), kot je prikazano v naslednji preglednici. Za prikaz so upoštevane tekoče cene, kot je predvideno v prijavnem obrazcu 1 JR EKP UTM.<sup>45</sup>

#### Preglednica 9: Upravičeni stroški komunalne infrastrukture brez DDV, v EUR

Postavke upravičenih stroškov	Tekoče cene	
	Vrednost v EUR	Dovoljena vrednost (%)
Skupni US brez US komunalne infrastrukture	1.079.631,08	100,0
50 % skupnih US brez US komunalne infrastrukture	539.815,54	50,0
Predvidena vrednost US komunalne infrastrukture	54.109,80	5,01

To pomeni, da so upravičeni celotni načrtovani stroški gradnje kanalizacije za padavinsko vodo.

Neupravičenih stroškov predvidoma<sup>46</sup> ne bo.

<sup>45</sup> **OPOMBA:** v Obrazcu 1 vloge (zavihek 3) se za izračun dovoljenega odstotka stroškov komunalne infrastrukture kot priznani upravičeni stroški (tekoče cene!) upoštevajo le stroški gradnje, tj. brez upravičenih stroškov opreme, zunanjih izvajalcev ter informiranja in komuniciranja. Pri oddaji vloge na JR EKP UTM 2025 bo treba upoštevati prvine iz obrazca!

<sup>46</sup> **OPOMBA:** PZI bo treba pred izdelavo IP prilagoditi zahtevam razpisa JR EKP UTM, tudi zahtevam za upravičene stroške. Za del DKP Melje–Metava (npr. odseki 4, 9, 12 in 13 – skupne površine za kolesarje in druge udeležence v prometu) bo treba v PZI navesti utemeljitve (npr. prisotnost ovir, obremenjenost cest (PLDP), po katerih bo potekal promet kolesarjev skupaj z motornimi vozili), sicer zadevni stroški gradnje kolesarske poti na navedenih odsekih ne bodo priznani kot upravičeni in jih bo moral pokriti investitor.

Investitor med stroške naložbe ne vključuje naslednjih stroškov: plač in povračil v zvezi z delom na projektu, nakupa nezazidanih zemljišč in stroškov pridobitve stvarnopравnih pravic ter storitev izdelave študij, raziskav, vrednotenj, ocen, strokovnih mnenj in poročil. Večina teh stroškov v okviru naložbe ne bo nastala.

### *Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe v stalnih in tekočih cenah*

Investitor, MO Maribor, nima pravice do odbitka DDV za celotni DDV naložbe, zato je DDV v celoti vključen med upravičene stroške. Tako so predvidoma **upravičeni vsi stroški naložbe skupaj z DDV**, ki so po stalnih in tekočih cenah prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 10: **Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe z neodbitnim DDV, stalne in tekoče cene**

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	Stalne cene		Tekoče cene	
		brez DDV	z DDV	brez DDV	z DDV
<i>I</i>	<b>UPRAVIČENI STROŠKI (US)</b>				
1	GOI dela (z nepredvidenimi deli)	1.025.077,82	1.250.594,94	1.089.769,10	1.329.518,30
2	Storitve zunanjih izvajalcev	39.704,67	48.439,70	41.853,63	51.061,43
3	Informiranje in komuniciranje	2.000,00	2.440,00	2.118,15	2.584,14
<b>I</b>	<b>SKUPAJ UPRAVIČENI STROŠKI (I.1 do I.4)</b>	<b>1.066.782,49</b>	<b>1.301.474,64</b>	<b>1.133.740,88</b>	<b>1.383.163,87</b>
<i>II</i>	<b>NEUPRAVIČENI STROŠKI (NUS)</b>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
<b>II</b>	<b>SKUPAJ NEUPRAVIČENI STROŠKI</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>III</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA (US in NUS)</b>	<b>1.066.782,49</b>	<b>1.301.474,64</b>	<b>1.133.740,88</b>	<b>1.383.163,87</b>

## 11.4 Okvirna časovnica za izvedbo naložbe

MO Maribor se poteguje za pridobitev sofinanciranja naložbe na podlagi JR EKP UTM 2025, zato je dinamika priprave in izvedbe naložbe vezana na postopek predložitve vloge na navedeni javni razpis in odločitev MOPE o potrditvi vloge. MO Maribor bo vlogo za pridobitev sofinanciranja naložbe iz navedenega razpisa predložila januarja 2027.

Pred predložitvijo vloge je treba PZI prilagoditi zahtevam iz navedenega razpisa, na podlagi PZI izdelati investicijski program v skladu z uredbo UEM ter urediti vsa premoženjskopravna razmerja na zemljiščih. MO Maribor vodi postopke pridobivanja služnosti od lastnikov za zemljišča, na katerih so predvideni posegi. Ocenjuje, da bodo vse premoženjskopravne zadeve urejene do konca leta 2026.

Za naložbo v gradnjo DKP Melje–Metava je pripravljena dokumentacija PZI s popisom del in projektantskim predračunom. Ker gre za enostaven gradbeno inženirski objekt, gradbeno dovoljenje ni potrebno. Začetek gradnje kolesarske poti Melje–Metava je predviden julija 2027, zaključek gradnje pa julija 2028. Sledijo pregled končanega objekta ter izročitev kolesarske poti v uporabo in vzdrževanje.

Okvirna časovnica temelji na predpostavki, da bo vloga MO Maribor na navedeni razpis uspešna in pogodba o sofinanciranju naložbe sklenjena najpozneje junija 2027. Okvirna časovnica je prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 11: Okvirna časovnica za izvedbo naložbe

Ozn.	Dejavnost	Začetek mm/llll	Konec mm/llll
1	Projektna dokumentacija IDZ, PZI	02/2019	01/2025
2	Investicijska dokumentacija (DIIP in IP)	02/2026	06/2026
3	Predložitev popolne vloge na JR EKP UTM	12/2026	01/2027
4	Pregled in potrditev vloge pri MOPE	02/2027	05/2027
5	Predvidena sklenitev pogodbe z MOPE	05/2027	06/2027
6	Priprava in objava JN za izbiro izvajalcev GOI del, nadzor, VZD	03/2027	05/2027
7	Začetno štetje števila kolesarjev	05/2027	06/2027
8	Izbira izvajalcev, sklenitev izvajalskih pogodb	06/2027	06/2027
9	Gradnja kolesarske poti Melje–Metava	07/2027	07/2028
10	Gradbeni nadzor, koordinator VZD	07/2027	07/2028
11	Pregled končanega objekta in izročitev v uporabo	07/2028	08/2028
12	Zaključno štetje števila kolesarjeva	10/2028	10/2028
13	Administrativni zaključek projekta, plačilo zadnjega zahtevka	07/2028	12/2028
14	Informiranje in komuniciranje	06/2027	stalno

Po končani gradnji bo MO Maribor v okviru administrativnega zaključka projekta pripravila končno poročilo in končni zahtevek za povračilo nastalih upravičenih stroškov. Projekt bo v skladu z napotki iz JR EKP UTM 2025 zaključen s prejetjem plačila zadnjega izstavljenega zahtevka, predvidoma konec leta 2028.

### 11.5 Specifikacija (upravičenih) naložbenih stroškov po letih

V skladu z okvirno časovnico iz prejšnje točke se bo naložba izvajala v letih 2026–2028.

V letu 2026 bo investitor končal pripravo dokumentacije za naložbo in uredil premoženjskopravna razmerja na zemljiščih. Stroški priprave dokumentacije so vključeni v naložbo in bodo nastali letu 2026. Po končani pripravi naložbe in oddaji vloge na JR EKP UTM 2025 januarja 2027 bo MO Maribor v drugem četrtletju 2027 izvedla javno naročilo za izbiro izvajalcev. Stroški urejanja premoženjskopравnih razmerij ter priprave in izvedbe javnega naročila niso vključeni v naložbo.

Po sklenitvi pogodbe o sofinanciranju (predvidoma junija 2027) bodo sklenjene izvajalske pogodbe. Gradnja se bo predvidoma začela julija 2027 na pododseku 3 in se nadaljevala do pododseka 7, čigar gradnja je sicer vezana na gradnjo pododseka 8. Ta se ureja v okviru drugega projekta in ni vključen v naložbo. Za leto 2028 je predvidena gradnja pododsekov 9–13. Glavnina del bo osredotočena na pododseka 10 in 11, ki potekata po poplavnem območju ob strugi Drave. Na teh odsekih je predvidena tudi gradnja kanalizacije za padavinsko vodo in postajališča DravaBike. Gradnja se bo zaključila z ureditvijo prometne signalizacije na pododsekih 9, 12 in 13, predvidoma julija 2028.

Dinamika nastajanja stroškov v tekočih cenah z DDV je prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 12: **Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR z DDV, tekoče cene**

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	2026	2027	2028	Skupaj 2026-28
1	Pododsek 3		3.067,30	0,00	3.067,30
2	Pododsek 4		41.028,22	0,00	41.028,22
3	Pododsek 5		151.398,30	0,00	151.398,30
4	Pododsek 6		1.258,84	0,00	1.258,84
5	Pododsek 7		208.606,10	0,00	208.606,10
6	Pododsek 9		0,00	799,27	799,27
7	Pododsek 10		0,00	549.816,30	549.816,30
8	Pododsek 11		0,00	308.432,76	308.432,76
9	Pododsek 12		0,00	1.800,81	1.800,81
<b>10</b>	<b>Skupaj GOI dela</b>	<b>0,00</b>	<b>405.358,76</b>	<b>860.849,14</b>	<b>1.266.207,90</b>
11	Nepredvidena dela – ND (5 %)	0,00	20.267,94	43.042,46	63.310,40
<b>12</b>	<b>Skupaj GOI dela z ND</b>	<b>0,00</b>	<b>425.626,70</b>	<b>903.891,60</b>	<b>1.329.518,30</b>
13	Storitve zunanjih izvajalcev	7.320,00	12.780,11	30.961,32	51.061,43
14	Informiranje in komuniciranje		1.278,01	1.306,13	2.584,14
<b>15</b>	<b>Skupaj drugi stroški</b>	<b>7.320,00</b>	<b>14.058,12</b>	<b>32.267,45</b>	<b>53.645,57</b>
<b>16</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA</b>	<b>7.320,00</b>	<b>439.684,82</b>	<b>936.159,05</b>	<b>1.383.163,87</b>

V letu 2026 bodo nastali le stroški prilagoditve projektne in priprave investicijske dokumentacije (0,53 % celotne naložbe). V letih 2027 in 2028 bodo nastali stroški GOI del, nadzora in koordinatorja VZD ter stroški informiranja in komuniciranja (tabli s podatki o sofinancerju na gradbišču in ob zaključku gradnje). V letu 2027 bo nastalo 31,79 % (439.684,82 EUR), v letu 2028 pa 67,68 % (936.159,05 EUR) celotnih naložbenih stroškov.

## 11.6 Predvideni viri in dinamika financiranja

V naslednji preglednici so prikazani viri in dinamika financiranja naložbe. V skladu z javnim razpisom JR EKP UTM 23025 se iz kohezijskih sredstev financira največ 80 % priznanih upravičenih stroškov, skupaj z neodbitnim (nepovračljivim) DDV. 85 % sofinanciranega zneska izvira iz sredstev Unije, 15 % pa je sofinanciranje iz državnega proračuna. Preostalih 20 % upravičenih stroškov pokrije investitor. Neupravičenih stroškov predvidoma ne bo<sup>47</sup>.

V naslednji preglednici je prikazana dinamika financiranja naložbe, in sicer le v tekočih cenah, kot je predvideno v obrazcu vloge za prijavo na JR EKP UTM 2025.

Zaradi preglednosti so skupni upravičeni stroški ter sofinanciranje MO Maribor prikazani v zneskih z neodbitnim DDV in brez DDV. Neodbitni DDV je upravičen strošek. Pri tem projektu je neodbiten celotni DDV.

<sup>47</sup> Glejte sprotno opombo št. 46 na str. 50

Preglednica 13: Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene

Ozn	Vrsta stroška, viri financiranja	Leto	2026	2027	2028	Skupaj	Struktura (%)
1	Vrednost projekta z nepovratnim DDV		7.320,00	439.684,82	936.159,05	1.383.163,87	
2	Vrednost projekta brez DDV		6.000,00	360.397,39	767.343,47	1.133.740,86	
3	Upravičeni stroški (US)		7.320,00	439.684,82	936.159,05	1.383.163,87	
4	Podpora Unije: 80 % US			357.603,86	748.927,24	1.106.531,10	80,00
4.1	– EU (85 %)			303.963,28	636.588,15	940.551,43	
4.2	– proračun RS (15 %)			53.640,58	112.339,09	165.979,67	
5.1	Sofinanciranje MOM 20 % US (brez DDV)		6.000,00	67.279,48	153.468,69	226.748,17	
5.2	Sofinanciranje MOM 20 % US (z DDV)		7.320,00	82.080,96	187.231,81	276.632,77	20,00
6	Neupravičeni stroški (NUS) - MOM		0,00	0,00	0,00	0,00	
7	SKUPAJ NALOŽBA EU in MOM z DDV		7.320,00	439.684,82	936.159,05	1.383.163,87	
8	Skupaj sofinanciranje MOM z DDV		7.320,00	82.080,96	187.231,81	276.632,77	20,00

MO Maribor bo v primeru uspešne vloge na razpisu JR EKP UTM 2025 za sofinanciranje naložbe prejela sredstva v višini 80 % upravičenih stroškov (skupaj z neodbitnim DDV), kar znaša **1.106.531,10 EUR**, od tega 940.551,43 EUR iz sredstev Unije, 165.979,67 EUR pa iz državnega proračuna. Iz mestnega proračuna bo pokrila preostalih 20 % upravičenih stroškov, kar znaša z neodbitnim DDV 276.632,77 EUR (brez DDV pa 226.748,17 EUR).

Ker bo pogodba o sofinanciranju v primeru uspešne vloge MO Maribor na navedeni razpis sklenjena šele leta 2027, bo MO Maribor upravičene stroške, nastale v letu 2026, predfinancirala v celoti, v letu 2027 pa bo prejela vračilo 80 % teh stroškov, skupaj s podporo Unije, predvideno za leto 2027.

Načrtovana naložba **ne vsebuje** elementov državne pomoči.

## 12 ANALIZA ZAPOSLENIH IN ORGANIZIRANOST ZA IZVEDBO PROJEKTA

### 12.1 Analiza zaposlenih

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

MO Maribor kot investitorica za pripravo in izvedbo naložbe v gradnjo DKP Melje–Metava ne načrtuje novih zaposlitev.

Po končani naložbi bo objekt predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad, d. o. o., član JHMB. Tudi javno podjetje Nigrad kot predvideni vzdrževalec DKP Melje–Metava za vzdrževanje novega objekta gospodarske javne infrastrukture ne načrtuje novih zaposlitev.

Načrtovana naložba je z vidika ustvarjanja novih delovnih mest **nevtralna**.

### 12.2 Organiziranost za izvedbo načrtovane naložbe

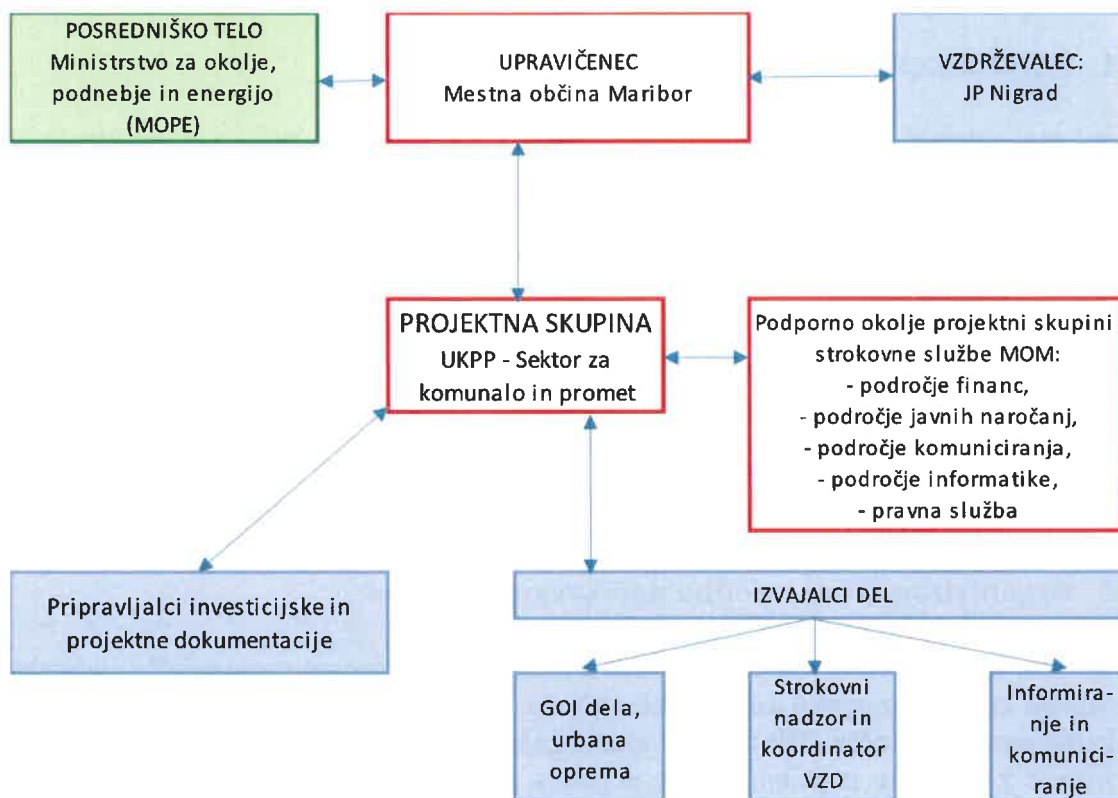
MO Maribor bo za izvedbo naložbe v skladu z zakonodajo o javnem naročanju<sup>48</sup> in internimi akti izbrala zunanje izvajalce za izvedbo GOI del, gradbeni nadzor in koordinatorja VZD. Postopek javnega naročila (JN) bo predvidoma začela marca in ga zaključila maja 2027. JN bo objavila z odložnim pogojem, da se pogodba z izbranim izvajalcem sklence le, če MO Maribor z MOPE sklence pogodbo o sofinanciranju projekta na podlagi uspešne vloge na razpis JR EKP UTM 2025.

Pri investitorju bo naložbo spremljal Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet. Skrbnik projekta bo Aleš Klinc, univ. dipl. inž. prom., z večletnimi izkušnjami pri vodenju tovrstnih projektov. Skrbnik projekta bo skrbel za pripravo in nemoten potek naložbe, spremljal delo izbranih zunanjih izvajalcev in usklajeval potek projekta z drugimi organizacijskimi enotami investitorja (npr. Urad za finance in proračun, pravna služba). Če bo MO Maribor pridobila sredstva za sofinanciranje naložbe na podlagi uspešne vloge na navedeni razpis, bo skrbnik projekta zagotovil spremljanje izvedbe, komuniciranje in poročanje o izvajanju v skladu s pogodbo, ki jo bo MO Maribor sklenila z Ministrstvom za okolje, podnebje in energijo (MOPE).

Organiziranost prijavitelja/upravičenca za izvedbo naložbe je prikazana v naslednjem organigramu:

<sup>48</sup> ZJN-3, Uradni list RS, št. 91/15 s spremembami in dopolnitvami, nazadnje spremenjen v 88/23 – ZOPNN-F

Slika 4: Organigram z udeleženci za izvedbo naložbe



### 13 OCENA SKLADNOSTI NALOŽBE S HORIZONTALNIMI NAČELI

Načrtovana naložba mora biti v vseh fazah (načrtovanje, projektiranje, izvajanje in obratovanje) skladna s horizontalnimi načeli iz člena 9 Uredbe 2021/1060/EU.

#### *Ocena skladnosti naložbe z načeli spoštovanja temeljnih pravic, spodbujanja enakosti med moškimi in ženskami ter preprečevanje vseh vrst diskriminacije*

---

V celotni življenjski dobi naložbe, od priprave do obratovanja, so bili in bodo zagotovljeni enaki pogoji sodelovanja za ženske in moške. Upoštevana so načela nediskriminacije in enakih možnosti, vključno z zagotavljanjem dostopnosti in varnosti za uporabnike vseh generacij. Ureditev kolesarske povezave bo omogočala neovirano kolesarjenje za uporabnike vseh starosti. Za varnost bo poskrbljeno s prepovedjo prometa z motornimi vozili, razen na odsekih 10 in 11, kjer bo lastnikom zemljišč dovoljen dostop do zemljišč s kmetijsko mehanizacijo, kar bo urejeno z ustrezno prometno signalizacijo. Prehodi za pešce bodo opremljeni s taktilnimi oznakami.

Naložba bo zagotavljala enake možnosti in nediskriminacijo glede na različne osebne okoliščine, kot so spol, starost, invalidnost, rasa, etnična, narodna in verska pripadnost, spolna usmerjenost, pri čemer bodo v skladu s potrebami upoštevani tudi Postopkovnik za zagotovitev izpolnitve horizontalnih omogočitvenih pogojev „Dejanska uporaba in izvajanje Listine Evropske unije o temeljnih pravicah“ ter drugi ustrezni dokumenti. Navedena načela 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).

Po končani naložbi bo kolesarska povezava Melje–Metava kot del javne infrastrukture za trajnostno mobilnost brezplačno in pod enakimi pogoji na voljo vsem prebivalcem in obiskovalcem občine.

## 14 VARSTVO OKOLJA IN OCENA SKLADNOSTI Z NAČELOM DNSH

To poglavje zajema kratko oceno vpliva načrtovane naložbe na okolje v času gradnje in obratovanja ter oceno skladnosti z načelom DNSH v celotnem življenjskem ciklu naložbe, tj. v času gradnje in obratovanja. Za morebitno razgradnjo naložbe ob koncu življenjske dobe veljajo enake ocene kot za gradnjo. Ocene so narejene na podlagi projektne dokumentacije PZI za DKP Melje–Metava in v skladu z usmeritvami organa upravljanja v zvezi z načelom DNSH.

### 14.1 Vpliv naložbe na okolje v času obratovanja

Naložba bo potekala po območju Natura 2000 – Drava (ID št.: SI5000011), ekološko pomembnem območju in območju naravnih vrednot. Posegi bodo potekali tudi v neposredni bližini vodotoka, reke Drave. Ker gre za objekt javne gospodarske infrastrukture, je gradnja v skladu s 37. čl. Zakona o vodah<sup>49</sup> (ZV-1) dovoljena. Vsi posegi v prostor so v skladu s 5. členom ZV-1 načrtovani tako, da ne prihaja do poslabšanja stanja voda, upoštevani so tudi predpisani odmiki od brežine v skladu z zahtevo ZRSVN. Del obravnavanega območja je poplavno območje, in sicer razredov velike, srednje in majhne poplavne nevarnosti. Zato je na območjih, kjer se poplavam ni mogoče izogniti, predvidena makadamska površina kolesarske poti, ki se po poplavah lažje sanira.

Naložba je načrtovana in bo izvedena tako, da v času obratovanja, po končanih delih, ne bo **nikakršnih škodljivih vplivov** na okoljske cilje. Naložba bo prispevala k izboljšanju okolja, saj bo prispevala k premiku dela prometa med mestom in podeželskimi naselji v KS Malečnik–Ruperče, ki se zdaj opravlja z osebnimi avtomobili, na kolesa ali električna kolesa ter s tem prispevala k zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov iz motoriziranega prometa.

Gradnja odseka DKP Melje–Metava je izvedba ukrepa gradnje dela državnega kolesarskega omrežja D3, ki, kot je ugotovljeno v predhodni oceni vpliva PEKP na okolje, po končani izvedbi zagotavlja 100-odstotni koeficient podpore ciljem na področju podnebnih sprememb in 100-odstotni koeficient podpore okoljskim ciljem. Obratovanje DKP Melje–Metava bo v celoti skladno z načelom, da ne vpliva bistveno (DNSH).

### 14.2 Varstvo okolja med gradnjo DKP Melje–Metava

V času **gradnje** lahko pride do kratkotrajnih in (predvidoma) nebistvenih vplivov na nekatere vidike okolja, zlasti emisij v zrak, vodo in tla, hrupa ter vplivov na obrežno vegetacijo ob reki. Investitor je pridobil projektne in druge pogoje ZRSVN. Načrtovani posegi so skladni z vsemi zahtevami ZRSVN, tudi z dodatno zahtevo glede časa izvedbe posegov zaradi zaščite ptic in gnezdišč v sezoni gnezdenja.

V PZI so navedeni ukrepi za preprečevanje vsakršnega poslabšanja brežin in obrečne linijske vegetacije med gradnjo. Ti so podrobneje prikazani v oceni skladnosti z DNSH. Ob strogem upoštevanju predpisov za varovanje narave, ustrezni organizaciji gradbišča in dela ter preprečevanju vsakršnih emisij v vodo in tla je ocenjeno, da bodo vplivi na okolje med gradnjo nebistveni in omejeni samo na čas gradnje.

<sup>49</sup> ZV-1, Uradni list RS, št. 67/02 s spremembami, zadnjič spremenjen z odl. US, Uradni list RS, št. 52/24

### 14.3 Ocena skladnosti naložbe z načelom DNSH

Projekti, ki se financirajo v okviru PEKP, morajo ustrezati načelom, da se ne škoduje bistveno (Do No Significant Harm – DNSH) v skladu z 9. členom Uredbe (EU) 2021/1060<sup>50</sup>, ob upoštevanju Smernic organa upravljanja za uporabo načela, da se ne škoduje bistveno<sup>51</sup>, in kjer je relevantno, Tehničnih meril za izbor projektov za izpolnjevanje načela, da se ne škoduje bistveno<sup>52</sup> ter Omilitvenih ukrepov in priporočil iz predhodne ocene Programa EKP 2021–2027<sup>53</sup>.

#### *Podnebne spremembe (blažitev podnebnih sprememb DNSH 1)*

---

Kolesarska povezava DKP Melje–Metava bo namenjena kolesarjem, zato uporaba kolesarske poti ne bo povzročala izpustov toplogrednih plinov. Na celotnem obravnavanem območju, kjer DKP poteka zunaj vozišč, bo promet z motornimi vozili prepovedan, razen da odsekih 10 in 11, kjer bo dovoljen dostop do zemljišč s kmetijsko mehanizacijo in dostop za intervencijska vozila. Prepoved in dovoljen dostop bosta urejena z ustrežno prometno signalizacijo.

Načrtovana naložba bo prispevala k boljšim pogojem za kolesarjenje na dnevnih poteh med podeželskimi naselji v KS Malečnik–Ruperče in mestom Maribor. Zagotovila bo tudi boljši dostop do kolesarskih (in peš) poti, ki že potekajo v KS Malečnik–Ruperče in vodijo do turističnih kmetij, vinotočev in turističnih znamenitosti. Ljudi bo spodbujala h kolesarjenju in s tem posredno prispevala tudi k zmanjšanju motornega prometa in izpustov iz motornih vozil. Prispevek k zmanjšanju vplivov bo zagotovljen v celotnem življenjskem ciklu naložbe, razen nepomembnih začasnih vplivov v času gradnje.

#### *Prilagajanje podnebnim spremembam (DNSH 2)*

---

Količina padavin in hipnih nalivov se na območju Republike Slovenije v zadnjih letih povečuje. Z ustrežno ureditvijo odvodnjavanja naložba prispevala k neposrednemu pronicanju dela padavinske vode v tla in s tem k manjšemu obremenjevanju sistema odvodnjavanja. Na območju, kjer se poplavam ni mogoče izogniti, je predvidena makadamska vrhnja plast, ki se po poplavih lažje sanira. Na tem območju je predvidena tudi gradnja kanalizacije za padavinsko vodo, ki je načrtovana tako, da se padavinska voda ob večjih nalivih ne bo zadrževala na kolesarski površini.

#### *Trajnostna raba in varstvo vodnih in morskih virov (DNSH 3)*

---

Sladnost s tem načelom za načrtovano naložbo ni pomembna, saj naložba ne posega v strugo reke Drave in ne bo vplivala na površinske in podzemne vode.

---

<sup>50</sup> Uredba (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in sveta z dne 21. junija 2024, UL L 231, 30.06.2021

<sup>51</sup> 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)

<sup>52</sup> prav tam

<sup>53</sup> Strokovna in tehnična podpora pri izvedbi celovite presoje vplivov na okolje za program evropske kohezijske politike 2021–2027 (CPVO za PEKP), Dodatek za presojo načela, da se ne škoduje bistveno, Ljubljana, 2022

### *Krožno gospodarstvo, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem (DNSH 4)*

Prispevek h krožnemu gospodarstvu bo zagotovljen z uporabo naravnih materialov (npr. gramoz, kamenje, les), ki jih je mogoče ponovno uporabiti. To bo prispevalo k nastajanju manjše količine odpadkov. Tudi med rušitvami in gradnjo bo ob upoštevanju napotkov za ravnanje z odpadki, navedenih v načrtu gospodarjenja z gradbenimi odpadki, zagotovljena skrb za nastajanje čim manjše količine odpadkov, ponovno uporabo v skladu z možnostmi ter za oddajo odpadkov, ki jih ni mogoče ponovno uporabiti na gradbišču, pooblaščenim organizaciji za zbiranje gradbenih odpadkov.

### *Preprečevanje in nadzorovanje onesnaženosti zraka, vode ali tal (DNSH 5)*

Izvajanje načrtovane naložbe (rušitve, gradnja) bo kot vsako gradbišče povzročilo kratkotrajne in ne bistvene vplive na onesnaževanje zraka, vode in tal, čemur se ni mogoče v celoti izogniti. Po končani prenovi bo na kolesarski povezavi (z izjemo pododsekov 10 in 11 ter območij, kjer bo kolesarska pot potekala po lokalnih cestah skupaj z motornim prometom) dovoljen le promet kolesarjev. Prepoved motornega prometa pomeni, da ne bo izpustov toplogrednih plinov v zrak ter onesnaženja zaradi iztekanja goriva in motornega olja v tla in posledično v podzemne vode. Pri gradnji bodo v skladu z zahtevami nosilcev urejanja prostora upoštevani vsi ukrepi za ohranjanje kakovosti podzemne vode.

### *Varstvo in ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov (DNSH 6)*

Naložba bo potekala na območju z naravnimi viri ter na varovanem in vplivnem območju Nature 2000. V skladu s pridobljenimi projektnimi in drugimi pogoji ZRSVN bo poskrbljeno za ohranitev obrežne avtohtone linijske vegetacije ob strugi Drave. Drevesa, ki jih bo treba zaradi gradnje kolesarske povezave odstraniti ali so že odstranjena, bodo nadomeščena z avtohtonimi drevesi. Za ohranitev gnezdišč in populacije ptic bodo na celotnem območju obdelave ohranjena drevesa listavcev, še posebej sušice in drevesa z dupli. Za preprečevanje škode populaciji ptic bodo vsa gradbena dela v bližini reke (na pododsekih 10 in 11) potekala zunaj gnezditvene sezone ptic, tj. med 1. avgustom in 1. marcem. Za ta pododseka bo pripravljen načrt obratovanja z opredeljenim načinom vzdrževanja in načinom preprečevanja prekomernega vpliva na naravo zaradi hrupa, preprečevanja vožnje z vozili na motorni pogon in negativnih vplivov zaradi prekomerne prisotnosti ljudi.

MO Maribor bo ob predložitvi vloge na JR EKP UTM 2025 izpolnila obrazec 6 Ocena skladnosti z načelom DNSH.

## **14.4 Odpornost naložbe na podnebne spremembe**

Naložba zajema gradnjo kolesarske infrastrukture z življenjsko dobo, daljšo od pet let. Za zagotovitev odpornosti na podnebne spremembe bodo pri gradnji uporabljeni kakovostni, trajni in naravni materiali, ki bodo zagotavljali dolgotrajno rabo ne glede na podnebne razmere (visoke temperature, nalivi, zmrzal ipd.). Odvodnjavanje padavinskih vod bo urejeno na podlagi hidravličnih preračunov padavin. Na poplavnem območju, kjer se poplavam ni mogoče izogniti, bo vrhnja površina kolesarske poti v makadamski izvedbi, ki jo je po poplavih lažje sanirati.

MO Maribor bo ob predložitvi vloge na JR EKP UTM 2025 izpolnila obrazec 7 Ocena krepitve podnebne odpornosti infrastrukture.

## 15 SMISELNOST IN MOŽNOST NADALJNJE PRIPRAVE DOKUMENTACIJE

### 15.1 Ocena smotrnosti, učinkovitosti in ekonomske upravičenosti naložbe

Z načrtovano naložbo bo investitor, MO Maribor:

- dosegel lokalne in prispeval k doseganju nacionalnih ciljev, povezanih z gradnjo kolesarskih površin za dnevne poti med podeželskimi naselji v KS Malečnik–Ruperče in mestnim središčem ter gradnjo državnega kolesarskega omrežja D3 v občini Maribor – severni krak Dravske kolesarske poti;
- načrtovana naložba bo prispevala k doseganju kazalnikov učinka in rezultata, ki so v okviru programa evropske kohezijske politike (EKP) predpisani za specifični cilj RSO 3.2 na ravni države:
  - prispevek h kazalnikom **učinka**: tri nova parkirna mesta za kolesa, števec kolesarjev in približno 6.500 m nove kolesarske povezave;
  - prispevek h kazalniku **rezultata**: število kolesarjev na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo: 4000;
- MO Maribor ocenjuje, da načrtovana naložba ustreza vsem pogojem in merilom za ocenjevanje operacij v okviru JR EKP UTM 2025;
- analiza stroškov in koristi bo izdelana v investicijskem programu. Izkustvena ocena stroškov in koristi kaže, da so koristi naložbe večje od načrtovanih stroškov. Finančna vrzel bo enaka stroškom naložbe, saj naložba ne bo ustvarjala prihodkov, kar pomeni, da je upravičena do sofinanciranja iz sredstev EKP. Naložba bo zagotavljala tudi širše družbene koristi, saj je njena ekonomska stopnja donosnosti večja od uporabljene ekonomske diskontne stopnje, koristi projekta pa presegajo stroške.

V skladu z navedenim je načrtovana naložba v gradnjo DKP Melje–Metava utemeljena in upravičena do sofinanciranja iz sredstev EU. Zato je smiselno nadaljevati pripravo investicijske dokumentacije.

### 15.2 Nadaljnja priprava investicijske dokumentacije

Smiselnost in možnosti nadaljnje priprave investicijske dokumentacije opredeljujemo z vidika uredbe o metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije (UEM) ter postopkov za pridobitev sofinanciranja naložbe na podlagi JR EKP UTM 2025:

- vrednost naložbe presega mejno vrednost 500.000,00 EUR z DDV iz člena 4. uredbe UEM, zato je treba v skladu s to uredbo za financiranje naložbe z javnimi sredstvi pripraviti tudi investicijski program;
- za pridobitev sredstev za financiranje naložbe iz navedenega razpisa je zahtevana pripravljenost naložbe za izvedbo, ki se meri s pripravljenostjo projektne dokumentacije (PZI) in celotne investicijske dokumentacije, izdelane v skladu z uredbo UEM.

## 16 SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN ZAKONODAJE

Ta DIIP je pripravljen v skladu s predpisano metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije in zahtevami iz razpisa JR EKP UTM 2025 na podlagi projektne dokumentacije PZI, ki je pripravljena za DKP med Meljem in Metavo.

### *Strokovne podlage*

---

- Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025), sprememba/dopolnitev februar 2026, z razpisno dokumentacijo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, maj 2025 in februar 2026
- Projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije PZI za ureditev državne kolesarske povezave „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku med Meljem in Metavo, št. projekta 34, Proinfra, inženirski biro, d. o. o., Gosposvetska 84, Maribor, 10. 2. 2020
- PZI, Ureditev državne kolesarske povezave „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku med Meljem in Metavo, čistopis po recenziji, št. projekta 34, Proinfra, inženirski biro, d. o. o., Gosposvetska 84, Maribor, januar 2025

### *Strateški dokumenti, politike, smernice in navodila*

---

- Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, Evropska komisija, december 2014
- 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
- Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Mestne občine Maribor za obdobje 2026–2033, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru, ZUM urbanizem, planiranje in projektiranje, d. o. o., SWIROO, prometne storitve, d. o. o., Maribor, marec 2026
- 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 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, Uradni 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 dobrove in Dravskega polja, Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13, 79/15 in 180/20
- 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 spodbujanju skladnega regionalnega razvoja, Uradni list RS, št. 20/11, 57/12, 46/16 in 18/23 – ZDU-10
- Zakon o urejanju prostora – ZureP-3, Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP in 23/24
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1), Uradni list RS, št. 56/08 – UPB s spremembami in dopolnitvami, zadnja sprememba Uradni list RS, št. 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*

---

- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za podeželje v Občini Maribor (uradno prečiščeno besedilo št. 2), MUV, št. 15/15<sup>54</sup>. Posplošena namenska raba je v skladu z navedenim prostorskim aktom

### *Statistični in drugi podatki*

---

- Letno poročilo družbe Nigrad d. o. o. za leto 2024, Ajpes JOLP, dostop marec 2026
- Partnerstvo za Dravsko kolesarsko pot, objavljeno na <https://dravabike.si/partnerstvo-za-dravsko-kolesarsko-pot>
- podatki: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl>, (marec 2026)
- Pomladanska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, Ljubljana, marec 2026.

---

<sup>54</sup> Medobčinski uradni vestnik Štajerske in Koroške regije – MUV, št. 15/2015