



MESTNA OBČINA MARIBOR
ŽUPAN

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

Številka: 41001-403/2018-169

Datum: 08.07.2026

GMS - 968

MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 33. DOPISNI SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR**

NASLOV GRADIVA: **NOVELACIJA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (NIP) – NAKUP IN
IZGRADNJA POLNILNE INFRASTRUKTURE ZA E-BUSE**

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

GRADIVO PREDLAGA: Aleksander Saša Arsenovič, župan

POROČEVALEC: Matej Moharič, strokovni sodelavec VII/2-II

PREDLOG SKLEPA:

Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme novelacijo investicijskega programa (NIP) za projekt Nakup in izgradnja polnilne infrastrukture za e-buse ter pooblasti župana MOM za podpis NIP in sklepa o potrditvi NIP.
Mestni svet nalaga pripravljavcem NIP, da za dopolnitev vloge za CTN po potrebi vnesejo redakcijske popravke, če ti ne spreminjajo ključnih sestavin NIP.



Aleksander Saša Arsenovič
Župan

08 -07- 2026

Davorka PREGL
po pooblastilu





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

Številka: 41001-403/2018-169
Datum: 08.07.2026

PODPISNI LIST
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 33. DOPISNI SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR

Naslov gradiva:	NOVELACIJA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (NIP) – NAKUP IN IZGRADNJA POLNILNE INFRASTRUKTURE ZA E-BUSE
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	1. Obrazložitev s predlogom sklepa o NIP št. 41001-403/2018-167

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Matej Moharič, strokovni sodelavec VII/2-II	Urad za komunalno, promet in prostor	8.7.2026	
Gradivo pregledal- a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Andraž Mlaker Sekretar – vodja urada	Urad za komunalno, promet in prostor	8.7.2026	
Dokument finančno pregledala		Urad za finance in proračun		
Gradivo pregledala Vodja organa	Marija Kaučič – Vodja urada po pooblastilu št. 10004-8/2007-34, z dne 30. 12. 2024	Urad za finance in proračun	8.7.2026	
Gradivo pregledala direktorica MU	Lidija Krebl		08-07-2026	
Dokument parafiral podžupan:	Davorka Pregl Srečko Vilar Gregor Reichenberg	Kabinet župana		
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	8.7.2026	



OBRAZLOŽITEV PREDLOGA ZA POTRDITEV NIP

1. Pravna podlaga

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

2. Uvodna pojasnila

Mestna občina Maribor (MOM) pripravlja projekt izgradnje električne polnilne infrastrukture za električne avtobuse (e-buse) na štirih lokacijah v Mariboru ter se poteguje za pridobitev sofinanciranja projekta iz mehanizma Celostnih teritorialnih naložb (CTN) v obdobju 2021–2027, specifični cilj RSO 2.8 „Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika“, prednostne naloge 4 „Trajnostna mobilnost“.

Projekt je bil v prvi fazi izbire projektov potrjen in 12. avgusta 2025 uvrščen na seznam projektov, ki se lahko sofinancirajo iz CTN. Novembra 2025 je MOM pristojnemu (tedanjemu) Ministrstvu za okolje, prostor in energijo (MOPE) predložila vlogo za presojo in potrjevanje projektov v drugi fazi potrjevanja projektov v okviru CTN. Vlogi je bil priložen investicijski program (IP), ki je bil obravnavan in potrjen na 25. redni seji Mestnega sveta maja 2025. Projekt je bil razdeljen na dve fazi: v prvi fazi je bila predvidena postavitve treh polnilnih postaj (ene na glavni avtobusni postaji in dveh na območju delavnic JP Marprom na Pobrežju), v drugi fazi pa 15 dodatnih polnilnih postaj na štirih lokacijah v mestu.

MOM je v letih 2022–2025 s sofinanciranjem iz EKO sklada kupila 20 električnih vozil za javni mestni potniški promet (JMPP), v letošnjem letu pa električni vozni park povečuje za dodatnih 23 avtobusov. Zakon in lokalni predpisi nalagajo MOM, da zagotovi polnilno infrastrukturo za obratovanje električnih avtobusov v JMPP. Ob intenzivnem povečevanju števila električnih avtobusov zmogljivosti polnilne infrastrukture ne dohajajo potreb. Zaradi nujnosti naložbe v povečanje zmogljivosti je MOM v letu 2025 s postavitvijo treh novih polnilnih postaj že izvedla prvo fazo naložbe, obravnavane v IP. Nakup teh polnilnih postaj je bil sofinanciran iz Instrumenta za povezovanje Evrope (projekt Multi-e).

Z izvedeno naložbo se je naložba, obravnavana v IP, precej spremenila, saj se prva faza (tri že postavljene polnilne postaje) izloči iz naložbe. Za preostali del naložbe (drugo fazo iz IP) je bila medtem izdelana projektna dokumentacija za izvedbo (PZI; Štajerski inženiring, december 2025/julij 2026), s katero so podrobno opredeljene tehnične rešitve, vsebina in vrednost naložbe. Glede na IP so se tako spremenili vsebina in vrednost naložbe, višina upravičenih stroškov in viri financiranja, kar v skladu z uredbo UEM zahteva izdelavo novelacije investicijskega projekta (NIP). Ta NIP je hkrati pripravljen tudi za dopolnitev vloge za sofinanciranje iz CTN, predložene na MOPE. Rok za predložitev dopolnitev in prilog poteče 10. julija 2026.

3. Cilji in vsebina naložbe

Glavni cilj naložbe je zagotoviti zadostne zmogljivosti polnilne infrastrukture za nemoteno obratovanje električnih avtobusov, s katerimi se izvaja obvezna gospodarska javna služba (GJS) JMPP. MOM bo cilj dosegla s postavitvijo štirih polnilnih parkov z 18 polnilnimi postajami in skupaj 22 polnilnimi mesti na štirih lokacijah v mestu:

- avtobusna postaja na Mlinski cesti: sedem pantografov in trije stropni kabli,
- Jadranska cesta: štiri prostostoječe polnilne postaje in dva pantografa,
- postajališče Tezenska Dobrava: en pantograf,
- parkirišče pri delavnicah JP Marprom na Pobrežju: štiri prostostoječe polnilne postaje s po dvema polnilnima mestoma na postajo.

Skupna izhodna moč polnilnih postaj bo znašala 2.350 kW.





Slika: Prostostoječa polnilna postaja z dvema polnilnima mestoma in pantograf na drogu

Na lokacijah polnilnih postaj bodo urejene površine za parkiranje avtobusov v času polnjenja. Naložba bo potekala v letih 2026 in 2027. Začne se s polnilnim parkom na avtobusni postaji Mlinska, sledita polnilna parka na Jadranski cesti in postajališču Tezenska Dobrava, naložba se konča s polnilnim parkom na parkirišču pri delavnicah JP Marprom. Polnilne postaje bodo namenjene le za polnjenje električnih avtobusov in **ne bodo javno dostopne**. Upravljal in vzdrževal jih bo izvajalec GJS mestnega linijskega potniškega prometa, JP Marprom.

4. Vrednost naložbe, viri in dinamika financiranja

Ocenjena vrednost naložbe skupaj s stroški zunanjih izvajalcev ter informiranja in komuniciranja, znaša brez DDV 2.721.597,94 EUR; z DDV, ki ga MOM v celoti odbije, pa 3.320.349,48 EUR. Naložba bo potekala v letih 2026–2027, vendar bo gradnja trajala manj kot eno leto, zato preračun vrednosti v tekoče cene ni potreben. Dinamika stroškov je prikazana v naslednji preglednici:

Ozn.	Postavke po lokacijah	2026	2027	Skupaj
1	GOI dela, naprave in elektroinstalacije skupaj	1.009.597,94	1.602.177,60	2.611.775,54
1.1	Polnilni park avtobusna postaja (AP) Mlinska	636.821,88	0,00	636.821,88
1.2	Polnilni park Jadranska cesta	372.776,06	611.672,14	984.448,20
1.3	Polnilni park postajališče Tezenska Dobrava	0,00	232.658,64	232.658,64
1.4	Polnilni park parkirišče delavnice	0,00	757.846,82	757.846,82
2	Storitve zunanjih izvajalcev	70.500,00	35.322,40	105.822,40
3	Informiranje in komuniciranje	1.500,00	2.500,00	4.000,00
4	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA BREZ DDV	1.081.597,94	1.640.000,00	2.721.597,94
5	DDV*	237.951,54	360.800,00	598.751,54
6	NALOŽBA Z DDV	1.319.549,48	2.000.800,00	3.320.349,48

Sredstva za financiranje stroškov so v višini, prikazani v preglednici, opredeljena v Načrtu razvojnih programov MOM za obdobje 2025–2027, na številki projekta v NRP OB070-25-0037 Nakup in izgradnja električnih polnilnic za e-buse.

MOM se poteguje za pridobitev sofinanciranja naložbe iz mehanizma CTN. Če bo vloga uspešna, bo MOM pridobila sofinanciranje v višini 80 % upravičenih stroškov naložbe, kar v znaša 2.177.278,35 EUR, iz proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov v višini 544.319,59 EUR. Neupravičenih stroškov ni, razen DDV, ki ga MOM v celoti odbije. Dinamika in viri financiranja naložbe so prikazani v preglednici na naslednji strani.



Ozn.	Stroški in viri	Leto	2026	2027	Skupaj 2026–2027	Struktura %
1	Upravičeni stroški (US)		1.081.597,94	1.640.000,00	2.721.597,94	
1.1	CTN - Podpora Unije - 80 % US, od tega:		865.278,35	1.312.000,00	2.177.278,35	80,00
a	– ESRR 85 %		735.486,60	1.115.200,00	1.850.686,60	
b	– proračun RS 15 %		129.791,75	196.800,00	326.591,75	
1.2	Lastna sredstva MO Maribor – 20 % US		216.319,59	328.000,00	544.319,59	20,00
2	Neupravičeni stroški (NUS): DDV *		237.951,54	360.800,00	598.751,54	
3	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS		1.319.549,48	2.000.800,00	3.320.349,48	

Zaradi povečanega obsega upravičenih stroškov v primerjavi z IP se je pričakovana podpora Unije glede na vrednost, potrjeno s sklepom o uvrstitvi projekta na seznam CTN, povečala za 182.426,96 EUR (10,91 %, kar je v mejah dopuščenega povečanja v okviru „kvote“), vendar skupaj s preostalima projektoma, ki ju MOM prijavlja v okviru specifičnega cilja RSO 2.8 (Ureditev Gregorčičeve ulice s Trgom generala Maistra in Ureditev Ljubljanske ulice), **ne presega** indikativne alokacije sredstev za MOM v RSO 2.8 CTN.

Tudi ta naložba je zaradi nezadostnih zmogljivosti razpoložljive polnilne infrastrukture nujna. MOM je zato že izvedla javno naročilo (JN003018/2026-EUe16) za izbiro izvajalca za gradnjo in opremljanje polnilnih parkov. Izvajalec bo objavljen v kratkem.

Naložba izpolnjuje vse pogoje za pridobitev sofinanciranja iz mehanizma CTN in je pripravljena za izvedbo. Če bo vloga uspešno dopolnjena, ni ovir za pridobitev sofinanciranja.

5. Predlog sklepa:

Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme novelacijo investicijskega programa (NIP) za projekt Nakup in izgradnja polnilne infrastrukture za e-buse ter pooblasti župana MOM za podpis NIP in sklepa o potrditvi NIP.

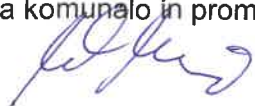
Mestni svet nalaga pripravljavcem NIP, da za dopolnitev vloge za CTN po potrebi vnesejo redakcijske popravke, če ti ne spreminjajo ključnih sestavin NIP.

Pripravil:

Matej Moharić

Urad za komunalo, promet in prostor

Sektor za komunalo in promet






MESTNA OBČINA MARIBOR

Nakup in izgradnja polnilne infrastrukture za e-buse

Novelacija investicijskega programa



Maribor, julij 2026

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

Slika na naslovnici: Postavitev e-polnilnic za električne avtobuse na lokacijah v MOM, DIIP, maj 2024

VSEBINA

1	UVODNA POJASNILA.....	6
2	PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE.....	8
2.1	Predstavitel investitorja	8
2.2	Predstavitel predvidenega upravljavca polnilnih postaj.....	10
2.3	Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije	11
3	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA (IP).....	12
4	POVZETEK NOVELACIJE INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	16
5	ANALIZA STANJA.....	21
5.1	Analiza stanja in potrebe uporabnikov	21
5.2	Nujnost načrtovane naložbe	23
6	ANALIZA LOKACIJE – UMEŠČENOST NAČRTOVANE NALOŽBE V MESTU MARIBOR.....	24
6.1	Lokacije za postavitev polnilne infrastrukture v MO Maribor	24
6.2	Zemljišča in premoženjskopravna razmerja	26
6.3	Projektne in investicijske dokumentacije	27
7	RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI NALOŽBE.....	32
7.1	Namen in cilji naložbe v skladu z zahtevami CTN za trajnostno mobilnost.....	32
7.2	Načrtovani neposredni učinki naložbe.....	33
8	PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	34
8.1	Bela knjiga o evropski prometni politiki	34
8.2	Usklajenost naložbe z nacionalnimi strategijami in politikami	34
8.2.1	<i>Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030</i>	<i>34</i>
8.2.2	<i>Nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN)</i>	<i>35</i>
8.2.3	<i>Uredba o zelenem javnem naročanju</i>	<i>36</i>
8.3	Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami	36
8.3.1	<i>Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027</i>	<i>36</i>
8.3.2	<i>TUS – Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035.....</i>	<i>37</i>
8.3.3	<i>Celostna prometna strategija mesta Maribor.....</i>	<i>38</i>
8.3.4	<i>Strategija energetske učinkovite večnamenske polnilne infrastrukture za javni potniški promet v Mariboru</i>	<i>38</i>
9	PREVERITEV SKLADNOSTI NALOŽBE Z VSEBINSKIMI IZHODIŠČI MOPE.....	39
9.1	Postopek potrjevanja vlog v mehanizmu CTN z ocenjenim časovnim okvirom	39
9.2	Skladnost naložbe z upravičenimi nameni in ukrepi iz Vsebinskih izhodišč MOPE.....	41
9.2.1	<i>Skladnost naložbe v polnilno infrastrukturo z upravičenimi nameni</i>	<i>41</i>
9.2.2	<i>Skladnost naložbe s specifičnimi pogoji za spodbujanje uporabe alternativnih goriv v mestih.....</i>	<i>41</i>
9.3	Prispevek načrtovane naložbe k doseganju kazalnikov PEKP	43
10	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI.....	44
11	OBRAVNAVA IN UTEMELJITEV IZBRANE VARIANTE	45
12	TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV	48
12.1	Vrsta investicije	48
12.2	Vsebina načrtovane naložbe	48

12.3	Tehnično-tehnološke rešitve.....	48
13	OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	53
13.1	Vrsta investicije z vidika Vsebinskih izhodišč MOPE.....	53
13.2	Ocena investicijskih stroškov	53
13.3	Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe.....	54
13.3.1	<i>Kategorije upravičenih stroškov, ki jih zajema naložba</i>	<i>54</i>
13.3.2	<i>Opredelitev upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe v skladu s poglavjem 4.2 Vsebinskih izhodišč MOPE</i>	<i>55</i>
13.4	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe	56
13.5	Specifikacija stroškov naložbe po letih	57
13.6	Predvideni viri in dinamika financiranja	58
14	PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO ZAČETKU DELOVANJA NALOŽBE V EKONOMSKI DOBI PROJEKTA	60
14.1	Stroški delovanja naložbe	60
14.2	Prihodki	61
15	VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI NALOŽBE	62
15.1	Finančna analiza.....	62
15.2	Ekonomska analiza	64
15.3	Koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju.....	66
16	ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI NALOŽBE.....	67
16.1	Analiza tveganja	67
16.2	Analiza občutljivosti naložbe.....	67
17	ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI	69
17.1	Analiza zaposlenih.....	69
17.2	Usposobljenost prijavitelja za izvedbo načrtovane naložbe	69
17.3	Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe.....	70
17.4	Postopek izbire izvajalcev	71
17.5	Organiziranost investitorja za spremljanje doseganja učinkov naložbe	72
17.6	Zaključek naložbe.....	72
18	OCENA VPLIVA NALOŽBE NA OKOLICO IN OKOLJE	73
18.1	Vpliv naložbe na okolje v času izvajanja del	73
18.2	Ocena vpliva naložbe na okolje v času obratovanja naložbe	73
19	OCENA SKLADNOSTI NALOŽBE S HORIZONTALNIMI NAČELI.....	74
19.1	Skladnost z načeli spoštovanja temeljnih pravic, spodbujanja enakosti med moškimi in ženskami ter preprečevanje vseh vrst diskriminacije	74
19.2	Skladnost načrtovanja z evropskim načeli in smernicami na področju trajnostnega razvoja ..	75
19.3	Upoštevanje načel Novega evropskega Bauhausa	75
19.4	Ocena skladnosti naložbe z DNSH	75
19.5	Odpornost naložbe na podnebne spremembe	76
20	SKLEPNE MISLI	77
21	SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN LITERATURE	78
	PRILOGA: PREGLEDNICA VKLJUČENIH ELEMENTOV ŠTUDIJE IZVEDBE.....	80

Seznam preglednic

Preglednica 1:	Povzetek ocenjene vrednosti naložbe v stalnih in tekočih cenah, v IP, EUR	14
Preglednica 2:	Viri in dinamika financiranja naložbe v IP, v EUR, tekoče cene	14
Preglednica 3:	Kazalniki finančne učinkovitosti naložbe	15
Preglednica 4:	Povzetek ocenjene vrednosti naložbe po letih, v EUR.....	18
Preglednica 5:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR.....	18
Preglednica 6:	Kazalniki finančne učinkovitosti naložbe	19
Preglednica 7:	Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP	20
Preglednica 8:	Nakupi električnih vozil za JMPP v letih 2022–2026.....	21
Preglednica 9:	Seznam zemljišč za gradnjo polnilnih parkov v Mariboru.....	27
Preglednica 10:	Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP	43
Preglednica 11:	Osnovni podatki o poslovanju JP Marprom v letih 2022 in 2023, v EUR	44
Preglednica 12:	Merila in uteži za ocenjevanje variant v PIZ.....	45
Preglednica 13:	Primerjava med variantama B in C, finančna konstrukcija, stalne cene	46
Preglednica 14:	Pregled značilnosti načrtovane polnilne infrastrukture po lokacijah	50
Preglednica 15:	Ocenjena vrednost naložbe brez DDV in z DDV, v EUR.....	53
Preglednica 16:	Upravičeni (US) in neupravičeni (NUS) stroški naložbe	55
Preglednica 17:	Okvirna časovnica za nakup in postavitve polnilne infrastrukture.....	56
Preglednica 18:	Dinamika nastajanja stroškov naložbe po letih, v EUR	58
Preglednica 19:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR.....	59
Preglednica 20:	Predvideni stroški delovanja naložbe, v EUR	60
Preglednica 21:	Amortizacija osnovnih sredstev, v EUR.....	61
Preglednica 22:	Predvideni prihodki od delovanja naložbe, v EUR.....	61
Preglednica 23:	Denarni tok naložbe, v EUR.....	63
Preglednica 24:	Kazalniki finančne učinkovitosti naložbe	63
Preglednica 25:	Izračun posrednih koristi.....	65
Preglednica 26:	Ekonomski kazalniki naložbe	66
Preglednica 27:	Ekonomske koristi naložbe, v EUR.....	66
Preglednica 28:	Ocena tveganja naložbe	67
Preglednica 29:	Vpliv sprememb na FNSV in FISD naložbe	67
Preglednica 30:	Vpliv sprememb na FNSV in FISD naložbe	68
Preglednica 31:	Seznam investicijskih projektov, sofinanciranih s sredstvi EU	69
Preglednica 32:	Povezovalna preglednica z elementi študije izvedbe v NIP	80

Seznam slik

Slika 1:	Pantograf pri postajališču Vzpenjača	22
Slika 2:	Lokacije načrtovalnih polnilnih parkov v mestu Maribor.....	24
Slika 3:	Območje za postavitve polnilnega parka na avtobusni postaji	25
Slika 4:	Območje za postavitve polnilnega parka Jadranska cesta	25
Slika 5:	Območje za postavitve polnilnega parka, postajališče Tezenska Dobrava	26
Slika 6:	Območje za postavitve polnilnega parka, parkirišče delavnice.....	26
Slika 7:	Vzorca polnilne naprave z dvema polnilnima mestoma in pantografa	48
Slika 8:	Potek priprave in izvajanja naložbe 2024–2027	57
Slika 9:	Organigram z udeleženci za izvedbo naložbe.....	71

1 UVODNA POJASNILA

Mestna občina Maribor (MO Maribor) z nakupovanjem 100-odstotno električnih vozil posodablja vozni park za izvajanje mestnega potniškega prometa. Električna vozila predstavljajo že 42 % javnega voznega parka in do konca leta se bo vozni park povečal še za dodatnih šestih avtobusov in minibusov. Trenutno je za polnjenje 45 električnih vozil (avtobusov in minibusov, vozil Maister in električnega vlakca) na voljo le šest polnilnih postaj. Zmogljivosti za polnjenje ne zadoščajo naraščajočim potrebam voznega parka v mestu.

Leta 2025 je MO Maribor pripravila investicijski program (IP) za nakup in postavitve skupaj desetih stoječih polnilnih postaj s po dvema polnilnima mestoma ter osem pantografov, ter predložila vlogo za sofinanciranje polnilne infrastrukture iz mehanizma Celostnih teritorialnih naložb (CTN). Ocenjena vrednost celotne naložbe v polnilno infrastrukturo je bila v IP v tekočih cenah ocenjena na 2.852.336,47 EUR brez DDV, z DDV pa 3.479.850,49 EUR. MO Maribor ima pravico do odbitka celotnega vstopnega DDV.

MO Maribor zakonodaja zavezuje k zagotavljanju ustrezne polnilne infrastrukture za uporabnike, ki izvajajo prevoze z električnimi vozili v javnem mestnem prometu. Zaradi naraščajočega števila električnih vozil in s tem potreb po polnilni infrastrukturi je bila naložba nujna. MO Maribor se je na potrebe odzvala že v začetku leta 2025 z objavo javnega naročila za nakup in namestitve polnilnih postaj (JN000491/2025-SL 1/01 z dne 28. januarja 2025), vključenih v t. i. prvo fazo naložbe, obravnavane v IP, in do decembra 2025 postavila tri nove polnilne postaje: eno na avtobusni postaji na Mlinski ulici, dve pa na območju delavnic JP Marprom na Pobrežju. Izvedena naložba je bila financirana v okviru projekta Multi-e, zato se MO Maribor za že izvedeno naložbo ne bo potegovala za pridobitev sofinanciranja iz mehanizma CTN.

Zato se v tej novelaciji investicijskega programa (NIP) obravnava le načrtovana namestitve polnilnih postaj, ki so bile v investicijskem programu (IP) opredeljene kot 2. faza naložbe, in sicer: sedem polnilnih postaj s po dvema polnilnima mestoma za sekvenčno polnjenje ter osem pantografov in trije stropni kabli, tj. skupaj 18 polnilnih postaj z 22 polnilnimi mesti in skupno močjo 2.630 kW. Polnilne postaje bodo nameščene na štirih izbranih lokacijah v mestu, polnilnih parkih: na avtobusni postaji Maribor na Mlinski ulici, na Jadranski cesti pred poslopjem Javnega podjetja Energetika Maribor, na avtobusnem postajališču na Tezenski Dobravi in na območju parkirišča pri delavnicah izvajalca javnega mestnega prometa JP Marprom, na Pobrežju. Vse polnilne naprave bo upravljalo JP Marprom in vse bodo namenjene izključno polnjenju električnih vozil za izvajanje GJS ter ne bodo javno dostopne. Naložba zajema tudi gradbena, obrtna in inštalacijska dela, ki so potrebna za ureditev mest za postavitve in priključitev polnilnih postaj na električno omrežje ter gradnjo in urejanje parkirišč za avtobuse med polnjenjem. Posegi bodo potekali v obliki vzdrževalnih del v javno korist, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno.

MO Maribor bo z namestitvijo navedenih polnilnih postaj zagotovila zadostne zmogljivosti za delovanje številčno povečanega voznega parka električnih avtobusov ter s tem prispevala k povečanju možnosti za trajnostno mobilnost v mestu z izboljšanjem pogojev za večjo uporabo JPP v mestu. Namestitve polnilnih postaj bo posredno – z omogočanjem vožnje električnim avtobusom – prispevala k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz javnega potniškega prometa v mestu, k izboljšanju kakovosti zraka ter povečanju kakovosti življenja prebivalcev ob linijah javnega avtobusnega prometa, saj električni avtobusi pri vožnji zagotavljajo tudi bistveno manj hrupa kot vozila z motorji na bencin, dizel in plin.

Vrednost naložbe, obravnavane v tem NIP, znaša brez DDV 2.721.597,94 EUR, z DDV pa 3.320.349,48 EUR. Preračun vrednosti v tekoče cene ni potreben, ker bo gradnja trajala manj kot eno leto. MO Maribor ima pravico do odbitka celotnega vstopnega DDV, saj bo z obravnavano naložbo opravljala obdavčljivo dejavnost. V času od predložitve vloge se je vrednost naložbe, ki v tem NIP zajema samo drugo fazo iz IP, zaradi boljše in natančnejše ocene naložbe v projektu za izvedbo (PZI) in projektantskih predračunih nekoliko povečala, in sicer za 8,88 odstotka oz. 221.915,23 EUR brez DDV (od 2.499.682,71 EUR, kolikor je znašala vrednost druge faze v tekočih cenah v IP, na 2.721.597,94 EUR v tem NIP).

Tudi ta naložba je nujna, saj potrebe po polnilni infrastrukturi za električne avtobuse naraščajo. Zato je MO Maribor že aprila 2026 objavila in maja 2026 dopolnila JN za izbiro izvajalca. Rok za predložitev ponudb se je iztekel junija 2026, izbrani izvajalec bo predvidoma objavljen v nekaj dneh. Opremljanje lokacij za postavitev polnilne infrastrukture in nameščanje polnilnih naprav se bosta predvidoma začela oktobra 2026 in zaključila oktobra 2027.

Maribor se poteguje za pridobitev sofinanciranja naložbe iz evropskih kohezijskih sredstev v okviru mehanizma CTN. Junija 2025 je na povabilo Združenja mestnih občin Slovenije (ZMOS) k predložitvi projektov za spodbujanje trajnostne mobilnosti (regijski specifični cilj RSO2.8) predložila vlogo v prvo fazo potrjevanja projektov. Vloga št. 303-50/2025 je bila potrjena s sklepom ZMOS št. 303-18/2025-6, sprejetim 12. avgusta 2025, ter uvrščena na seznam operacij pod zap. št. 18. MO Maribor je nato novembra 2025 predložila vlogo za potrditev projekta v drugi fazi na pristojno ministrstvo, (tedanje) Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE). Vloga s priloženo dokumentacijo je bila pregledana in MO Maribor je 23. aprila 2026 prejela poziv k dopolnitvi vloge.

Ocenjeni upravičeni stroški naložbe znašajo 2.721.597,94 EUR in zajemajo celotne naložbene stroške, razen DDV, ki je v celoti povračljiv (odbiten) in zato opredeljen kot neupravičeni strošek, pri čemer ga lahko MO Maribor v celoti odbije. Če bo vloga uspešna tudi v drugi fazi potrjevanja operacij, bo MO Maribor prejela sofinanciranje iz mehanizma CTN v višini 80 % priznanih upravičenih stroškov, tj. 2.177.278,35 EUR, iz proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov v višini 544.319,59 EUR. Neupravičenih stroškov ni.

Na podlagi povečanih upravičenih stroškov projekta MO Maribor zaproša za povečani znesek podpore Unije: povečanje glede na znesek, ki je bil potrjen v prvi fazi potrjevanja projektov, znaša 182.426,96 EUR (v IP: 1.994.851,39 EUR, v NIP pa 2.177.278,35 EUR). Pričakovani povečani znesek podpore Unije skupaj s preostalima projektoma, ki ju MO Maribor prijavlja v okviru RSO 2.8, **ne presega** indikativne alokacije sredstev mehanizma CTN za ta RSO za MO Maribor.

Ta NIP je pripravljen zaradi sprememb ključnih prvin naložbe, tj. predmeta naložbe, vrednosti in časovnice ter dinamike financiranja, v skladu s 6. v povezavi s 13. členom uredbe UEM, na podlagi projektne dokumentacije PZI, pripravljene decembra 2025/januarja 2026 in posodobljene v skladu z zahtevami MOPE za dopolnitev vloge junija 2026. NIP se priloži k dopolnjeni vlogi. Rok za predložitev dopolnitev je 10. julij 2026.

V tem NIP so zajeti vsi zahtevani elementi študije izvedbe, opredeljeni v 14. členu uredbe UEM, zato se ločena študija izvedljivosti ne bo pripravljala. V preglednici v Prilogi so navedeni zahtevani elementi študije izvedbe s sklici na poglavja in točke NIP, v katerih so zajeti.

2 PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE

2.1 Predstavitev investitorja

Osnovni podatki o investitorju

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

Podpis odgovorne osebe:

Žig

Predstavitev investitorja

Mestna občina Maribor (MO Maribor) je samoupravna lokalna skupnost, ustanovljena na podlagi Zakona o lokalni samoupravi. Delovanje MO Maribor določa Statut Mestne občine Maribor¹. MO Maribor samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), določene z zakonom in statutom. Njena dejavnost je registrirana pod SKD: O84.110 – Splošna dejavnost javne uprave. MO Maribor je bila vpisana v register lokalnih skupnosti 26. 12. 1994. Odgovorna oseba MO Maribor je župan Aleksander Saša Arsenovič.

Občina Maribor meri 148 km², v njej je po podatkih Statističnega urada v drugem polletju leta 2024 prebivalo 113 393 prebivalcev. Mesto Maribor je središče občine, upravno, gospodarsko in kulturno središče Podravske regije ter največje mesto severovzhodne Slovenije. V Mariboru je sedež nacionalnih institucij, kot so Pošta Slovenije, Javni sklad RS za podjetništvo, Javna agencija Republike Slovenije za energijo in Agencija za železniški promet Republike Slovenije. V mestu je vrsta institucij nacionalnega pomena: Univerza v Mariboru, Inštitut informacijskih znanosti – IZUM, SNG Maribor, Univerzitetni klinični center Maribor in Mariborska nadškofija. Mesto se ponaša s številnimi kulturnimi ustanovami in športnimi objekti.

¹ Medobčinski uradni vestnik (MUV), št. 10/2011, 8/2014, 12/2019 in 4/2022

MO Maribor si prizadeva za povečanje trajnostne mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestu in bolj zdravo okolje za prebivalce z zmanjšanjem izpustov toplogrednih plinov iz prometa. V skladu s tem spodbuja intenzivnejšo uporabo javnega potniškega prometa v mestu, pri čemer sledi usmeritvam EU in nacionalnim usmeritvam ter ciljem in ukrepom, ki jih je zapisala v ključne strateške dokumente mesta. Mesto si je zadalo cilj postati brezogljivo do leta 2045. MO Maribor načrtuje do leta 2033 doseči popolnoma zelen in okolju prijazen javni promet z 80 % električnih vozil. Električni JPP je prepoznan tudi v Občinski celostni prometni strategiji za Maribor (OCPS), v kateri se je mesto zavezalo, da bo javni promet predstavljal hrbtenico mobilnosti v Mariboru in si zastavilo ambiciozen cilj, da bo 60 % Mariborčanov potovalo na okolju prijazne načine.

K udeležanju ciljev s tega področja MO Maribor med drugim prispeva s sistematičnim posodabljanjem voznega parka mestnega javnega prometa z nakupi brezemisijских električnih vozil (avtobusov, minibusov itn.). Od leta 2022 je s sofinanciranjem iz EKO sklada in projekta Multi-e nabavila 43 električnih vozil v skupni vrednosti skoraj 21 milijonov EUR. Ta vozila trenutno dosegajo 42 % operativnega voznega parka v JMPP v MO Maribor. Do konca leta 2026 bo električni vozni park dosegel polovico operativnega voznega parka v JMPP, do leta 2028 pa bo število električnih vozil preseglo 50.

Odgovorna služba in oseba za pripravo ter nadzor nad pripravo projektne in investicijske dokumentacije

Pri investitorju bo naložbo spremljal Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet. Urad je imenoval skrbnika projekta z izkušnjami pri vodenju projektov, financiranih s sredstvi EU. Skrbnik projekta skrbi za pripravo in nemoten potek naložbe, spremlja delo izbranih zunanjih izvajalcev, usklajeval potek projekta z drugimi organizacijskimi enotami investitorja (npr. Urad za finance in proračun, pravna služba) ter skrbel za komuniciranje in poročanje na podlagi pogodbe o sofinanciranju naložbe, ki bo v primeru uspešne vloge v drugi fazi postopka v okviru mehanizma CTN sklenjena z Ministrstvom za okolje in prostor (prej MOPE).

Naziv	Mestna občina Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Vodja službe	Aleš Klinc
Odgovorna oseba za pripravo in nadzor na pripravo dokumentacije	
Ime in priimek	Matej Moharič
Telefon:	02 220 15 74
E-poštni naslov	matej.moharic@maribor.si



Podpis:

2.2 Predstavitev predvidenega upravljavca polnilnih postaj²

Po končani naložbi bodo polnilne postaje ostale v lasti MO Maribor. Občina jih bo predvidoma dala v upravljanje izvajalcu gospodarske javne službe mestnega avtobusnega prometa, javnemu podjetju Marprom, d. o. o., ki že upravlja nekaj polnilnih postaj.

Javno podjetje za mestni potniški promet Marprom, d. o. o. (JP Marprom) je javno podjetje, ki je bilo v 100-odstotni lasti MO Maribor, od 1. septembra 2020 pa je edini ustanovitelj podjetja JHMB. JP Marprom izvaja linijski prevoz v mestnem prometu (JMPP) kot obvezno lokalno gospodarsko javno službo (GJS). Poleg tega opravlja tudi izbirne lokalne gospodarske javne službe prevoza potnikov s krožno kabinsko žičnico, upravljanja avtobusne postaje Maribor ter mobilnega plačevanja parkirnine in parkomatov v belih conah, ograjenih parkirišč in odvozov nepravilno parkiranih vozil. JP Marprom opravlja tudi druge dejavnosti, ki niso vključene v gospodarske javne službe. Marprom opravlja svoje dejavnosti na območju MO Maribor.

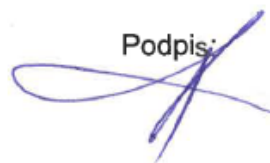
Podjetje je leta 2023 JMPP izvajalo na 21 linijah, ki so dolge od 3 do 21 km. Skupna dolžina vseh linij v mestu znaša 230 km. Vozni park, ki ga upravlja Marprom, šteje 87 vozil. Za izvajanje gospodarske javne službe linijskega prevoza v mestnem prometu je bilo leta 2023 namenjenih 69 vozil. Podjetje je v okviru JMPP prepeljalo skupno 3,77 milijona kilometrov in več kot 4,5 milijona potnikov, kar je 12,5 % več kot leta 2019 (zadnje primerljivo leto brez omejitev zaradi covida). V letih 2022–2025 je MO Maribor prevzela in predala JP Marprom 20 električnih vozil (avtobusov, minibusov itn., v nadaljevanju s skupnim imenom avtobusi). V strukturi voznega parka po okoljskem standardu je bilo tistega leta 12,6 % čistih vozil, ki so v celoti uporabljala električni pogon. JP Marprom nadaljuje koncept trajnostne in okolju prijazne urbane mobilnosti, ki temelji na zeleni energiji, zmanjševanju ogljičnega odtisa in emisij TGP ter trdnih delcev v prometu.

Osnovni podatki o predvidenem upravljavcu polnilne infrastrukture

Naziv organizacije	Javno podjetje za mestni potniški promet Marprom, d. o. o.
Naslov	Mlinska ulica 1, 2000 Maribor
Direktor	Ranko Šmigoc
Telefon:	059 180 481
E-poštni naslov	info@marprom.si



Podpis:



² Vir: Marprom, Letno poročilo 2023, AJPES – JOLP

2.3 Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije

Po oddaji vloge v drugo fazo potrjevanja operacij v okviru CTN je bila decembra 2025 pripravljena in januarja 2026 dopolnjena projektna dokumentacija za izvedbo PZI „Polnilna infrastruktura za električne avtobuse“. PZI zajema načrte za ureditev štirih lokacij ter nakup, namestitve in zagon načrtovanih polnilnih naprav. Dokumentacijo PZI je izdelala projektantska družba Štajerski inženiring, d. o. o., Tržaška cesta 85, 2000 Maribor, št. projekta 63/2025. Po prejetju poziva k dopolnitvi vloge za pridobitev sofinanciranja iz mehanizma CTN je bila dokumentacija PZI s popisi del in projektantskimi predračuni junija še nekoliko posodobljena v skladu z zahtevami iz navedenega poziva.

Osnovni podatki o izdelovalcu projektne dokumentacije PZI

Naziv organizacije	Štajerski inženiring, d. o. o.
Naslov	Tržaška cesta 85, 2000 Maribor
Direktor	Urh Klevže
Odgovorna oseba za izdelavo projektne dokumentacije	
Ime in priimek	Vasja Očko, mag. inž. grad., PI G-4575
Telefon:	02 300 02 75
E-poštni naslov	info@stajerski-inzeniring.com

Žig

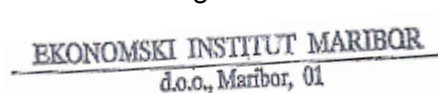


Podpis:

Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije – IP in NIP

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

Žig



Podpis:

3 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA (IP)

„Investicijski program za nakup in izgradnjo električnih polnilnic za e-buse“³ je bil pripravljen maja 2025 in priložen k vlogi za drugo fazo potrjevanja projektov v okviru mehanizma CTN. Zajemal je dve fazi gradnje polnilne infrastrukture za električne avtobuse v Mariboru, prvo fazo, ki je vključevala nakup in postavitev treh polnilnih postaj in je bila končana decembra 2025, ter drugo fazo, ki zajema nakup in namestitev dodatnih sedmih stoječih polnilnih postaj in osmih pantografov, ki naj bi se začela leta 2026.

Izhodišča

MO Maribor načrtuje gradnjo nove polnilne infrastrukture za polnjenje električnih avtobusov, tj. postavitev 18 polnilnih postaj s skupaj 28 polnilnimi mesti. Z že izvedenim nakupom električnih avtobusov v letih 2022–2023 ter načrtovanim nakupom dodatnih devetih električnih avtobusov, ki se sofinancirajo iz EKO sklada in bodo dobavljeni v letih 2025 in 2026, so sedanje zmogljivosti polnilne infrastrukture postale nezadostne: električnim mestnim avtobusom so bila ob pripravi IP na voljo le tri polnilna mesta pri delavnicah JP Marprom in dva pantografa na postajališču Vzpenjača in na glavni avtobusni postaji. Te zmogljivosti ne zadoščajo za nočno in hitro polnjenje ter normalno obratovanje naraščajočega števila električnih avtobusov. Mesto nujno potrebuje dodatno polnilno infrastrukturo, ki zajema nakup električnih polnilnih naprav ter ureditev ustreznih površin za namestitev polnilnih postaj in površin za parkiranje avtobusov med polnjenjem. Polnilne postaje bodo v celoti izkoriščene za polnjenje električnih avtobusov in ne bodo javno dostopne.

Nameni in cilji načrtovane naložbe

Namen naložbe je zagotoviti polnilno infrastrukturo z zadostnimi zmogljivostmi za nemoteno uporabo že kupljenih in naročenih, a še ne dobavljenih električnih avtobusov javnega mestnega potniškega prometa (JMPP). Cilji načrtovane naložbe so:

- zagotoviti pogoje za nemoteno obratovanje električnih avtobusov, ki ne ustvarjajo emisij toplogrednih plinov in delcev ter s tem poskrbeti za okolju prijazen javni potniški promet;
- izboljšati kakovost JMPP;
- z omogočanjem obratovanja vseh električnih avtobusov zagotoviti čistejši zrak, zmanjšati vpliv mestnega JPP na podnebje in zmanjšati hrup, ki ga povzroča vožnja avtobusov z motorji na bencin, dizel in plin, ter s tem
- zagotoviti večjo kakovost življenja za prebivalce in obiskovalce mesta;
- slediti tehničnemu napredku in upoštevati visoka pričakovanja uporabnikov.

Cilji načrtovane naložbe so v skladu s cilji in usmeritvami za povečanje trajnostne mobilnosti v Mariboru s spodbujanjem večjega obsega uporabe JMPP, ki jih je mesto zapisalo v svoje strateške dokumente (na primer TUS), ter v skladu z nacionalnimi in evropskimi cilji, ki jih podpira program Evropske kohezijske politike, med drugim: nizkoogljično družbo, ki si prizadeva za blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje, ter za spodbujanje trajnostne mestne mobilnosti.

³ Ekonomski institut Maribor, maj 2025

V IP so navedeni naslednji **ukrepi** za udejanjanje ciljev:

- postavitve nove polnilne infrastrukture ustreznih zmogljivosti za polnjenje električnih avtobusov: 18 polnilnih postaj s skupno močjo 2.130 kW in 28 polnilnimi mesti, tj. 10 stoječih postaj s po dvema polnilnima mestoma za sekvenčno polnjenje vozil in osem pantografov;
- ureditev površin za postavitve in priključitev polnilnih postaj v električno omrežje na štirih izbranih lokacijah v mestu;
- ureditev parkirišč za avtobuse v času polnjenja (po eno ali dve parkirišči na polnilno postajo) ter
- nadgradnja štirih transformatorskih postaj za priključitev polnilnih postaj.

Vsebinska naložba

V okviru načrtovane naložbe so bili predvideni nakup skupaj 18 polnilnih naprav z 28 polnilnimi mesti in skupno močjo 2.130 kW, ureditev površin in priključkov za namestitve polnilnih postaj in njihovo priključitev v električno omrežje. Predvidena je tudi ureditev ustreznih parkirišč za avtobuse med polnjenjem. Ker imajo polnilne postaje po dve polnilni mesti, se bosta za polnilne postaje uredili po dve postajališči za samodejno sekvenčno polnjenje električnih avtobusov. Predvideno je tudi povečanje zmogljivosti zadevnih transformatorskih postaj.

V IP je bilo načrtovano, da bo naložba potekala v dveh fazah:

- **prva faza:** v letu 2025 sta bila predvidena nakup in namestitve treh polnilnih postaj: ene na glavni avtobusni postaji na Mlinski ulici in dveh na območju delavnic JP Marprom na Pobrežju. Za ta del naložbe je bil maja 2024 že pripravljen in potrjen DIIP. Januarja 2025 je bilo objavljeno javno naročilo male vrednosti za izvedbo polnilnih postaj in 24. marca 2025 je bil izbran izvajalec, E-PROJEKT, inženirske dejavnosti, proizvodnja, trgovina in špedicija, d. o. o. Pogodba z izbranim izvajalcem je bila podpisana, nakup in namestitve polnilnih postaj pa se v času priprave IP še nista začela;
- **druga faza** naložbe naj bi potekala v letih 2025–2027. Načrtovan je bil nakup 15 dodatnih polnilnih naprav, ki naj bi se namestile na štirih izbranih lokacijah v Mariboru: na glavni avtobusni postaji na Mlinski ulici, na Jadranski cesti pred poslopji JP Energetika Maribor, na postajališču Tezenska Dobrava in na parkirišču pri delavnicah JP Marprom na Pobrežju.

Vrednost naložbe, viri in dinamika financiranja

Vrednost prve faze naložbe (JN 2025) je bila ocenjena na podlagi projektantskih predračunov za polnilne postaje (PZI št. 534 220 in PZI št. 534 225 iz januarja 2025), vrednost druge faze pa na podlagi izkustvenih podatkov naročnika in delno na podlagi DIIP, ki je bil izdelan maja in potrjen 24. junija 2024. Stroškom postavitve polnilne infrastrukture so bili dodani stroški priprave dokumentacije, predpisanega strokovnega nadzora in koordinatorja VZD ter stroški informiranja in komuniciranja, ki so predpisani za projekte, financirane iz evropskih skladov.

Vrednost prve faze naložbe (JN 2025), tj. nabava treh polnilnih naprav skupaj z gradbenimi in inštalacijskimi deli (GOI dela) za ureditev prostora za namestitve in priključitev polnilnih naprav je znašala v stalnih cenah (ki so bile za leto 2025 enake tekočim) 339.279,00 EUR oziroma 413.920,38 EUR z DDV. Stroški zunanjih izvajalcev (strokovni nadzor in koordinator za VZD) ter stroški informiranja in komuniciranja so bili zajeti v posebni postavki za celotno naložbo. Skupaj s temi stroški je znašala vrednost prve faze v stalnih (in tekočih) cenah 352.653,77 EUR brez DDV, z DDV pa 430.237,59 EUR.

Ocenjeni stroški druge faze so bili v IP v tekočih cenah, skupaj s stroški zunanjih izvajalcev (projektna in investicijska dokumentacija, nadzor in VZD ter elaborati o DNSH in PO) ter informiranja in komuniciranja, ki so sicer prikazani posebej, ocenjeni na 2.499.682,71 brez DDV, z DDV pa 3.049.612,90 EUR.

Vrednost celotne naložbe (prva in druga faza) v stalnih in tekočih cenah je prikazana v naslednji preglednici. V tekočih cenah je znašala skupaj **2.852.336,47 EUR** brez DDV, z DDV pa 3.479.850,49 EUR.

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

Ozn.	Postavke po lokacijah in letih	Stalne cene		Tekoče cene	
		brez DDV	z DDV	brez DDV	z DDV
1	Polnilne postaje – 1. faza (JN 2025)	339.279,00	413.920,38	339.279,00	413.920,38
2.	Polnilni park Jadranska cesta	791.000,00	965.020,00	803.894,44	980.751,22
3.	Polnilni park AP Mlinska	599.225,00	731.054,50	642.779,71	784.191,25
4.	Polnilni park parkirišče delavnice	568.000,00	692.960,00	609.285,12	743.327,84
5.	Polnilni park Tezenska Dobrava	311.000,00	379.420,00	333.605,06	406.998,17
6	Storitve zunanjih izvajalcev	111.896,77	136.514,05	115.735,33	141.197,10
7	Informiranje in komuniciranje	7.500,00	9.150,00	7.757,81	9.464,53
8	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA	2.727.900,77	3.328.038,93	2.852.336,47	3.479.850,49

MO Maribor se poteguje za pridobitev sofinanciranja naložbe iz ESRR v okviru mehanizma CTN. Če bo vloga uspešna, bo pridobila sofinanciranje v višini 80 % upravičenih stroškov naložbe, kar v IP v tekočih cenah znaša 1.994.851,39 EUR (69,94 % celotne vrednosti naložbe), iz proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške v skupnem znesku 857.485,08 EUR (30,06 % celotne vrednosti naložbe). MO Maribor ima pravico do odbitka celotnega vstopnega DDV, saj bo z obravnavano naložbo opravljala obdavčljivo dejavnost.

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

Ozn.	Leto Stroški in viri	2025	2026	2027	Skupaj 2025- 2027	Struktura %
1.	Upravičeni stroški (US)	921.012,10	204.463,27	1.368.088,86	2.493.564,23	
1.1	CTN - Podpora Unije - 80 % US, od tega:	736.809,68	163.570,62	1.094.471,09	1.994.851,39	69,94
a	– ESRR 85 %	626.288,23	139.035,03	930.300,43	1.695.623,69	
b	– proračun RS 15 %	110.521,45	24.535,59	164.170,66	299.227,70	
1.2	Lastna sredstva MO Maribor - 20 % US	184.202,42	40.892,65	273.617,77	498.712,84	
2.	Neupravičeni stroški (NUS)	8.423,49	86.153,56	264.195,19	358.772,24	
3	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS	929.435,59	290.616,83	1.632.284,05	2.852.336,47	
4	SKUPAJ LASTNA SREDSTVA MOM	192.625,91	127.046,21	537.812,96	857.485,08	30,06

Okvirna časovnica za izvedbo projekta

V skladu z okvirno časovnico projekta (točka 12.4 IP) naj bi bila v letu 2025 izvedena prva faza naložbe. Končana naj bi bila priprava projektne in investicijske dokumentacije za drugo fazo (PZI, PIZ in IP) ter elaboratov o skladnosti z načelom DNSH in o podnebni odpornosti. MO Maribor naj bi predložila vlogo v drugo fazo potrjevanja operacij v postopku CTN. Kmalu po predložitvi vloge naj bi začela postopek izbire izvajalca za drugo fazo projekta. Konec leta 2025 je bil predviden nakup opreme ter začetek GOI del za postavitve polnilnih postaj in ureditev parkirišč za avtobuse na Jadranski cesti. Dela na Jadranski cesti naj bi se zaključila leta 2026. V letu 2027 je bila predvidena postavitve polnilnih postaj na preostalih treh lokacijah (avtobusna postaja, parkirišče pri delavnicah JP Marprom in postajališče Tezenska Dobrava), skupaj z GOI deli. Vsa dela naj bi se končala do konca septembra 2027, ko naj bi se projekt tudi administrativno zaključil.

Zbirni prikaz rezultatov izračunov in utemeljitev upravičenosti naložbe

Preglednica 3: **Kazalniki finančne učinkovitosti naložbe**

Naziv	Kratica	Vrednost
Prihodki		90.180,00 EUR
Odhodki		90.180,00 EUR
Dobiček/izguba		0,00 EUR
Ekonomičnost poslovanja		1,0000
Donosnost poslovanja		0,00
Doba vračanja vloženih sredstev	(v letih)	5,83
Finančna interna stopnja donosnosti naložbe	FRR/C	Ni mogoče izračunati
Finančna neto sedanja vrednost naložbe	FNPV/C	-2.502.364,35 EUR
Relativna neto sedanja vrednost	relativna FNPV/C	-0,9173
Ekonomska interna stopnja donosnosti naložbe	ERR/C	6,90 %
Ekonomska neto sedanja vrednost naložbe	ENPV/C	59.548,03 EUR
Razmerje med koristmi in stroški		1,02

MO Maribor in upravljavec Marprom s polnilnimi postajami ne bosta ustvarjala tržnih prihodkov. Letni prihodki predstavljajo notranji prenos sredstev iz proračuna oz. dogovorjen model povračil med MO Maribor in upravljavcem, JP Marprom, za upravljanje in vzdrževanje infrastrukture. Letni prihodki pokrivajo zgolj stroške delovanja in vzdrževanja objektov in naprav. To izkazuje tudi negativna neto sedanja vrednost projekta, ki znaša -2.502.364,35 EUR. Doba vračanja naložbenih sredstev je bila ocenjena na 5,83 leta. Ugotovljeno je, da naložba prinaša širše družbene koristi, saj bo pozitivno vplivala na varovanje okolja in doseganje okoljskih ciljev v mestu. Njena ekonomska stopnja donosnosti znaša 6,90 %, koristi projekta pa presegajo stroške za 2 %.

Prispevek naložbe h kazalnikom učinka in rezultata v okviru PEKP

Prispevek naložbe v postavitve polnilne infrastrukture za električne avtobuse h kazalnikom učinka in rezultata PEKP je:

- prispevek h kazalniku učinka število polnilnih mest (RC059) **28 polnilnih mest**
- Skupna moč polnjenja postavljenih polnilnih mest (SK0154) **2.130 kW.**

4 POVZETEK NOVELACIJE INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

Razlog za novelacijo investicijskega programa (NIP)

„Investicijski program za nakup in izgradnjo električnih polnilnic za e-buse“ je zajemal dve fazi gradnje polnilne infrastrukture za električne avtobuse v Mariboru, in sicer prvo fazo, tj. nakup in postavitve treh polnilnih postaj, ter drugo fazo, postavitve dodatnih 15 polnilnih postaj na štirih izbranih lokacijah – polnilnih parkih v mestu. Prva faza je bila zaradi povečanega števila električnih avtobusov in s tem potreb po dodatni polnilni infrastrukturi, ki jo občini nalaga zakon, kot nujna končana decembra 2025 ter financirana iz drugih virov, zato **ni predmet tega NIP**.

Ta NIP zajema nakup in namestitve polnilnih postaj, ki so bile v IP opredeljene kot druga faza. Vrednost tega dela naložbe je bila v IP ocenjena na podlagi izkušenj, saj projektna dokumentacija PZI s popisom del in projektantskim predračunom v času izdelave IP še ni bila pripravljena. NIP je pripravljen na podlagi izdelane projektne dokumentacije PZI (december 2025/januar 2026) s popisi del in projektantskimi predračuni za ureditev mest za postavitve polnilnih naprav in parkiranje avtobusov med polnjenjem. Do priprave NIP so se spremenili vrednost naložbe, časovnica z dinamiko izvedbe ter viri in dinamika financiranja. To so ključne predpostavke investicijskega programa, zato je treba v skladu s 6. členom uredbe UEM⁴ izdelati novelacijo IP.

Izhodišča

MO Maribor načrtuje gradnjo polnilne infrastrukture za polnjenje električnih avtobusov, tj. 18 polnilnih postaj, s katerimi bo skupaj zagotovila 22 novih polnilnih mest. Z nakupi novih električnih avtobusov v letih 2022–2026 obstoječe zmogljivosti polnilne infrastrukture ne zadoščajo potrebam: 42 električnim vozilom (v nadaljevanju: avtobusom) za opravljanje javnega mestnega potniškega prometa (JMPP) je kljub postavitvi treh novih polnilnih postaj leta 2025 z izvedbo prve faze iz IP zdaj na voljo le šest polnilnih postaj (delavnice Marprom) ter dva pantografa (postajališče Vzpenjača in glavna avtobusna postaja). Te zmogljivosti ne zadoščajo za nočno in hitro polnjenje ter normalno obratovanje električnih avtobusov. MO Maribor ne more izpolniti zakonskih obvez glede polnilnih mest za električne avtobuse za JMPP. Mesto nujno potrebuje dodatno polnilno infrastrukturo. Naložba zajema nakup polnilnih postaj, ureditev ustreznih površin za namestitve polnilnih postaj in površin za parkiranje avtobusov med polnjenjem. Polnilne postaje bodo v celoti izkoriščene za polnjenje električnih avtobusov in **ne bodo javno dostopne**.

Nameni in cilji načrtovane naložbe

Namen naložbe je zagotoviti polnilno infrastrukturo z zadostnimi zmogljivostmi za nemoteno uporabo že kupljenih in naročenih električnih avtobusov, ki se uporabljajo v JMPP. Cilji načrtovane naložbe so:

- zagotoviti pogoje za nemoteno obratovanje električnih avtobusov, ki ne ustvarjajo emisij toplogrednih plinov in delcev ter s tem poskrbeti za okolju prijazen javni potniški promet;
- izboljšati kakovost JMPP;

⁴ 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

- z omogočanjem obratovanja vseh električnih avtobusov zagotoviti spoštovanje zakonodaje, poskrbeti za čistejši zrak, zmanjšati vpliv mestnega JPP na podnebje in zmanjšati hrup, ki ga povzroča vožnja avtobusov z motorji na bencin, dizel in plin, ter s tem
- zagotoviti večjo kakovost življenja za prebivalce in obiskovalce mesta;
- slediti tehničnemu napredku in upoštevati visoka pričakovanja uporabnikov.

Cilji načrtovane naložbe so skladni s cilji in usmeritvami za povečanje trajnostne mobilnosti v Mariboru s spodbujanjem večjega obsega uporabe JMPP, ki jih je mesto zapisalo v svoje strateške dokumente (na primer TUS in OCPS), ter v skladu z nacionalnimi in evropskimi cilji, ki jih podpira program Evropske kohezijske politike, med drugim: nizkoogljično družbo, ki si prizadeva za blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje, ter za spodbujanje trajnostne mestne mobilnosti.

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

- postavitvijo nove polnilne infrastrukture ustreznih zmogljivosti za polnjenje električnih avtobusov: 18 polnilnih postaj z 22 polnilnimi mesti in s skupno močjo 2.630 kW;
- ureditev površin za postavitve in priključitev polnilnih postaj v električno omrežje na štirih izbranih lokacijah – polnilnih parkih – v mestu ter
- ureditev parkirišč za avtobuse v času polnjenja (eno ali dve parkirišči na polnilno postajo).

Vsebinska naložba

V okviru načrtovane naložbe so predvideni: nakup 18 polnilnih naprav z 22 polnilnimi mesti in skupno močjo 2.330 kW, tj. osem prostostojećih postaj z enim ali dvema polnilnima mestoma za sekvenčno polnjenje vozil, sedem pantografov in trije stropni kabli, ureditev površin in priključkov za namestitve polnilnih postaj in njihovo priključitev v električno omrežje. Na teh lokacijah je predvidena tudi ureditev ustreznih parkirišč za avtobuse med polnjenjem. Ker imajo polnilne postaje po eno ali dve polnilni mesti, se bosta za polnilne postaje uredili po eno ali dve parkirišči za samodejno sekvenčno polnjenje električnih avtobusov. V PZI je opredeljena tudi ureditev parkirišča za 36 osebnih vozil na območju delavnic Marproma, ki pa **ni vključena** v ta projekt in jo bo MO Maribor financirala iz **drugih sredstev**. V primerjavi z IP naložba ne zajema nadgradnje transformatorskih postaj, ki niso v lasti MO Maribor in so bile zato v IP vključene kot neupravičeni strošek.

Polnilne naprave se bodo namestile na štirih izbranih lokacijah v Mariboru, kjer se bodo postavili polnilni parki: na glavni avtobusni postaji na Mlinski ulici, na Jadranski cesti pred poslopji JP Energetika Maribor, na avtobusnem postajališču Tezenska Dobrava na Dogoški cesti ter na parkirišču pri delavnicah JP Marprom na Pobrežju.

Vrednost naložbe, viri in dinamika financiranja

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi popisov del in projektantskih predračunov iz PZI, ki ga je pripravila projektantska družba Štajerski inženiring, d. o. o., iz Maribora, št. projekta 63/2025, december 2025/januar 2026 s posodobitvijo junija 2026.

Naložba bo potekala v letih 2026 in 2027. Stroški so ocenjeni le v stalnih cenah, saj bo gradnja polnilne infrastrukture trajala manj kot eno leto, zato preračuni v tekoče cene niso potrebni. Stroškom iz projektantskega predračuna so dodani stroški priprave projektne dokumentacije, gradbenega nadzora in koordinatorja za varnost in zdravje pri delu (VZD) ter stroški informiranja in komuniciranja. Zaradi uskladitve ocenjene vrednosti naložbe z dinamiko financiranja v proračunu MO Maribor (NRP) ter ponudb, prejetih v okviru JN za izbiro izvajalca je investitor črtal nepredvidena dela, ki so sicer vključena v projektantski predračun.

Ocenjena vrednost naložbe skupaj s stroški zunanjih izvajalcev ter informiranja in komuniciranja, znaša v brez DDV 2.721.597,94 EUR; z DDV, ki ga sicer MO Maribor lahko v celoti odbije, pa 3.320.349,48 EUR. Vrednost naložbe z dinamiko nastajanja stroškov po letih je prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 4: **Povzetek ocenjene vrednosti naložbe po letih, v EUR**

Ozn.	Postavke po lokacijah	2026	2027	Skupaj
1	GOI dela, naprave in elektroinstalacije skupaj	1.009.597,94	1.602.177,60	2.611.775,54
1.1	Polnilni park avtobusna postaja (AP) Mlinska	636.821,88	0,00	636.821,88
1.2	Polnilni park Jadranska cesta	372.776,06	611.672,14	984.448,20
1.3	Polnilni park postajališče Tezenska Dobrava	0,00	232.658,64	232.658,64
1.4	Polnilni park parkirišče delavnice	0,00	757.846,82	757.846,82
2	Storitve zunanjih izvajalcev	70.500,00	35.322,40	105.822,40
3	Informiranje in komuniciranje	1.500,00	2.500,00	4.000,00
4	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA BREZ DDV	1.081.597,94	1.640.000,00	2.721.597,94
5	DDV*	237.951,54	360.800,00	598.751,54
6	NALOŽBA Z DDV	1.319.549,48	2.000.800,00	3.320.349,48

* MO Maribor lahko DDV v celoti odbije, saj bo z naložbo opravljala obdavčljivo dejavnost

MO Maribor se poteguje za pridobitev sofinanciranja naložbe iz mehanizma CTN. Če bo vloga uspešna, bo pridobila sofinanciranje v višini 80 % upravičenih stroškov naložbe, kar v znaša 2.177.278,35 EUR, iz proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov v višini 544.319,59 EUR. Neupravičenih stroškov ni, razen DDV, ki ga lahko MO Maribor v celoti odbije, saj bo z obravnavano naložbo opravljala obdavčljivo dejavnost.

Preglednica 5: **Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR**

Ozn.	Leto	2026	2027	Skupaj 2026–2027	Struktura %
	Stroški in viri				
1	Upravičeni stroški (US)	1.081.597,94	1.640.000,00	2.721.597,94	
1.1	CTN - Podpora Unije - 80 % US, od tega:	865.278,35	1.312.000,00	2.177.278,35	80,00
a	– ESRR 85 %	735.486,60	1.115.200,00	1.850.686,60	
b	– proračun RS 15 %	129.791,75	196.800,00	326.591,75	
1.2	Lastna sredstva MO Maribor – 20 % US	216.319,59	328.000,00	544.319,59	20,00
2	Neupravičeni stroški (NUS): DDV *	237.951,54	360.800,00	598.751,54	
3	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS	1.319.549,48	2.000.800,00	3.320.349,48	

* Odbitni DDV je neupravičeni strošek. NUS. MO Maribor ga bo v celoti odbila.

Okvirna časovnica za izvedbo projekta

V skladu z okvirno časovnico projekta (točka 13.4) je (bila) leta 2025–2026 pripravljena projektna in investicijska dokumentacija ter ocene skladnosti s horizontalnimi načeli. MO Maribor bo julija 2026 predložila dopolnitev vloge s prilogami kot odgovor na ugotovitve o neskladnosti vloge, ugotovljene med pregledom vloge v drugi fazi potrjevanja projektov pri MOPE.

Junija 2026 je bilo končano javno naročilo (JN003018/2026-EUe16), izbrani izvajalec bo objavljen v kratkem. Naložba se bo predvidoma začela konec oktobra 2026 in končala oktobra 2027. Najprej, še v letu 2026 bo v celoti postavljen polnilni park na avtobusni postaji na Mlinski ulici, končana bodo tudi GOI dela na Jadranski cesti. V letu 2027 bo končan polnilni park na Jadranski cesti, ter polnilna parka na preostalih dveh lokacijah. Konec leta 2027 je predviden administrativni zaključek projekta s pripravo poročila in izdajo zadnjega zahtevka za povračilo stroškov.

Zbirni prikaz rezultatov izračunov in utemeljitev upravičenosti naložbe

Preglednica 6: **Kazalniki finančne učinkovitosti naložbe**

Naziv	Kratika	Vrednost
Prihodki		59.590,00 EUR
Odhodki		59.590,00 EUR
Dobiček/izguba		0,00 EUR
Ekonomičnost poslovanja		1,0000
Donosnost poslovanja		0,00
Doba vračanja vloženih sredstev	(v letih)	13,58
Finančna interna stopnja donosnosti naložbe	FRR/C	–21,56 %
Finančna neto sedanja vrednost naložbe	FNPV/C	–2.951.467,59 EUR
Relativna neto sedanja vrednost	relativna FNPV/C	–0,8889
Ekonomska interna stopnja donosnosti naložbe	ERR/C	7,87 %
Ekonomska neto sedanja vrednost naložbe	ENPV/C	85.195,94 EUR
Razmerje med koristmi in stroški		1,03

Namen naložbe v nakup in namestitvev 18 naprav za polnjenje električnih avtobusov je podpreti vozni park električnih vozil JMPP v Mariboru. Letni prihodki ne izvirajo iz tržne dejavnosti, temveč gre za notranji prenos sredstev iz proračuna oz. dogovorjen model povračil med MO Maribor in upravljavcem, JP Marprom, za upravljanje in vzdrževanje infrastrukture. Tako letni prihodki pokrivajo zgolj stroške delovanja in vzdrževanja objektov in naprav. To izkazuje tudi negativna neto sedanja vrednost projekta, ki znaša –2.951.467,59 EUR in interna stopnja donosnosti – 21,56 %. Doba vračanja naložbenih sredstev bo 13,58 leta. Naložba zagotavlja širše družbene koristi, saj bo pozitivno vplivala na spodbujanje trajnostne mobilnosti, varovanje okolja in doseganje okoljskih ciljev v mestu. Njena ekonomska stopnja donosnosti znaša 7,87 %, koristi projekta pa presegajo stroške za 3 %.

Prispevek naložbe h kazalnikom učinka in rezultata v okviru PEKP

Ocenjen prispevek naložbe v postavitvev polnilne infrastrukture za električne avtobuse k ustreznim kazalnikom učinka in rezultata Programa Evropske kohezijske politike (PEKP) je prikazan v naslednji preglednici:

Preglednica 7: **Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP**

Identifik.	Kazalnik učinka	EM	Mejnik 2024	Cilj 2029
RC059	Infrastruktura za alternativno gorivo (polnilna mesta)	Polnilna mesta	0	5
	Prispevek naložbe h kazalniku	Število	0	22
ID	Kazalnik rezultata	EM	Izhodiščna vrednost	Cilj 2029
SK154	Skupna moč polnjenja postavljenih polnilnih mest za električna vozila ⁵	kW	...	...
	Prispevek naložbe h kazalniku	kW		2.630

⁵ Kazalnik SK154 je naveden v točki 9.3 povabila ZMOS in finančnem obrazcu. Vrednosti mejnika in cilja nista določeni.

5 ANALIZA STANJA

5.1 Analiza stanja in potrebe uporabnikov

Analiza stanja je bila opredeljena v predinvesticijski zasnovi za naložbo (PIZ, maj 2025). Povzeta je iz DIIP Nakup električnih polnilnic za avtobuse, ki so ga izdelali strokovni sodelavci Urada za komunalo, promet in prostor (DIIP-1)⁶. Navedeni DIIP-1 je bil pripravljen za nakup in namestitvev treh polnilnic s šestimi polnilnimi mesti (ki so bile v IP zajete v prvo fazo naložbe). Kot je navedeno v DIIP-1, je bila naložba v tri nove polnilne postaje skladna s potrebami po polnjenju obstoječih in takrat načrtovanih novih električnih vozil.

Vozni park MO Maribor za izvajanje gospodarske javne službe mestnega prometa (GJS), ki jo opravlja JP Marprom, je zastarel. MO Maribor vozni park posodablja v skladu s potrebami in možnostmi. Od leta 2022 naprej intenzivno kupuje električne avtobuse, pri čemer pridobiva večino sredstev za nakup iz EKO sklada in evropskih virov (IPE – Instrument za povezovanje Evrope, projekt MULTI-e). Dinamika in vrednosti nakupov električnih vozil za mestni javni promet sta prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 8: Nakupi električnih vozil za JMPP v letih 2022–2026

Leto	Vrsta vozil	Število avtobusov	Vrednost avtobusov (brez DDV)	Sofinanciranje Ekosklad + IPE	Lastna sredstva	
					Vrednost	%
2022	12 m	2,00	1.037.860,00	700.000,00	337.860,00	32,55
	8, 5 m	1,00	248.950,00	225.984,00	22.966,00	9,23
2023	12 m	2,00	1.037.860,00	796.372,00	241.488,00	23,27
	9,5 m	2,00	1.020.830,00	792.966,00	227.864,00	22,32
	8,5 m	1,00	248.950,00	225.210,00	23.740,00	9,54
2024	8,5 m	1,00	292.740,00	269.000,00	23.740,00	8,11
2025	9,5 m	4,00	2.248.600,00	1.632.192,00	616.408,00	27,41
	E-kombi	3,00	245.400,00	196.320,00	49.080,00	20,00
	e-vlakec	1,00	562.800,00	373.568,00	189.232,00	33,62
	mini vozila Maister	3,00	254.400,00	203.520,00	50.880,00	20,00
Skupaj 2022-2025		20,00	7.198.390,00	5.415.132,00	1.783.258,00	24,77
2026	18 m	8,00	6.722.200,00	5.748.940,00	973.260,00	14,48
	12 m	10,00	5.760.196,00	4.729.600,00	1.030.596,00	17,89
	6 m	2,00	560.000,00	448.000,00	112.000,00	20,00
	7 m	3,00	555.000,00	444.000,00	111.000,00	20,00
Skupaj 2022–2026		43,00	20.795.786,00	16.785.672,00	4.010.114,00	19,28

Vir: MO Maribor, UKPP, julij 2026

Junija 2026 je MO Maribor razpolagala z 43 električnimi vozili različnih vrst: osmimi 18-metrsкими, desetimi 12-metrsкими, šestimi 9,5-metrsкими, štirimi 8,5-metrsкими, enim 7,5-metrskim in dvema 6-metrskima avtobusoma, sedmimi minibusi Maister, tremi e-kombiji in e-vlakcem.

⁶ Urad za komunalo, promet in prostor (UKPP) MO Maribor, 6. maja 2024

To trenutno dosega 42 % operativnega voznega parka v JMPP v MO Maribor. V letošnjem letu se bo vozni park obogatil še za dodatnih šest električnih avtobusov in minibusov (štirje 12-metrski in dva 7-metrski), s čimer bodo električni avtobusi v MO Maribor številčno presegli polovico operativnega voznega parka. Do leta 2028 bo število električnih vozil v JMPP preseglo 50. MO Maribor načrtuje do leta 2033 doseči popolnoma zelen in okolju prijazen javni promet z 80 % električnih vozil. Električni JPP je prepoznan tudi v Občinski celostni prometni strategiji za Maribor (OCPS), v kateri se je mesto zavezalo, da bo javni promet predstavljal hrbtenico mobilnosti v Mariboru in si zastavilo ambiciozen cilj, da bo 60 % Mariborčanov potovalo na okolju prijazne načine.

Obstoječa polnilna infrastruktura, ki zajema šest polnilnih postaj na območju delavnic Marprom ter pantografa na avtobusnem postajališču Vzpenjača in glavni avtobusni postaji, ne zadošča potrebam povečanega voznega parka električnih avtobusov za nočno in hitro polnjenje ter normalno obratovanje.

Slika 1: Pantograf pri postajališču Vzpenjača



Vir: Revija Transport & Logistika, 16. junij 2022

Nujnost naložbe v širitev polnilne infrastrukture nalagajo Mestni občini tudi nacionalna zakonodaja in lokalni predpisi. MO Maribor je v skladu z Odlokom o načinu izvajanja gospodarske javne službe linijski prevoz v mestnem prometu⁷ pristojna za (zagotavljanje pogojev za) izvajanje gospodarske javne službe. Ob hitrem naraščanju števila električnih vozil je naložba v polnilno infrastrukturo nujna, saj brez zadostnih zmogljivosti polnilne infrastrukture za polnjenje električnih avtobusov ni mogoče zagotoviti pogojev za redno polnjenje in obratovanje vseh avtobusov.

Zato je MO Maribor pohitela z izvedbo prve faze naložbe iz IP in zato je kot nujna opredeljena tudi ta naložba v 18 polnilnih postaj, ki je obravnavana v tem NIP.

⁷ Odlok o načinu izvajanja gospodarske javne službe linijski prevoz v mestnem prometu, MUV, št. 1/12 s spremembami in dopolnitvami

Potrebe uporabnikov – ciljnih skupin

Neposredni uporabnik načrtovanih polnilnih postaj je upravljavec električnih avtobusov in izvajalec obvezne gospodarske javne službe (GJS) linijskih prevozov, JP Marprom. Kot izvajalec obvezne GJS je dolžan zagotoviti ustrezno opremo za izvajanje storitev in z njo ravnati kot dober gospodar. Če električni avtobusi, ki jih nabavlja MO Maribor in predaja v upravljanje JP Marprom, zaradi pomanjkanja polnilnih zmogljivosti ne morejo obratovati, nastaja gospodarska škoda.

Posredni „uporabniki“ polnilnih postaj so prebivalci in obiskovalci mesta, ki uporabljajo JMPP za poti po mestu. Električni avtobusi zagotavljajo potnikom kakovostno izkušnjo pri uporabi JMPP, brez hrupa in emisij, prebivalcem mesta pa čistejši zrak, brez izpustov toplogrednih plinov in onesnaževanja zraka z delci, ter spodbujajo trajnostno mobilnost v mestu.

Izločevanje električnih avtobusov iz prometa zaradi pomanjkanja polnilne infrastrukture pomeni, da mora JP Marprom kot izvajalec obvezne GJS mestnega JPP za zagotavljanje predpisane frekvence prevozov na linijah mestnega prometa neuporabne električne avtobuse nadomestiti s starimi, hrupnimi in dotrajanimi avtobusi iz voznega parka, ki ga upravlja. To ne vpliva le na povečanje obremenitev okolja zaradi povečanih izpustov TGP in delcev iz starih vozil, temveč tudi na zmanjšanje kakovosti uporabniške izkušnje potnikov, kar uporabnike odvrča od uporabe JPP in s tem vpliva na celotno shemo trajnostne mobilnosti v mestu.

5.2 Nujnost načrtovane naložbe

Načrtovana naložba bo prispevala k zagotavljanju pogojev za nemoteno obratovanje električnih avtobusov v mestnem JPP, kar s trenutno nameščenimi polnilnimi zmogljivostmi ni mogoče. V oceni potreb po polnilnih postajah, ki je bila opravljena pri pripravi DIIP-1 in je temeljila na podlagah za pripravo že omenjene strategije energetske učinkovite večnamenske polnilne infrastrukture za javni potniški promet v Mariboru (SEPI), ter na podlagi stanja avtobusnega voznega parka za javni linijski promet v mestu se je pokazal primanjkljaj polnilnih zmogljivosti že za tedanje število električnih avtobusov. V Mariboru je na podlagi navedene strategije SEPI predvidena zagotovitev 30 polnilnih postaj do leta 2027. Zaradi povečevanja števila električnih avtobusov je naložba v dodatno polnilno infrastrukturo nujna.

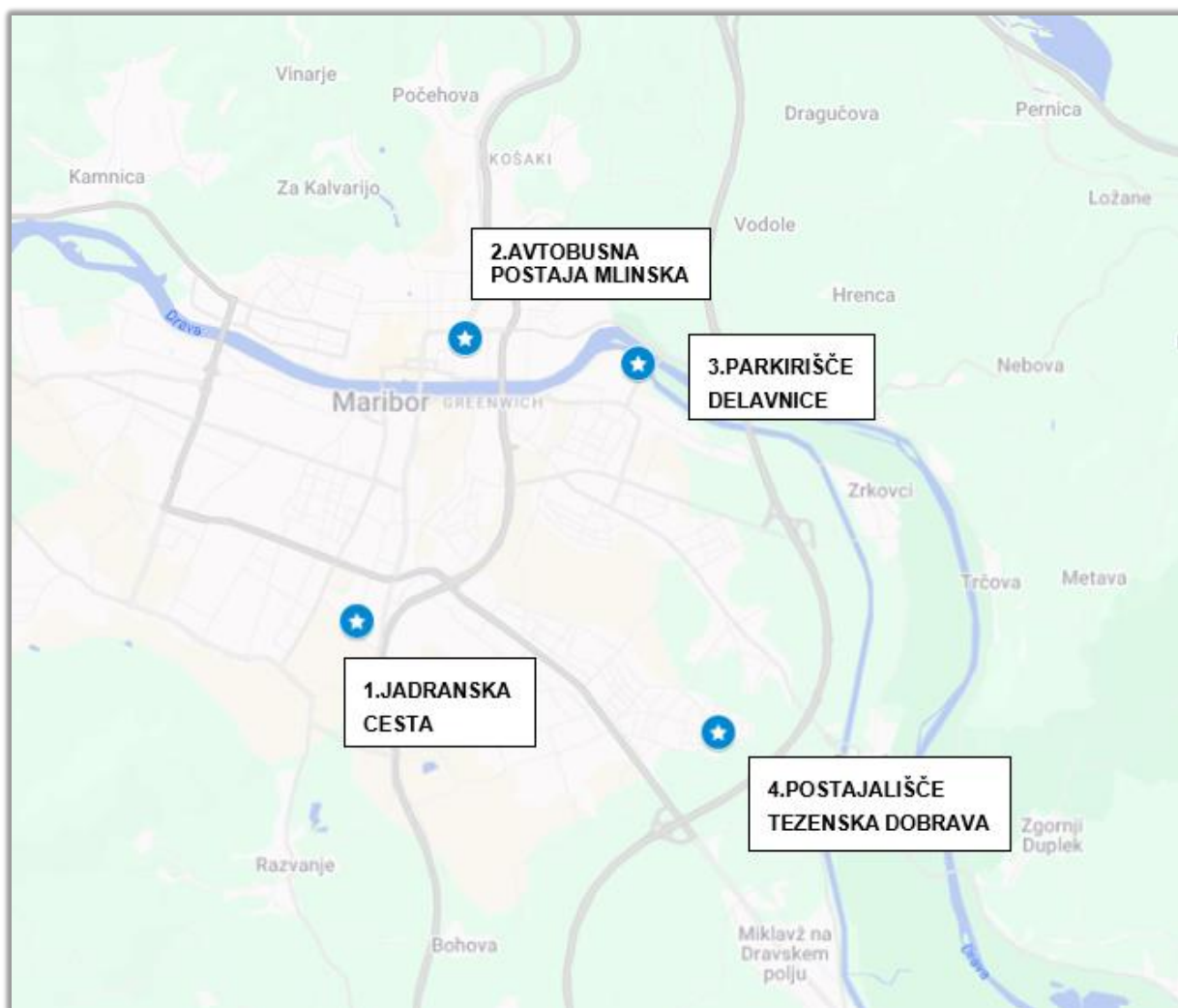
MO Maribor je z zgodnjo izvedbo prve faze naložbe, kot je bila obravnavana v IP, z namestitvijo treh novih polnilnih postaj zagotovila možnosti za nočno polnjenje za največ osem avtobusov na lokaciji delavnic Marproma, polnilna postaja na avtobusni postaji pa omogoča polnjenje še dvema avtobusoma. Postavitev treh polnilnih postaj je bila financirana iz projekta Multi-e in **ni vključena** v ta NIP.

Ta NIP, ki je namenjen tudi pridobitvi sofinanciranja iz mehanizma CTN, obravnava le izvedbo prejšnje druge faze, tj. postavitve 18 polnilnih postaj (v IP jih je bilo 15) z 22 polnilnimi mesti na štirih lokacijah. Na podlagi navedenih podatkov o naraščanju števila električnih avtobusov je očitno, da je naložba nujna. MO Maribor je zato pohitela z objavo JN za izbiro izvajalca: aprila 2026 (s popravki maja 2026) je bilo na portalu JN objavljeno javno naročilo za gradnjo polnilne infrastrukture št. JN003018/2026-EUe16. Rok za predložitev ponudb se je iztekel, izbrani izvajalec bo objavljen v kratkem.

6 ANALIZA LOKACIJE – UMEŠČENOST NAČRTOVANE NALOŽBE V MESTU MARIBOR

6.1 Lokacije za postavitev polnilne infrastrukture v MO Maribor

Načrtovana naložba v postavitev polnilne infrastrukture za električne avtobuse bo potekala v mestu Maribor, v MO Maribor, na območju, ki je obravnavano v Trajnostni urbani strategiji (TUS) iz leta 2023.



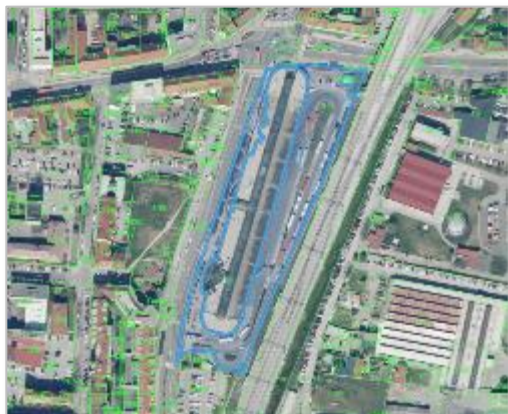
Slika 2: Lokacije načrtovalnih polnilnih parkov v mestu Maribor

Vir: Sektor za komunalo in promet, MO Maribor, maj 2025

Polnilna infrastruktura bo nameščena v polnilnih parkih na štirih izbranih lokacijah v mestu, ki so prikazane v nadaljevanju. Vse slike je zagotovil investitor:

Polnilni park avtobusna postaja Mlinska

Slika 3: Območje za postavitev polnilnega parka na avtobusni postaji



Na glavni avtobusni postaji na Mlinski ulici bodo polnilne postaje (štirje pantografi in trije stropni kabli) nameščeni na objektu št. 2451, parc. št. 1121, k. o. 657 Maribor-Grad (avtobusna postaja), katere večinski del je v lasti MO Maribor. Avtobusi bodo med polnjenjem parkirali na peronih.

Zaradi postavitve pantografov in stropnih kablov na strop je predvidena tudi sanacija/izolacija zadevnega dela strehe.

Polnilni park Jadranska cesta

Slika 4: Območje za postavitev polnilnega parka Jadranska cesta



Na Jadranski cesti, na parceli št. 1982, k. o. 678 Spodnje Radvanje, bo zagotovljenih skupaj šest polnilnih mest z naslednjimi polnilnimi postajami: dva pantografa na drogu z dvema polnilnima mestoma in štiri prostostoječe polnilne postaje CCS2 s skupaj štirimi polnilnimi mesti. Uredila se bodo parkirišča za parkiranje avtobusov med polnjenjem.

Polnilni park postajališče Tezenska Dobrava

Slika 5: Območje za postavitev polnilnega parka, postajališče Tezenska Dobrava



Na avtobusnem postajališču Tezenska Dobrava na Dogoški cesti, na zemljiščih s parc. št. 1945, 1948, 1959 in 2812/3, vse k. o. 668 Tezno, bo postavljen pantograf na drogu z enim polnilnim mestom. Na tem mestu je parkirišče za avtobus med polnjenjem že zagotovljeno.

Polnilni park parkirišče delavnice – pri JP Marprom na Pobrežju

Slika 6: Območje za postavitev polnilnega parka, parkirišče delavnice

Na obstoječem parkirišču pred objekti poslovne cone Pobrežje, Ob Dravi 6 (parc. št. 120/5, 130/3, 130/15, 130/16, 130/19, 130/22, 135/2, 136/3, 136/7, 141/2, 141/3, 141/4 in 2978/6, vse k. o. 681 Pobrežje), bodo postavljene štiri prostostoječe polnilne postaje CCS2 s po dvema polnilnima mestoma na polnilno postajo, skupaj osem polnilnih mest ter osem parkirišč za avtobuse.



Na tem območju je predvidena tudi ureditev 36 parkirišč za osebna vozila, ki pa **niso vključena v ta projekt** in jih bo MO Maribor financirala iz drugih virov.

6.2 Zemljišča in premoženjskopravna razmerja

Zemljišča

Načrtovana polnilna infrastruktura bo postavljena na zemljiščih z namensko rabo območij centralnih, proizvodne, prometne in energetske dejavnosti ter (manjši del) zelenih površin. Gradnja ne bo potekala po kmetijskih in gozdnih zemljiščih.

Seznam zemljišč, na katerih bodo potekali posegi v zvezi z gradnjo polnilnih parkov, je prikazan v naslednji preglednici.

Preglednica 9: **Seznam zemljišč za gradnjo polnilnih parkov v Mariboru**

Ozn.	Parcela št.	Katastrska občina	Lastništvo	Stvarna pravica	Pojasnila
Polnilni park avtobusna postaja Mlinska					
1	1121	657 – Maribor–grad	MO Maribor	n.r. ¹⁾	etažna lastnina ²⁾
Polnilni park postajališče Tezenska Dobrava					
2	1948	680 – Tezno	MO Maribor 1/1	n.r.	
3	1945	680 – Tezno	MO Maribor 1/1	n.r.	
4	1959	680 – Tezno	MO Maribor 1/1	n.r.	
5	2812/3	680 – Tezno	MO Maribor 1/1	n.r.	
Polnilni park Jadranska cesta					
6	1982	678 — Sp. Radvanje	MO Maribor 1/1	n.r.	
Polnilni park parkirišče delavnice					
7	141/2	681 – Pobrežje	MO Maribor 1/1	n.r.	
8	141/3	681 – Pobrežje	MO Maribor 1/1	n.r.	
9	141/4	681 – Pobrežje	MO Maribor 1/1	n.r.	
10	136/3	681 – Pobrežje	MO Maribor 1/1	n.r.	
11	136/7	681 – Pobrežje	MO Maribor 1/1	n.r.	
12	135/2	681 – Pobrežje	MO Maribor 1/1	n.r.	
13	130/3	681 – Pobrežje	MO Maribor 1/1	n.r.	
14	120/5	681 – Pobrežje	MO Maribor 1/1	n.r.	
15	130/15	681 – Pobrežje	MO Maribor 1/1	n.r.	
16	130/16	681 – Pobrežje	MO Maribor 1/1	n.r.	
17	130/19	681 – Pobrežje	MO Maribor 1/1	n.r.	
18	130/22	681 – Pobrežje	MO Maribor 1/1	n.r.	

Opombi:

1) Investitor je (so)lastnik zemljišča, zato pridobitev stvarne pravice ni potrebna

2) Na zemljišču s parc. št. 1121, k. o. 657 Maribor-Grad, je stavba št. 2451 (avtobusna postaja), ki je v solastnini etažnih lastnikov. Polnilne naprave bodo nameščene na stropu stavbe. MO Maribor je lastnica dela stavbe št. 36 (ID 5730765). Dokazilo – izpisek iz zemljiške knjige je priložen.

6.3 Projektna in investicijska dokumentacija

Projektna dokumentacija

Za načrtovano naložbo, obravnavano v tem NIP, je bila decembra 2025 izdelana projektna dokumentacija za izvedbo (PZI) „Polnilna infrastruktura za električne avtobuse“. Dokumentacijo PZI je izdelala projektantska družba Štajerski inženiring, d. o. o., Tržaška cesta 85, 2000 Maribor, št. projekta 63/2025. Po prejetju zahtev MOP za dopolnitev vloge je projektna družba Štajerski inženiring dokumentacijo PIZ julija 2026 delno posodobila.

PZI zajema načrte za ureditev štirih lokacij ter nakup, namestitve in zagon načrtovanih polnilnih postaj. Dokumentacijo sestavljajo naslednji dokumenti:

- Načrt s področja gradbeništva z zbirnim tehničnim poročilom, popisom del in projektantskim predračunom ter tehničnimi prikazi. Načrt s področja gradbeništva zajema vsa GOI dela, povezana z ureditvijo mest za namestitev polnilnih naprav, zagotovitev kabelske kanalizacije in ureditev parkirišč za pakiranje avtobusov med polnjenjem;
- Načrt s področja elektroinštalacij zajema nabavo 18 polnilnih postaj s pripadajočo opremo za priključitev ter vsa dela, povezana s postavitvijo, priključitvijo in zagonom polnilnih postaj na štirih lokacijah v mestu, kjer bodo polnilne postaje združene v štiri polnilne parke. Načrt zajema tehnično poročilo, popise naprav, materiala in del s projektantskimi predračuni. Priložene so tudi tehnične specifikacije polnilnih postaj za vse polnilne parke;
- Načrt javne razsvetljave za tri lokacije (Jadranska cesta, postajališče Tezenska Dobrava in parkirišče delavnice) s tehničnimi poročili in popisi del s predračuni;
- Načrt krajinske arhitekture s popisom del in projektantskim predračunom za ureditev zelenih površin z zasaditvijo dreves in grmovnic na območju polnilnih parkov Jadrska cesta in parkirišča delavnice pri JP Marprom.

V okviru ureditev polnilnega parka na parkirišču pri delavnicah Marprom je v projektni dokumentaciji zajeta tudi ureditev 36 parkirišč za osebna vozila, ki pa **niso vključena** v ta projekt (in so bila tudi izrecno izključena iz javnega naročila za izbiro izvajalca – JN003018/2026-EUe16). MO Maribor jih bo izvedla ločeno in financirala z drugimi sredstvi.

Ta projekt, ki se prijavlja za sofinanciranje iz mehanizma CTN, tudi **ne zajema ozelenitve** na območju polnilnih parkov Jadrska cesta in parkirišča delavnice ter **javne razsvetljave** v polnilnih parkih Jadrska cesta, postajališče Tezenska Dobrava in parkirišče delavnice. MO Maribor bo v okviru projekta, obravnavanega v tem NIP, z namenom čim hitrejšega odprtja načrtovanih polnilnih parkov, ki so zaradi naraščajočega števila električnih avtobusov zelo nujni, izvedla vse dejavnosti, ki so nujne za hitro postavitve in zagon polnilnih naprav, vse ostale dejavnosti pa bo izvajala postopoma **po zaključku tega projekta**.

Pridobljeni projektni pogoji

Pri pripravi projektne dokumentacije PIZ je projektantska družba na podlagi pooblastila MO Maribor pridobila naslednje projektne pogoje:

- Javno podjetje Nigrad, komunalno podjetje, d. o. o., Javna kanalizacija, Projektni pogoji št. 2026-PP-K-043 z datumom 20. 3. 2026, in
- Javno podjetje Nigrad, komunalno podjetje, d. o. o., Javne prometne površine, Projektni pogoji št. 2026-PP-C-029, z datumom 20. 3. 2026.

Pridobljeni projektni pogoji so bili v celoti upoštevani pri načrtovanju projektних rešitev. Projektni pogoji so priloženi k dopolnjeni vlogi za sofinanciranje projekta iz mehanizma CTN.

Pridobljena mnenja/soglasja nosilcev urejanja prostora

Dokumentacija PZI je izdelana v skladu s projektno nalogo. Projektantska družba je na podlagi pooblastila MO Maribor zaradi kratkih rokov pridobivala mnenja nosilcev urejanja prostora neposredno na podlagi PZI. Pridobljena so bila naslednja mnenja in soglasja:

- Mariborski vodovod, javno podjetje, d. o. o., mnenje št. 202600851 z dne 23. 1. 2026, v katerem je ugotovljeno, da je nameravana gradnja s predpisi iz pristojnosti mnenjedajalca, in so navedeni pogoji za ravnanje z obstoječimi vodovodnimi cevovodi;
- Mestna občina Maribor, Mestna uprava, Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet, Mnenje za poseg v varovalnem pasu občinske ceste, št. 3512-18/2026-2 z dne 27. 1. 2026, v katerem je ugotovljeno, da je nameravana gradnja skladna s predpisi iz pristojnosti mnenjedajalca;
- Telekom Slovenije, Omrežje in infrastruktura, Operativa dostopovnih omrežij, Telekomunikacijsko kabelsko omrežje, TKO vzhodna Slovenije, mnenje št. 153423-MB-16067-IV, v katerem je ugotovljena skladnost nameravane gradnje s predpisi iz pristojnosti mnenjedajalca. Mnenjedajalec navaja pogoje za ravnanje z obstoječim elektronskim komunikacijskim omrežjem;
- Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije (ZVKDS), mnenje št. 35107-0018/2026-2 z dne 28. 1. 2026, v katerem je ugotovljena skladnost nameravane gradnje s predpisi iz pristojnosti mnenjedajalca. V mnenju je posebej poudarjeno, da je treba ob umestitvi polnilnih postaj na območju avtobusne postaje, ki predstavlja poseg v enoto dediščine Maribor – Avtobusna postaja (EID: 1-30412), umeščeno znotraj urbanističnega spomenika Maribor – Mestno jedro (EID: 1-00424), ohranjati prvotno zasnovo in materiale varovanega objekta;
- Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, Območna enota Maribor (ZRSVN), mnenje št. 3562-0170/2026-2 z dne 6. 2. 2026, v katerem je ugotovljeno, da je nameravana gradnja skladna s predpisi iz pristojnosti mnenjedajalca. ZRSVN v mnenju priporoča, da se ob rušitvah zagotovi ohranitev obstoječih dreves ter preprečijo mehanske poškodbe dreves in koreninskega sistema;
- Plinarna Maribor, d. o. o., mnenje št., SO-189/26 z dne 15. 6. 2026, v katerem se ugotavlja, da je nameravana gradnja skladna s predpisi iz pristojnosti mnenjedajalca ter navaja pogoje za ravnanje z obstoječimi plinovodi na območjih posegov.

Navedena mnenja so priložena k dopolnjeni vlogi za sofinanciranje projekta iz mehanizma CTN.

Projektantska družba je za mnenja zaprosila še:

- Mestno občino Maribor, Mestno upravo, Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za urejanje prostora za izdajo mnenja o skladnosti nameravane gradnje s prostorskimi akti. Naslovnik v dopisu št. 3511-21/2026-5 z dne 10. 2. 2026 ugotavlja, da mnenje ni potrebno, ker za gradnjo ni treba pridobiti gradbenega dovoljenja;
- Elektro Maribor, ki v dokumentu št. 1569147 (4002-199/2026-3) z dne 27. 1. 2026 ugotavlja, da mnenje ni potrebno, vendar opozarja, da mora investitor pridobiti soglasje za priključitev polnilne infrastrukture. Pridobljena soglasja za priključitev polnilnih postaj so navedena v nadaljevanju;
- Direkcijo RS za vode, Sektor območja Drave, Javno podjetje Nigrad, komunalno podjetje, d. o. o., in Javno podjetje Energetika Maribor, d. o. o., ki do datuma priprave tega NIP mnenj še niso izdali.

Soglasja za priključitev polnilnih postaj

Polnilna infrastruktura na Jadranski cesti in na parkirišču pri delavnicah JP Marprom bo priključena v interno omrežje JP Energetika Maribor oz. JP Marprom. Podjetji sta v lasti MO Maribor in člana JHMB. Investitor je od navedenih javnih podjetij pridobil dovoljenje za priključitev polnilnih naprav v njuno interno omrežje. Pridobil je tudi soglasje Elektra Maribor za priključitev polnilnih postaj (št. 1560804-23/2025-5 z dne 26. 11. 2025) na parc. št. 1130, k. o. Maribor-grad. Navedena soglasja so priložena k dopolnjeni vlogi za sofinanciranje projekta iz mehanizma CTN.

Presoja vplivov na okolje (PVO)

Pri projektiranju je bilo ugotovljeno, da za postavitve polnilne infrastrukture, kot je opredeljena v projektu za izvedbo, presoja vpliva na okolje in predhodni postopek nista potrebna.

Projektantska družba Štajerski inženiring, d. o. o., je 12. maja 2026 izdala Strokovno mnenje glede predhodnega postopka za projekt Postavitve polnilne infrastrukture za električne avtobuse na štirih lokacijah v Mestni občini Maribor, št. projekta 63/2005. V strokovnem mnenju je ugotovljeno, da v skladu s Prilogo 1 k Uredbi o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15, 26/17, 105/20 in 44/22 – ZVO-2) polnilna infrastruktura za električne avtobuse spada pod poglavje F Prometne infrastrukture, vendar predvideni posegi ne izpolnjujejo nobenega pogoja po navedeni uredbi in tudi nobenega pogoja iz poglavja G.II Graditve objektov. Skladno s tem se načrtovana polnilna infrastruktura ne uvršča med posege, za katere je treba izvesti predhodni postopek oz. presojo vplivov na okolje.

Strokovno mnenje je priloženo k vlogi.

Investicijska dokumentacija

Za naložbo, ki je obravnavana v tem NIP, je bila izdelana naslednja investicijska dokumentacija:

- DIIP za postavitve treh polnilnic „Nakup električnih polnilnic za avtobuse“, potrjen 8. maja 2024, ki so ga izdelali strokovni sodelavci Sektorja za promet in prostor v Uradu za komunalno, promet in prostor MO Maribor (v nadaljnjem besedilu: DIIP-1);
- DIIP „Postavitve e-polnilnic za električne avtobuse na lokacijah v MOM“ je pripravila družba Energija in okolje, družba za napredne energetske in okoljske rešitve, d. o. o., iz Maribora, maja 2024, potrjen pa je bil 28. junija 2024 (v nadaljnjem besedilu: DIIP-2);
- Predinvesticijska zasnova za nakup in izgradnjo električnih polnilnic za e-buse, ki jo je izdelal Ekonomski institut Maribor, d. o. o., maja 2025 in je bila potrjena 26. maja 2025 (v nadaljnjem besedilu: PIZ);
- Investicijski program za nakup in izgradnjo električnih polnilnic za e-buse, ki ga je izdelal Ekonomski institut Maribor, d. o. o., maja 2025 in je bil prav tako potrjen 26. maja 2025 (v nadaljnjem besedilu: IP).

Navedena investicijska dokumentacija je bila priložena k vlogi v drugo fazo potrjevanja projektov v okviru mehanizma CTN, 12. novembra 2025.

Po predložitvi vloge se je projekt precej spremenil: prva faza naložbe, ki je bila obravnavana v IP, tj. postavitve treh polnilnih postaj, je bila končana decembra 2025 in financirana iz drugih virov, Instrumenta za povezovanje Evrope, v okviru projekta Multi-e. Zato je prva faza naložbe iz IP izključena iz projekta.

Druga faza projekta iz IP, ki je zajemala postavitve polnilne infrastrukture na štirih lokacijah v mestu, je bila v času priprave IP ocenjena, saj projektna dokumentacija tedaj še ni bila pripravljena. Ta faza je na podlagi projekta za izvedbo PZI (Štajerski inženiring, d. o. o., št. projekta 63/2025, december 2025/julij 2026) glede na prvotno naložbo, obravnavano v IP, doživela precej sprememb: nekaj sprememb tehničnih rešitev (izključena je npr. nadgradnja transformatorskih postaj), predvsem pa spremembe vrednosti naložbe, upravičenih stroškov in višine zaprosene podpore Unije. Zato je pripravljen ta NIP, ki je tudi usklajen z zahtevami MOP za uskladitev in dopolnitev vloge, med drugim tudi s spremenjenim naslovom dokumenta.

7 RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI NALOŽBE

7.1 Namen in cilji naložbe v skladu z zahtevami CTN za trajnostno mobilnost

V okviru mehanizma CTN se bodo sofinancirale le naložbe (operacije), ki bodo prispevale k realizaciji Programa Evropske kohezijske politike za Slovenijo (PEKP) na ravni specifičnega cilja RSO2.8 „Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika“, prednostne naloge 4 „Trajnostna mobilnost“, cilja politike 2 „Bolj zelena, nizkoogljiva Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti“. V povabilu k predložitvi vlog je tudi izrecno zapisano, da se sofinancirajo le operacije, ki vključujejo ukrepe, predvidene v akcijskem načrtu sprejete občinske celostne prometne strategije, in le ukrepi znotraj posameznih upravičenih namenov, kot je to določeno v 2. poglavju Vsebinskih izhodišč za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO2.8)⁸ (v nadaljnjem besedilu: Vsebinska izhodišča MOPE).

V skladu s temi pogoji so do sofinanciranja iz mehanizma CTN **upravičeni** naslednji **nameni**:

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

pri čemer lahko posamezna naložba vključuje izvajanje več vrst navedenih ukrepov, vendar mora vsaka naložba **prispevati k ustreznim kazalnikom učinka in/ali rezultata PEKP**. Posamezni ukrepi, katerim ustreza načrtovana naložba, so podrobneje predstavljeni v točki 9.2. Načrtovana naložba v polnilno infrastrukturo za električne avtobuse ustreza upravičenemu namenu Spodbujanje uporabe alternativnih goriv v mestih, v okviru katerega je predviden ukrep Uporaba alternativnih goriv v mestih v okviru potreb za izvajanje gospodarske ali negospodarske javne službe, s podukrepom postavitve polnilne (ali oskrbovalne) infrastrukture za polnjenje brezemisijevskih vozil za izvajanje gospodarske ali negospodarske javne službe. V sprotni opombi je pojasnjeno, da brezemisijevska vozila zajemajo 100-odstotno električna vozila.

Upoštevajoč navedeni ukrep in podukrep iz Vsebinskih izhodišč MOPE so **namen** in **cilji** načrtovane naložbe v zagotovitev polnilne infrastrukture za električne avtobuse naslednji:

Namen naložbe je zagotoviti polnilno infrastrukturo z zadostnimi zmogljivostmi za nemoteno uporabo že kupljenih ter naročenih in še ne dobavljenih električnih avtobusov javnega mestnega potniškega prometa (JMPP).

⁸ Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, št. 545-252/2023-2570-13, verzija 2.0, april 2025

Cilji načrtovane naložbe so usklajeni s cilji in usmeritvami za povečanje trajnostne mobilnosti v mestu s spodbujanjem večjega obsega uporabe JMPP:

- zagotoviti pogoje za nemoteno vožnjo električnih avtobusov, ki ne ustvarjajo emisij toplogrednih plinov in delcev ter s tem poskrbeti za okolju prijazen javni potniški promet;
- izboljšati kakovost JMPP;
- zagotoviti čistejši zrak, zmanjšati vpliv mestnega JPP na podnebje in zmanjšati hrup, ki ga povzroča vožnja avtobusov z motorji na bencin, dizel in plin ter s tem
- zagotoviti večjo kakovost življenja za prebivalce in obiskovalce mesta, zlasti prebivalce ob linijah mestnega JPP;
- slediti tehničnemu napredku in upoštevati visoka pričakovanja uporabnikov.

Zastavljeni cilji se bodo udejanjili z naslednjimi **ukrepi**:

- postavitev nove polnilne infrastrukture ustreznih zmogljivosti za polnjenje električnih avtobusov: 18 polnilnih postaj z 22 polnilnimi mesti in skupno močjo 2.630 kW, tj. osem prostostojećih polnilnih postaj z enim ali dvema polnilnima mestoma za sekvenčno polnjenje vozil; sedem pantografov in trije stropni kabli;
- ureditev površin za postavitev in priključitev polnilnih postaj v električno omrežje na štirih izbranih lokacijah v mestu;
- ureditev parkirišč za avtobuse v času polnjenja: po eno ali dve parkirišči na polnilno postajo.

7.2 Načrtovani neposredni učinki naložbe

Na podlagi projektne dokumentacije PZI so opredeljeni neposredni učinki naložbe Z izvedeno naložbo bodo predvidoma doseženi naslednji **fizični kazalniki naložbe – neposredni učinki**:

- nakup 8 polnilnih postaj za nočno polnjenje z enim ali dvema polnilnima mestoma na postajo, 7 pantografov in 3 stropni kabli za hitro polnjenje s po enim polnilnim mestom, kar bo zagotovilo
- skupaj 22 novih polnilnih mest;
- skupna izhodna moč načrtovanih polnilnih postaj bo 2.630 kW;
- polnilne postaje bodo nameščene v polnilnih parkih na štirih izbranih lokacijah v mestu, in sicer:
 - 4 pantografi in 3 stropni kabli s skupaj 7 polnilnimi mesti na glavni avtobusni postaji na Mlinski ulici
 - 4 polnilne postaje CCS2 z enim polnilnim mestom na postajo in dva 2 pantografa, skupaj 6 polnilnih mest na Jadranski cesti pred objektom JP Energetika Maribor,
 - 1 pantograf z 1 polnilnim mestom na postajališču Tezenska Dobrava;
 - 4 polnilne postaje CCS2 s po 2 polnilnima mestoma na postajo, tj. skupaj 8 polnilnih mest na parkirišču pri delavnicah JP Marprom, Pobrežje, ter
- izvedba GOI del za namestitve polnilnih naprav in njihovo priključitev v omrežje;
- ureditev skupaj 14 parkirišč za avtobuse med polnjenjem na dveh lokacijah.

8 PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

Načrtovana naložba je usklajena s cilji in usmeritvami za povečanje trajnostne mobilnosti v mestu, ki jih je mesto zapisalo v svoje strateške dokumente, ter nacionalnimi, regionalnimi in evropskimi strategijami in politikami.

8.1 Bela knjiga o evropski prometni politiki

Tretja bela knjiga o evropski prometni politiki Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu⁹ obravnava pobude za razvoj konkurenčnega transportnega sistema, ki bo povečal mobilnost in odpravil ovire na ključnih področjih. V dokumentu je med drugim poudarjena skrb za varovanje okolja. Postavljeni so zavezujoči cilji na področju zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov (TGP) na področju prometa:

- do leta 2030 je zahtevano 20-odstotno zmanjšanje TGP glede na raven leta 2008,
- do leta 2050 je zahtevano vsaj 70-odstotno zmanjšanje glede na raven leta 2008.

V beli knjigi so opredeljeni naslednji mejniki:

- do leta 2030:
 - prepoloviti uporabo avtomobilov s „konvencionalnim gorivom“ v mestnem prometu in vzpostaviti logistiko brez CO₂;
- do leta 2050:
 - v mestih odpraviti promet avtomobilov s „konvencionalnim“ gorivom;
 - predvideni ukrepi za spodbujanje naložb v prometno infrastrukturo in spremembo prometnih vzorcev na področju potniškega in tovornega prometa so usmerjeni v krepitev gospodarske konkurenčnosti in zaposlovanja. Načrt se osredotoča na mestni in medmestni promet ter potovanja na dolge razdalje. Mestni promet naj bi temeljil na JPP s povečano pogostostjo storitev v kombinaciji s pešačenjem in kolesarjenjem. V mestih bodo prisotna tudi manjša specializirana vozila za potnike, ki bodo uporabljala alternativni pogon in goriva ter nove tehnologije.

Načrtovana naložba v gradnjo polnilne infrastrukture je namenjena električnim avtobusom za JMPP ter bo posredno prispevala k ciljem zmanjšanja izpustov TGP iz JMPP in spodbujanju uporabe JMPP namesto osebnih vozil za vožnje v mestu.

8.2 Usklajenost naložbe z nacionalnimi strategijami in politikami

8.2.1 Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030¹⁰ celovito obravnava razvoj prometa v državi ter določa cilje in ukrepe za udejanjanje strategije.

⁹ White paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system), Evropska komisija, marec 2011

¹⁰ Ministrstvo za infrastrukturo, junij 2017

Posebni cilj 4e Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih ciljev načrta. V okviru tega cilja je treba zlasti zmanjšati izpuste toplogrednih plinov, povezanih s prometom, in onesnaževanje ozračja. To bo med drugim doseženo s sklopom ukrepov za spodbujanje premika k javnemu prevozu in okolju prijaznim načinom prevoza ter izboljšanjem tehnologije za vozila (uvajanje učinkovitejših in čistejših vozil).

Cilj se bo uresničeval z ukrepom za zmanjševanje emisij onesnaževal (Ro.45 za cestni promet). Ukrep se osredotoča na redno obnavljanje cestnega voznega parka v javnem prometu in zagotavljanje skladnosti s stanjem tehnike pri nabavi novih vozil.

MO Maribor z nabavo električnih avtobusov za mestni JPP prispeva k temu ukrepu, naložba v polnilno infrastrukturo za električna vozila pa podpira obratovanje električnih avtobusov v JMPP in s tem sledi ciljem strategije na področju zmanjšanja izpustov TGP iz linijskega JMPP.

8.2.2 Nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN)

Posodobljeni celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN)¹¹ je posodobitev NEPN iz februarja 2020. V NEPN iz leta 2024 avtorji ugotavljajo, da raven emisij TGP na enoto bruto domačega proizvoda (BDP) ostaja višja od povprečja EU ter da sta okoljsko problematična zlasti njihovo povečevanje in splošna netrajnostna mobilnost. Za doseganje strateških ciljev na tem področju se dokument sklicuje na pet evropskih razsežnosti energetske unije. Prva med njimi je razogljičenje. Ključni cilji te razsežnosti so:

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

Z Evropskimi podnebnimi pravili je cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050 in zmanjšanja emisij TGP za vsaj 55 % do leta 2030 na ravni EU postal pravno zavezujoč. Slovenija je leta 2022 z novelo Zakona o varstvu okolja¹² uzakonila cilj iz podnebne strategije, da do leta 2050 doseže neto ničelne emisije oziroma podnebno nevtralnost.

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

Med ukrepi in politikami na področju alternativnih goriv in ukrepi za zniževanje emisij je navedenih več ukrepov, ki so večinoma naravnani na osebna vozila. V ukrepu M28.4 pa je izrecno navedeno tudi spodbujanje nakupa vozil brez neposrednih emisij (baterijska električna vozila, vodikova vozila) v mestih za JPP (z avtobusi in taksiji) ter podporne polnilne infrastrukture.

¹¹ Vlada Republike Slovenije, Ljubljana, 18. december 2024

¹² ZVO-2, Uradni list RS, št. 44/22, 018/23 – ZDU10, 78/23 – ZUNPEOVE, 23/24 IN 21/25 - ZOPVOOV

V ukrepu M28.10 Načrtovanje in spodbujanje postavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture so določene aktivnosti in kazalniki za spremljanje izvajanja ukrepov, vendar le za osebna vozila, s sklicevanjem na Zakon o infrastrukturi za alternativna goriva in spodbujanju prehoda na alternativna goriva v prometu (ZIAG)¹³

Načrtovana naložba v polnilne postaje za električne avtobuse v JMPP prispeva k ukrepoma M28.4 in M28.10, saj bo zagotavljala pogoje za obratovanje električnih avtobusov, s katerimi MO Maribor prispeva k zmanjšanju izpustov TGP. Pri načrtovanju naložbe je investitor sledil usmeritvam iz NEPN in določbam ZIAG.

8.2.3 Uredba o zelenem javnem naročanju

Uredba o zelenem javnem naročanju¹⁴ ureja javna naročila za naročanje gradenj, blaga in storitev, ki imajo v primerjavi z običajnim blagom, storitvami in gradnjami v celotni življenjski dobi manjši vpliv na okolje in zagotavljajo varčevanje z naravnimi viri, materiali in energijo, pri čemer imajo enake ali boljše funkcionalnosti. Namen te uredbe je zmanjšati negativni vpliv na okolje z javnim naročanjem okoljsko manj obremenjujočega blaga, storitev in gradenj, izboljšati okoljske značilnosti obstoječe ponudbe, spodbujati razvoj okoljskih inovacij in krožno gospodarstvo ter dajati zgled zasebnemu sektorju in potrošnikom.

V Uredbi so navedeni predmeti javnega naročanja, za katere je obvezno upoštevanje okoljskih vidikov. Mednje spadajo cestna vozila. V Prilogi 1 k Uredbi je natančneje opredeljenih 22 predmetov, za katere je zeleno javno naročanje obvezno, in mednje spadajo tudi vozila za cestni prevoz in storitve prevoza. Za vsak predmet so v Uredbi (člen 6) določeni zavezujoči cilji, ki jih je treba v postopku naročanja doseči. Za cestna vozila je, na primer, določen delež čistih in brezemisijских vozil glede na skupno število vozil iste kategorije, ki jih v referenčnem obdobju nabavi, najame, zakupi itd. javni naročnik. Leta 2021 je Ministrstvo za javno upravo izdalo smernice za doseganje ciljev zelenega javnega naročanja za brezemisijских vozila.¹⁵

Načrtovana naložba v zagotovitev ustrezne polnilne infrastrukture zagotavlja pogoje za obratovanje električnih avtobusov za JMPP, ki jih je MO Maribor naročila v skladu z zakonom in to uredbo.

8.3 Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami

8.3.1 Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027

V RRP Podravja¹⁶ je skrb za okolje in trajnostno mobilnost obravnavana v razvojnem cilju 2 Nizkoogljivna in bolj zelena regija s podciljema povečanje uporabe oblik trajnostne mobilnosti in zmanjšanje količine izpustov TGP.

¹³ Uradni list RS, št. 62/2023

¹⁴ Uradni list RS, št. 51/17, 64/19 in 121/21 in 132/2023

¹⁵ Vozila za cestni prevoz in storitve prevoza – Usmeritve za doseganje ciljev javnega naročanja brezemisijских vozil, MJU, Direktorat za javno naročanje

¹⁶ RRA Podravje, junij 2022

V okviru Razvojne prioritete 2.6 Trajnostna mobilnost RRP opozarja na dejstvo, da je promet eden večjih onesnaževalcev s toplogrednimi plini. Za zmanjšanje izpustov in drugega onesnaževanja je potrebna sprememba vsakdanje mobilnosti v trajnostno mobilnost, ki daje prednost javnemu potniškemu prometu pred osebnim. Med ukrepi, h katerim prispeva načrtovana naložba, je Spodbujanje vseh oblik trajnostne mobilnosti (ukrep 2.6.1), v katerem je JPP opredeljen kot najbolj trajnostni način mobilnosti v večjih urbanih naseljih.

MO Maribor z nakupi brezemisijских električnih avtobusov za JMPP prispeva k navedenemu ukrepu. Naložba v vzpostavitev polnilne infrastrukture pa bo zagotovila pogoje za nemoteno obratovanje nabavljenih električnih avtobusov ter vse ugodnosti za potnike in prebivalce, ki so povezane z njimi: čistejši zrak, manjše obremenjevanje okolja z izpusti in hrupom ter posledično izboljšanje kakovosti življenja, zlati za prebivalce, ki prebivajo v bližini linij in postajališč mestnega avtobusnega prometa.

8.3.2 TUS – Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035

Konec leta 2023 je bila pripravljena Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035¹⁷, ključni dokument za načrtovanje in usklajevanje naložb s področja trajnostne mobilnosti, ki se financirajo iz evropskih kohezijskih sredstev v okviru mehanizma CTN.

V analizi stanja je za področje mestne in primestne trajnostne mobilnosti ugotovljeno, da so za javni potniški promet (avtobusni promet) v MO Maribor značilne systemske, upravljavske in tehnične težave, kar povzroča njegovo nekonkurenčnost in nepriljubljenost v primerjavi z avtomobilom. Navedeno je, da kljub nekaterim prenovitvam, kot so informacijska tehnologija, postajališča, delna prenova voznega parka z vozili na okolju prijazna goriva in električnimi avtobusi, JMPP zaradi neprilagojenosti sistema prog strukturi in tokovom dnevnih migracij ter nepriljubljene frekventnosti voženj in sorazmerno dolgega potovalnega časa ter nekaterih tehničnih neprilagojenosti avtobusov ni ustrezna alternativa avtomobilu, saj se število prepeljanih potnikov v zadnjih letih ne povečuje. V dokumentu je navedeno, da je MO Maribor že vzpostavila prvi dve hitri polnilni postaji za avtobuse in načrtuje elektrifikacijo vseh avtobusov do leta 2024. Pripravljena je tudi strategija za načrtovanje večnamenske polnilne infrastrukture, ki temelji na elektrifikaciji javnega potniškega prometa v Mariboru s ciljem zmanjšati emisije TGP, hrupa in stroškov JMPP v Mariboru. MO Maribor se odziva na težave z optimizacijo linij in nadaljnjim posodabljanjem voznega parka z električnimi avtobusi.

Med ukrepi so v okviru Prednostne usmeritve 3.2 Trajnostna mobilnost predlagani: ukrep 1: Prenova občinske celostne prometne strategije (OCPS je bila izdelana marca 2026) in ukrep 9 Širitev (hitrih) električnih polnilnic (tj. polnilnih postaj). Načrtovana naložba v gradnjo polnilne infrastrukture neposredno prispeva k temu ukrepu.

Na gradnjo polnilne infrastrukture za električna vozila v javnem potniškem prometu se nanaša tudi Prednostna usmeritev 3.4: Učinkovita logistika, kjer je navedeno, naj bi hrbtenico razvoja logističnega sistema v mestu predstavljale „multifunkcijske električne polnilnice“ za polnjenje tudi večjih električnih dostavnih vozil/tovornjakov, vozil javnega potniškega prometa, smetarskih vozil. MO Maribor se je pri pripravi naložbe v polnilno infrastrukturo za električne avtobuse odločila, da načrtovano polnilno infrastrukturo nameni samo električnim avtobusom JMPP. Postavljene polnilne postaje bodo s polnjenjem električnih avtobusov v celoti izkoriščene, zato drugim uporabnikom ne bodo na voljo.

¹⁷ Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023

8.3.3 Celostna prometna strategija mesta Maribor

Prva CPS, Celostna prometna strategija mesta Maribor¹⁸ je bila pripravljena že leta 2015. Marca 2026 je bila pripravljena nova CPS, OCPS. Sedanja CPS upošteva druge strateške dokumente in s pomočjo celostnega načrtovanja prometa v mestu in občini ponuja možnosti za njihovo nadgradnjo. S sprejetjem CPS naj bi se začel dolgoročni proces celostnega in trajnostnega načrtovanja ter upravljanja mestnega prometnega sistema. V četrtem strateškem stebru strategije CPS je obravnavano oblikovanje ponudbe privlačnega javnega potniškega prometa. Poudarjeno je, da zagotavljanje privlačnega javnega potniškega prometa med drugim temelji na novih, udobnih, zmogljivih in okolju prijaznih vozilih v JMPP.

Za uresničevanje vizije CPS mesta Maribor je na področju JPP oziroma izboljšanja ponudbe JPP predvidenih devet sklopov ukrepov, ki se nanašajo na oblikovanje strategije razvoja JPP in usklajenega delovanja deležnikov, izboljšanje omrežja, uvedbo integriranih vozovnic in, ne nazadnje, na prenovu voznega parka mestnih avtobusov, ki naj bo pospešena in zajema nabavo zmogljivih nizkopodnih vozil z nizkimi emisijami. MO Maribor s pospešeno nabavo električnih avtobusov sledi predlaganim ukrepom.

Načrtovana naložba v zagotovitev polnilne infrastrukture, ki je nujna za obratovanje električnih avtobusov, je usklajena z ukrepom prenove voznega parka za JPP.

8.3.4 Strategija energetske učinkovite večnamenske polnilne infrastrukture za javni potniški promet v Mariboru

Strategija energetske učinkovite večnamenske polnilne infrastrukture za javni potniški promet v Mariboru (SEPI)¹⁹ obravnava izzive vzpostavitve mobilnostnih in logističnih točk v mestu z vidikov obnovljivih virov energije (fotovoltaika), vzpostavitve večnamenske polnilne infrastrukture za vse vrste električnega prometa (e-dostavna vozila, e-avtobusi, žičnica, železnica, e-car sharing, e-kolesa itd.) s statičnim polnjenjem in tudi možnostjo uvedbe dinamičnega polnjenja (sistem „trolejbus“). Strategija je bila pripravljena na podlagi simulacije elektrifikacije proge 6 (sedaj G6) mestnega avtobusnega prometa ter določa prednostne linije za nadaljnjo elektrifikacijo mestnega avtobusnega prometa. V okviru strategije je opredeljen načrt vzpostavitve večnamenske polnilne infrastrukture. Na podlagi te strategije je predvidena zagotovitev 30 polnilnih postaj do leta 2027.

Strategija SEPI je bila upoštevana pri načrtovanju števila, zmogljivosti in dinamike postavljanja polnilnih postaj za polnjenje električnih avtobusov, ki je obravnavana v tej novelaciji IP.

¹⁸ Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Maribor, 2015, v okviru projekta TRAMOB, sofinanciranega iz ESRR.

¹⁹ Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo ter Mestna občina Maribor, v okviru programa Efficiency, Interreg Central Europe, oktober 2022

9 PREVERITEV SKLADNOSTI NALOŽBE Z VSEBINSKIMI IZHODIŠČI MOPE

V tem poglavju je opredeljena in utemeljena skladnost načrtovane naložbe v postavitve polnilne infrastrukture za električne avtobuse v MO Maribor z Vsebinskimi izhodišči MOPE²⁰. in povabilom Združenja mestnih občin (ZMOS) k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij²¹ trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN²². Ocena je narejena ob predpostavki, da se drugo povabilo ZMOS ne bo bistveno razlikovalo od prvega.

9.1 Postopek potrjevanja vlog v mehanizmu CTN z ocenjenim časovnim okvirom

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

Prva faza postopka potrjevanja vlog za CTN

ZMOS v vlogi posredniškega telesa, pristojnega za izbor naložb (operacij) v okviru prve faze CTN, v skladu z uredbo EKP in Navodili organa upravljanja za izvajanje mehanizma CTN v programskem obdobju 2021–2027²³ objavi povabilo za predložitev vlog za sofinanciranje operacij iz CTN. Skrajni rok za predložitev vlog je **en mesec** po objavi povabila.

MO Maribor je 10. junija 2025 predložila vlogo (št. 303-50/2025) v prvo fazo potrjevanja projektov. K vlogi je priložila dva potrjena DIIP-a, predinvesticijsko zasnovo in investicijski program. Investicijska dokumentacija je bila izdelana v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (v nadaljnjem besedilu: UEM²⁴) in tedaj razpoložljivih podatkov o naložbi. V investicijski dokumentaciji so bili razvidni vsi elementi naložbe, ki dokazujejo skladnost z določili povabila, ki se preverjajo v prvi fazi, ter ocenjen prispevek k doseganju kazalnikov iz Priloge A. Povzeta je bila tudi utemeljitev skladnosti naložbe s horizontalnimi načeli iz člena 9 Uredbe 2021/1060/EU, zagotavljanjem trajnosti (načelo da se ne škoduje bistveno – DNSH) in odpornosti infrastrukture na podnebne spremembe. Vloga je bila potrjena s sklepom ZMOS št. 303-18/2025-6, sprejetim 12. avgusta 2025, ter uvrščena na seznam operacij pod zap. št. 18. Po potrditvi seznama izbranih operacij je ZMOS obvestil mestne občine in posredniško telo, tj. MOPE. S tem je prva faza neposredne potrditve operacij zaključena. Vlogo za potrjevanje projekta v drugi fazi potrjevanja projektov v CTN je bilo treba oddati v roku treh mesecev po uvrstitvi projekta na seznam CTN.

²⁰ MOPE, št. 545-252/2023-2570-xx (osnutek), april 2025

²¹ V Vsebinskih izhodiščih in povabilu ZMOS se za naložbe oz. projekte, ki kandidirajo za pridobitev sofinanciranja iz CTN, uporablja izraz „operacije“

²² Združenje mestnih občin Slovenije, št. 303-18/2025, 12. maja 2025

²³ Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, april 2025

²⁴ Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16, v nadaljnjem besedilu: UEM

Druga faza postopka potrjevanja vlog v CTN

V drugi fazi potrjevanja projektov v CTN prijavitelji, ki so uvrščeni na seznam v prvi fazi izbranih vlog, pripravijo in oddajo vlogo za neposredno potrditev operacije (NPO) na MOPE, ob upoštevanju Navodil organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027 in že omenjenih Vsebinskih izhodišč MOPE. Skrajni rok za oddajo vlog na MOPE je bil tri mesece po zaključku prve faze. V tej fazi mora vlagatelj predložiti potrjeno vso predpisano investicijsko dokumentacijo v skladu z uredbo ter potrjeno projektno dokumentacijo (projekt za izvedbo). Če je potrebno gradbeno dovoljenje, tudi projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja in pridobljeno gradbeno dovoljenje z žigom o pravnomočnosti. Pridobljena mora biti tudi pravica graditi na vseh zemljiščih in priložena dokazila.

V drugi fazi je treba opredeliti in dokazati skladnost projekta s:

- sprejeto občinsko CPS: prijavljeni ukrepi morajo biti predvideni v akcijskem načrtu OCPS,
- veljavnimi predpisi s področja [...] infrastrukture za alternativna goriva v prometu,
- horizontalnimi načeli iz 9. člena Uredbe 2012/1060: z načeli spoštovanja temeljnih pravic, enakosti moških in žensk, preprečevanjem diskriminacije, z načelom DNSH (elaborat o skladnosti z DNSH),
- tehničnimi smernicami za krepitev podnebne odpornosti in prilagajanje nanje (elaborata) ter
- tehničnimi zahtevami za vzpostavitev polnilne infrastrukture za električna vozila.

Vloga mora biti sestavljena v skladu z navodili za pripravo vlog za pridobitev odločitve o podpori v okviru RSO2.8. MOPE preveri ustreznost vloge v drugi fazi ter o rezultatu preverjanja obvesti ZMOS. Ta potrdi ustreznost vloge za odločitev o podpori, ki jo je potrdil MOPE, glede na vlogo, uvrščeno na seznam izbranih vlog v prvi fazi. MOPE pripravi vlogo za odločitev o podpori za izbrano operacijo oz. projekt ali program, ki ga izvaja upravičenec, in jo posreduje organu upravljanja, tj. Ministrstvu za kohezijo in regionalni razvoj (v nadaljnjem besedilu: MKRR). MKRR sprejme odločitev o podpori. Nato MOPE z upravičencem sklene pogodbo o sofinanciranju naložbe. Pogodba naj bi bila v skladu s terminskim načrtom ZMOS (november 2023) sklenjena v začetku leta 2026 (v treh mesecih od uskladitve popolnih vlog v drugi fazi).

Maribor je 12. novembra 2025 predložila vlogo za potrditev projekta v drugi fazi na pristojno ministrstvo, (tedanje) Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE). Vlogi je bila priložena investicijska dokumentacija, izdelana maja 2025, z redakcijskimi popravki, saj ob oddaji vloge v drugo fazo potrjevanja projektov projektna dokumentacija za izvedbo tedanje druge faze projekta še ni bila pripravljena. Zato niso bili predloženi projektni pogoji ter mnenja/soglasja nosilcev urejanja prostora. Manjkala so tudi nekatera pojasnila in dokazila v zvezi z zemljišči, na katerih naj bi potekala gradnja polnilne infrastrukture.

MOPE je vlogo s priloženo dokumentacijo pregledalo in MO Maribor 23. aprila 2026 poslalo dopis z ugotovljenimi neskladnostmi vloge s pogoji za potrditev vloge ter poziv k dopolnitvi vloge.

9.2 Skladnost naložbe z upravičenimi nameni in ukrepi iz Vsebinskih izhodišč MOPE

9.2.1 Skladnost naložbe v polnilno infrastrukturo z upravičenimi nameni

V okviru specifičnega cilja RSO2.8 se, kot je že zapisano v točki 9.1 tega NIP, sofinancirajo naslednji **upravičeni nameni**:

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

Načrtovana naložba v polnilno infrastrukturo za polnjenje električnih avtobusov, ki se uporabljajo v obvezni GJS mestnega linijskega prometa, ustreza ukrepu spodbujanje uporabe alternativnih goriv v mestih, in sicer podukrepu Postavitev polnilne (ali oskrbovalne)²⁵ infrastrukture za polnjenje brezemisijских vozil za izvajanje gospodarske ali negospodarske javne službe. V sprotni opombi je pojasnjeno, da brezemisijська vozila zajemajo 100-odstotno električna vozila.

Za utemeljitev skladnosti načrtovane naložbe z upravičenimi nameni in ukrepi v nadaljevanju navajamo le opis ukrepa in podukrepa, ki jima ustreza načrtovana naložba.

9.2.2 Skladnost naložbe s specifičnimi pogoji za spodbujanje uporabe alternativnih goriv v mestih

Podukrep zajema postavitve polnilne infrastrukture za brezemisijська vozila. Mednje sodijo tudi 100-odstotno električna vozila. V nadaljevanju je ocenjena skladnost načrtovane naložbe s specifičnimi pogoji za postavitve polnilne infrastrukture, ki so navedeni v točki b) Specifični pogoji za posamezno vrsto podukrepov v poglavju 3.7 Posebni pogoji za vrsto ukrepa Vsebinskih izhodišč²⁶.

Tehnične zahteve

Pogoji iz Vsebinskih izhodišč: Za vzpostavitev, delovanje, upravljanje in vzdrževanje polnilne infrastrukture se upoštevajo tehnične zahteve, kot jih določa 30. člen ZIAG in pripadajoči podzakonski predpisi, Uredba AFIR²⁷ in delegirani in izvedbeni akti k tej uredbi ter tehnične zahteve za vzpostavitev polnilnih mest za električna vozila. Pri postavljanju in priključitvi polnilnega mesta za električna vozila na električno omrežje je treba upoštevati predpise s področja nizkonapetostnih električnih inštalacij.

²⁵ Izraz „polnilna infrastruktura“ se nanaša na polnilno infrastrukturo za električna vozila, izraz „oskrbovalna infrastruktura“ pa na oskrbo z vodikom

²⁶ Spodbujanje uporabe alternativnih goriv v mestih, Vsebinska izhodišča, str. 18

²⁷ Uredba (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU

Vsako vzpostavljeno polnilno mesto za polnjenje električnih vozil mora imeti izhodno moč vsaj 100 kW, pri čemer mora biti za vsako polnilno mesto zagotovljena priključna moč v višini najmanj 75 % izhodne moči polnilnega mesta.

Ocena skladnosti načrtovane polnilne infrastrukture s tehničnimi zahtevami

- Pri izbiri in projektiranju polnilnih postaj so bile upoštevane navedene tehnične zahteve;
- nazivna izhodna moč vseh načrtovanih polnilnih naprav znaša najmanj 100 kW;
- pri polnilnih napravah z več polnilnimi mesti je predvideno sekvenčno polnjenje, ki zagotavlja vsem polnilnim mestom 100-odstotno izhodno moč v sekvencah.

Namen uporabe in dostopnost

Pogoj iz Vsebinskih izhodišč: Polnilna infrastruktura se uporablja za izvajanje gospodarske javne službe (tj. JPP, komunalnih storitev; v nadaljnjem besedilu: GJS) in za izvajanje negospodarske javne službe (v nadaljnjem besedilu: NJS) in ni javno dostopna vsaj za čas izvajanja GJS in NJS.

Ocena skladnosti načrtovane polnilne infrastrukture z namenom in dostopnostjo

- Načrtovana polnilna infrastruktura bo namenjena samo polnjenju električnih avtobusov za mestni JPP, ki ga opravlja izvajalec obvezne GJS, JP Marprom;
- polnilna infrastruktura ne bo namenjena drugim uporabnikom. in **ne bo javno dostopna**.

Registracija in obveznosti deležnikov

Pogoj iz Vsebinskih izhodišč: Vsako **javno dostopno** polnilno mesto mora imeti upravljavca polnilnega mesta in ponudnika storitev polnjenja, ki sta vpisana v nacionalni register identifikacijskih kod v skladu z 31. členom ZIAG. Upravljavec polnilne infrastrukture mora izpolnjevati obveznosti, kot jih določajo 22. člen ZIAG in pripadajoči podzakonski predpisi, Uredba AFIR ter delegirani in izvedbeni akti k tej uredbi.

Ocena skladnosti načrtovane polnilne infrastrukture z obveznostjo deležnikov

- Načrtovana polnilna infrastruktura **ne bo javno dostopna**, zato zahteve iz členov 22 in 31 ZIAG glede registracije upravljavca polnilnega mesta in ponudnika storitev polnjenja zanjo **niso relevantne**;
- MO Maribor bo polnilno infrastrukturo prenesla v upravljanje izvajalcu GJS, vendar polnilna mesta **ne bodo javno dostopna**, upravljavec bo opravljal storitve polnjenja za **lastne potrebe**.

Upravljanje in vzdrževanje

Pogoj iz Vsebinskih izhodišč: Polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura mora biti v upravljanje in vzdrževanje predana pod konkurenčnimi, nediskriminatornimi, tržnimi pogoji ob upoštevanju veljavnih pravil javnega naročanja.

Ocena skladnosti oddaje načrtovane polnilne infrastrukture v upravljanje

- MO Maribor bo polnilno infrastrukturo po končani naložbi oddala v upravljanje koncesionarju, Javnemu podjetju Marprom, ki izvaja obvezno GJS in upravlja povezano gospodarsko javno infrastrukturo za ta namen. Polnilna infrastruktura ne bo javno dostopna.

Ponujanje storitev polnjenja

Pogoj iz Vsebinskih izhodišč: Lastnik ali upravljavec polnilne infrastrukture, ki je izven časa izvajanja GJS in NJS tudi javno dostopna, mora zagotoviti, da je uporabnikom zagotovljen nediskriminatoren dostop do infrastrukture, vključno v zvezi s tarifami, avtentikacijo in načini plačila ter drugimi pogoji uporabe v skladu z zakonom ZIAG in pripadajočimi podzakonskimi predpisi, Uredbo AFIR in delegiranimi in izvedbeni akti k tej uredbi. Cena storitve polnjenja, ki se zaračuna uporabnikom za uporabo polnilne infrastrukture, mora ustrezati tržnim cenam.

Ocena skladnosti načrtovane polnilne infrastrukture s ponujanjem storitev polnjenja

- Načrtovana polnilna infrastruktura ne bo javno dostopna, zato zahteva zanjo **ni relevantna**.

Registracija polnilne infrastrukture

Pogoj iz Vsebinskih izhodišč: Polnilna infrastruktura mora biti ob zaključku operacije aktivna in na voljo uporabnikom ter registrirana v nacionalnem registru identifikacijskih kod v skladu z 31. členom ZIAG in na način, kot ga določa 32. člen ZIAG in pripadajoči podzakonski predpisi.

Ocena skladnosti načrtovane polnilne infrastrukture z zahtevo v zvezi z registracijo

- Polnilna infrastruktura bo ob zaključku operacije aktivna in na voljo edinemu uporabniku – JP Marprom, izvajalcu GJS mestnega JPP;
- navedena člena iz ZIAG se nanašata na polnilno infrastrukturo, ki je javno dostopna, zato menimo, da zahteva v zvezi z registracijo za načrtovano infrastrukturo **ni relevantna**.

9.3 Prispevek načrtovane naložbe k doseganju kazalnikov PEKP

Načrtovana naložba bo prispevala k naslednjim kazalnikom učinka in rezultata PEKP.

Preglednica 10: **Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP**

Identifik.	Kazalnik učinka	EM	Mejnik 2024	Cilj 2029
RC059	Infrastruktura za alternativno gorivo	Polnilna mesta	0	5
	Prispevek naložbe h kazalniku	Število	0	22
ID	Kazalnik rezultata	EM	Izhodiščna vrednost	Cilj 2029
SK154	Skupna moč polnjenja postavljenih polnilnih mest za električna vozila (avtobuse) ²⁸	kW	...	...
	Prispevek naložbe h kazalniku	kW		2.630

²⁸ Kazalnik SK154 je naveden v točki 9.3 povabila ZMOS in finančnem obrazcu. Vrednost mejnika in cilja nista določeni.

10 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

Polnilno infrastrukturo bo MO Maribor po končani naložbi predala v upravljanje Javnemu podjetju Marprom, d. o. o., ki je v 100-odstotni lasti Javnega holdinga Maribor (JHMB). JP Marprom v skladu z občinskim odlokom²⁹ izvaja obvezno lokalno gospodarsko službo linijskih prevozov v mestnem prometu. JP Marprom izvaja tudi izbirno lokalno gospodarsko javno službo vzdrževanja in upravljanja (prometnega dela) avtobusne postaje Maribor ter treh obstoječih polnilnih postaj za mestne avtobuse.

Podjetje opravlja tudi druge dejavnosti, ki ne sodijo na področje opravljanja gospodarske javne službe, vendar so pomembne za njegovo poslovanje in opravljanje gospodarskih javnih služb ter zagotavljajo boljšo izkoriščenost osnovnih sredstev in večjo produktivnost zaposlenih delavcev. JP Marprom opravlja svoje dejavnosti na območju MO občine Maribor. Osnovni podatki o poslovanju JP Marprom so prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 11: Osnovni podatki o poslovanju JP Marprom v letih 2022 in 2023, v EUR

Postavke	Javni mestni potniški promet	Ostali prevozi – tržna dejavnost	SKUPAJ
Leto 2023			
Prihodki	13.338.165,16	402.999,75	13.741.164,91
Odhodki	13.413.433,39	334.324,58	13.747.757,97
Poslovni izid 2023	-75.268,23	68.675,57	-6.593,06
Leto 2022			
Prihodki	12.285.104,84	374.088,65	12.659.193,49
Odhodki	12.374.723,01	269.265,75	12.643.988,76
Poslovni izid	-89.618	104.822,90	15.204,73

Vir: Marprom, Letno poročilo 2023, AJPES – JOLP

Upravljavca pri upravljanju in obratovanju polnilnih postaj ne bo ustvarjal prihodkov iz tržne dejavnosti:

- električno energijo za polnjenje električnih avtobusov kupuje le za lastne potrebe, za obratovanje voznega parka, ki ga upravlja in uporablja za izvajanje GJS;
- polnilne postaje ne bodo dostopne drugim uporabnikom, tako da prihodkov iz tržne dejavnosti ne bo.

Predvideni prihodki za delovanje in vzdrževanje polnilnih postaj so prikazani v točki 14.2.

²⁹ Odlok o načinu izvajanja gospodarske javne službe linijski prevoz v mestnem prometu, MUV, št. 1/12 s spremembami in dopolnitvami

11 OBRAVNAVA IN UTEMELJITEV IZBRANE VARIANTE

Variante za izvedbo načrtovane naložbe so bile obravnavane v predinvesticijski zasnovi (PIZ, poglavje 8). V tem NIP je **povzetek analize variant**. Predstavljene in analizirane so bile tri variante:

- Varianta A: Minimalna varianta ali varianta brez naložbe
- Varianta B: Postavitev polnilne infrastrukture s sončnimi elektramami (dolgoročna varianta).
- Varianta C: Postavitev polnilne infrastrukture s sofinanciranjem iz mehanizma CTN (kratkoročna varianta).

Merila za ocenjevanje variant so zajemala vpliv na obratovanje električnih avtobusov in na okolje, možnost pridobitve sofinanciranja iz mehanizma CTN in višina lastnih sredstev MO Maribor ter ročnost – trajanje izvedbe naložbe. Varianta B (povzeta iz DIIP-2) ni vključevala vseh stroškov naložbe, ki je obravnavana v tem NIP: manjkali so stroški gradnje parkirišč za avtobuse med polnjenjem. Vključevala pa je polnilne postaje za osebne avtomobile (ki smo jih za primerjavo med variantama izločili) in gradnjo sončnih elektrarn.

Vse tri variante so bile analizirane z vidika vplivov na delovanje električnih avtobusov in vpliva na okolje. Varianta A – „brez naložbe“ je bila zaradi negativnega vpliva na delovanje električnih avtobusov in (posrednega) negativnega vpliva na okolje ocenjena kot neprimerna in v PIZ ni bila podrobneje obravnavana.

Za primerjavo in izbiro med variantama B in C je bila izdelana ocena investicijskih stroškov (v stalnih cenah), opravljena analiza predvidenih lokacij za postavitev polnilnih postaj, opredeljena okvirna časovnica za izvedbo naložbe tako, da bo zadostila potrebam po polnilni infrastrukturi. Analizirana je bila finančna konstrukcija obeh variant, pri čemer sta bila ocenjena delež sofinanciranja s podporo Unije in višina lastnih sredstev, ki so potrebna za izvedbo naložbe. Na koncu sta bili varianti ocenjeni z vidika časa, potrebnega za izvedbo naložbe. Za izbiro in utemeljitev variante so bila postavljena naslednja merila z utežmi (ponderji):

Preglednica 12: Merila in uteži za ocenjevanje variant v PIZ

Merila za ocenjevanje	Merjenje	Ocena	Utež
Nemoteno izvajanje GJS	Ne dosega cilja	0	5
	Dosega cilj	5	
Energijski prihranki	DA	3	6
	NE	0	
Sofinanciranje naložbe	Manj kot 65 %	2	9
	Več kot 65 %	4	
Delež lastnih sredstev	Manj kot 1 mio EUR	0	10
	Več kot 1 mio EUR	5	
Čas za izvedbo naložbe	Manj kot 3 leta	0	7
	Več kot 3 leta	3	

Največji uteži sta bili pripisani vidikom financiranja – deležu sofinanciranja naložbe iz mehanizma CTN in znesku lastnih sredstev, ki jih mora za izvedbo naložbe zagotoviti MO Maribor, ter času predvidenega poteka naložbe.

Z vidika vpliva na okolje je bila varianta B (polnilna infrastruktura s sončnimi elektrarnami) ocenjena kot primernejša, saj s proizvodnjo energije iz obnovljivih virov (OVE) zagotavlja prihranke pri stroških električne energije za polnjenje avtobusov (na letni ravni ocenjeno na približno 95.000 EUR). Ker pa z vidika specifičnega cilja RSO2.8 Trajnostna mobilnost gradnja sončnih elektrarn ni upravičeni namen, bi morala MO Maribor celotno naložbo v gradnjo sončnih elektrarn (726.586,98 EUR, stalne cene) pokriti iz proračuna. V naslednjih dveh letih sredstev za to v proračunu ne bo mogoče zagotoviti in tudi dodatno zadolževanje proračuna ne bo možno. Zato bi se gradnja polnilne infrastrukture podaljšala na obdobje po letu 2027, kar pa ni sprejemljivo, ker je polnilna infrastruktura nujna.

Primerjava med variantama B in C z vidika virov in strukture financiranja je bila v PIZ opravljena na podlagi stalnih cen in je pokazala naslednje razlike:

Preglednica 13: **Primerjava med variantama B in C, finančna konstrukcija, stalne cene**

Stroški in viri	Varianta B		Varianta C		Razlike
	Stroški	Strukt. %		Strukt. %	B minus C
Upravičeni stroški (brez DDV)	2.450.622,09		2.391.116,25		59.505,84
Podpora Unije 80 % US, od tega	1.960.497,67	60,19	1.912.893,00	70,12	47.604,67
- ESRR 85 %	1.666.423,02		1.625.959,05		40.463,97
- Proračun RS 15 %	294.074,65		286.933,95		7.140,70
Lastna sredstva MOM – 20 % US	490.124,42		478.223,25		11.901,17
Neupravičeni stroški	806.586,98		336.784,51		469.802,47
SKUPAJ NALOŽBA	3.257.209,06		2.727.900,77		529.308,29
Skupaj lastna sredstva MOM	1.296.711,39	39,81	815.007,76	29,88	481.703,63

Varianta B bi iz mehanizma CTN v stalnih cenah prejela skoraj enak znesek kot varianta C, vendar bi zaradi visokih neupravičenih stroškov (sončne elektrarne) sofinanciranje pokrilo le dobrih 60 % celotne naložbe (v varianti C: dobrih 70 %). Največja prednost variante C pa je, da so lastna sredstva MO Maribor pri tej varianti za 481.703,63 EUR nižja kot pri varianti B.

Na podlagi ocene naložbe z vsemi navedenimi merili je bila za nadaljnjo obravnavo izvedbe naložbe v IP, predvsem z vidika financiranja (višina deleža sofinanciranja celotne naložbe in višina lastnih sredstev) in časa, potrebnega za izgradnjo polnilne infrastrukture, kot najprimernejša predlagana varianta C, tj. nakup in izgradnja 18 električnih polnilnih postaj z 28 polnilnimi mesti na štirih izbranih lokacijah. Izbira variante C je v PIZ utemeljena z naslednjim:

- zagotavlja doseganje zastavljenega cilja, tj. nemoteno vožnjo vseh električnih avtobusov za mestni linijski promet ter s tem posredno ugodni vpliv na nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti v Mariboru in ugodni vpliv na okolje (manjši izpusti TGP in delcev ter brez hrupa);
- omogoča pridobitev sofinanciranja za visok delež naložbenih stroškov ter hkrati
- omogoča sorazmerno nizek delež lastnih sredstev, potrebnih za sofinanciranje naložbe;
- zagotavlja izvedbo naložbe v manj kot treh letih. Naložba je nujna, saj se bo že do konca leta 2026 število električnih avtobusov povečalo na 23.

Za izbrano varianto sta bili opravljeni finančna in ekonomska analiza stroškov in koristi ter izračunani kazalniki učinkovitosti naložbe, ki sta v tem NIP predstavljeni v poglavju 15.

Za obravnavo v investicijski dokumentaciji je bila torej izbrana varianta C – Polnilne postaje brez sončnih elektrarn – kratkoročna varianta. V nadaljevanju je kratek opis izbrane variante.

Povzetek variante C iz PIZ

V tej varianti je bila predvidena gradnja polnilne infrastrukture za polnjenje mestnih električnih avtobusov, tj. 18 polnilnih naprav s skupno močjo 2.130 kW in skupaj 28 polnilnimi mesti ter šest napajalnikov. Te količine so veljale za prvo in drugo fazo naložbe, kot sta bili obravnavani v PIZ in IP. V tem NIP pa je obravnavana le druga faza naložbe iz IP, ključne značilnosti variante C pa se niso spremenile.

Polnilna infrastruktura bo postavljena na štirih izbranih lokacijah v mestu (glavna avtobusna postaja Mlinska, Jadranska cesta, postajališče Tezenska Dobrava in parkirišče pri delavnicah JP Marprom). Uporabljena tehnična rešitev, tj. tip in vzorčni model polnilnih postaj, se ni bistveno spremenila: Polnilne postaje ne bodo namenjene drugim uporabnikom in torej **ne bodo javno dostopne**. Predvidena je pridobitev sofinanciranja iz mehanizma CTN.

Ta varianta je omogočala zagotovitev nujno potrebne polnilne infrastrukture v dobrih dveh letih (2025–2027; pri čemer je prva faza iz IP že zaključena) in doseganje vseh ciljev, ki si jih je MO Maribor zastavila v zvezi z elektrifikacijo mestnega linijskega prometa ter s tem povezano polnilno infrastrukturo. Iz mehanizma CTN se predvidoma pokrije 80 odstotkov upravičenih stroškov, kar pomeni za proračun mesta velik prihranek.

Gradnja sončnih elektrarn (ki je bila predvidena v varianti B), ni vključena v to naložbo. Zaradi uporabe obnovljivih virov za proizvodnjo energije za (delno) napajanje polnilnih postaj in ocenjenih prihrankov pri stroških energije (omrežnina) za napajanje avtobusov, ki bodo ugodno vplivali na konkurenčnost mestnega prometa, bo MO Maribor možnost gradnje sončnih elektrarn za oskrbo polnilne infrastrukture za električne avtobuse obravnavala **po zaključku te naložbe**, v okviru **drugega projekta**.

12 TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV

12.1 Vrsta investicije

Načrtovana naložba v postavitev polnilne infrastrukture je v projektni dokumentaciji PZI opredeljena kot vzdrževalna dela v javno korist. Gradbeno dovoljenje za načrtovane posege ni potrebno.

12.2 Vsebina načrtovane naložbe

V okviru načrtovane naložbe so na vseh štirih lokacijah – polnilnih parkih – predvidena gradbena, obrtna in inštalacijska dela (GOI dela), ki so potrebna za ureditev površin, kanalskih vodov in priključkov za postavitev polnilnih postaj ter ureditev parkirišč za avtobuse med polnjenjem. Število parkirišč je odvisno od števila priključnih mest na polnilnih napravah. Naložba zajema še nakup in postavitev ter priključitev in zagon polnilnih naprav.

12.3 Tehnično-tehnološke rešitve

Tehnično-tehnološke rešitve so na kratko povzete iz pripravljene projektne dokumentacije PZI, izdelane za naložbo. Načrtovana polnilna infrastruktura bo zajemala polnilne postaje CCS2 z enim ali dvema polnilnima mestoma za sekvenčno polnjenje dveh avtobusov, pantografe na drogu ali stropu in stropne kable za polnjenje. Vzorčna primera sta prikazana na naslednji sliki:

Slika 7: Vzorca polnilne naprave z dvema polnilnima mestoma in pantografa



Primer polnilne naprave z dvema polnilnima mestoma (Vir: UKPP)



Primer pantografske polnilne naprave (Vir: DIIP-2)

Projektni dokumentaciji so priložene tehnične specifikacije načrtovane opreme.

Polnilni park avtobusna postaja Mlinska

V polnilnem parku na **glavni avtobusni postaji** na Mlinski ulici so predvideni štirje novi stropni pantografi in trije stropni kabli, vsak s po enim polnilnim mestom. Predvidena sta dva centralna 360-kW usmernika, ki bosta omogočala dinamično razporejanje moči na polnilno mesto glede na število priključenih vozil. Polnilni park se vključuje v interno inštalacijo JP Marprom.

Med polnjenjem bodo avtobusi parkirali na obstoječih peronih. Gradbena, obrtna in inštalacijska (GOI dela) zajemajo kabelsko infrastrukturo in priključitev ter izolacijo na strehi za vse predvidene pantografe.

Polnilne postaje bodo zagotavljale skupaj sedem polnilnih mest. Skupna izhodna moč polnilnega parka bo 720 kW.

Polnilni park Jadranska cesta

V polnilnem parku na **Jadranski cesti** pred poslopji Energetike Maribor je predvidena namestitev štirih prostostojećih polnilnih postaj s po enim polnilnim mestom ter dveh pantografov. Priključna moč za prostostoječe polnilne postaje bo zagotovljena z enim centralnim 360-kW usmernikom, ki omogoča dinamično razporejanje moči na polnilno mesto glede na število priključenih vozil. Priključna moč pantografov bo zagotovljena z dvema usmernikoma (150 kW + 150 kW). Polnilne postaje se priključujejo na interno omrežje JP Energetika Maribor.

GOI dela: za ureditev polnilnega parka na Jadranski cesti je potrebna ureditev para avtobusnih parkirišč za polnjenje preko pantografa (hitro polnjenje) v smeri proti Cesti proletarskih brigad za en avtobus in v smeri Ulice Eve Lovše za dva avtobusa. Na vsakem avtobusnem postajališču je predvideno čakališče z nadstrešnico. Predvidijo se tudi parkirne površine za štiri avtobuse za polnjenje na prostostojećih polnilnih postajah. Zagotoviti je treba kablovode in urediti javno razsvetljavo, ki pa **ni vključena v ta projekt**. GOI dela zajemajo tudi material in elektroinštalaterska dela, potrebna za priključitev polnilnih postaj.

Polnilne postaje bodo skupaj zagotavljale šest novih polnilnih mest. Skupna izhodna moč polnilnega parka bo 940 kW.

Polnilni park postajališče Tezenska Dobrava

Na postajališču JMPP **Tezenska Dobrava** na Dogoški cesti je predvidena namestitev enega pantografa na drogu z enim polnilnim mestom in izhodno močjo od 150 kW. Priključna moč bo zagotovljena s 150-kW usmernikom. Izhodna moč polnilnega parka bo 150 kW. Polnilni park se priključuje v predvideno transformatorsko postajo (ni vključena v ta projekt). Investitor bo zgradi transformatorsko postajo in zakupi priključno moč. Podlaga za priključitev je Soglasje za priključitev št. 1556439, ki ga je izdal ELES, d. o. o.

GOI dela zajemajo ureditev podnožja za postavitve pantografa ter material in elektroinštalaterska dela, potrebna za priključitev pantografa. Predvidena je ureditev nadstrešnice in nove talne signalizacije.

Polnilna postaja bo zagotavljala eno polnilno mesto. Izhodna moč polnilnega parka bo 150 kW.

Polnilni park parkirišče delavnice

Na parkirišču blizu **delavnice JP Marprom**, pred vhodom v poslovno cono, je predvidena namestitev štirih prostostojećih polnilnih postaj s po dvema polnilnima mestoma na postajo. Priključna moč bo zagotovljena s po enim usmernikom moči 180 kW na polnilno postajo. Polnilni park se priključuje na interno omrežje JP Marprom.

GOI dela zajemajo ureditev desetih parkirišč za avtobuse med polnjenjem, ploščadi za polnilne postaje ter material in elektroinštalaterska dela, potrebna za priključitev polnilnih postaj. Uredi se odvodnjavanje ter talna in vertikalna signalizacija.

Polnilni park bo zagotavljal osem novih polnilnih mest. Skupna izhodna moč polnilnega parka bo 820 kW.

Skupaj bo v okviru naložbe postavljenih 18 novih polnilnih postaj, od tega 8 prostostojećih polnilnih naprav CCS2 z enim ali dvema polnilnima mestoma, 7 pantografov in 3 stropni kabli s skupaj sedmimi polnilnimi mesti, ki bodo skupaj zagotavljali 22 novih polnilnih mest. Skupna izhodna moč vse polnilnih postaj bo znašala 2.630 kW. Polnilne postaje z dvema polnilnima mestoma bodo omogočale samodejno sekvenčno polnjenje, tako da vsak avtobus prejme polno moč.

Število, lokacije in značilnosti polnilnih postaj so prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 14: Pregled značilnosti načrtovane polnilne infrastrukture po lokacijah

Zap. št. PM	Ime PM	Tip PM	Priključek PM	izhodna moč PM	Kako je zagotovljena priključna moč PM	Višina priključne moči PM	Kako in v kakšni višini je zagotovljena priključna moč polnilnega parka
POLNILNI PARK AVTOBUSNA POSTAJA MLINSKA							
1.	Peron 24	pantograf / DC	pantograf	od 90 do 360 kW (dinamično)	Priključna moč je zagotovljena z dvema centralnima 360 kW usmernikoma, ki omogočata dinamično razporejanje moči na polnilno mesto glede na število priključenih vozil.	102,8 kW	Polnilni park se vključuje v interno inštalacijo Marproma. Moč polnilnega parka znaša 720 kW
2.	Peron 23	pantograf / DC	pantograf	od 90 do 360 kW (dinamično)		102,8 kW	
3.	Peron 22	pantograf / DC	pantograf	od 90 do 360 kW (dinamično)		102,8 kW	
4.	Peron 21	pantograf / DC	pantograf	od 90 do 360 kW (dinamično)		102,8 kW	
5.	Peron 20	stropni kabel/ DC	CCS2	od 90 do 360 kW (dinamično)		102,8 kW	
6.	Peron 19	stropni kabel/ DC	CCS2	od 90 do 360 kW (dinamično)		102,8 kW	
7.	Peron 18	stropni kabel/ DC	CCS2	od 90 do 360 kW (dinamično)		102,8 kW	

Zap. št. PM	Ime PM	Tip PM	Priključek PM	izhodna moč PM	Kako je zagotovljena priključna moč PM	Višina priključne moči PM	Kako in v kakšni višini je zagotovljena priključna moč polnilnega parka
POLNILNI PARK JADRANSKA CESTA							
1.	AP A	pantograf / DC	pantograf	od 150 do 300 kW (dinamično)	Priključna moč je zagotovljena z dvema usmernikoma (150 kW + 150 kW)	150 kW	Polnilni park se vključuje v obstoječo transformatorsko postajo TP TOM328. Moč polnilnega parka znaša 960 kW.
2.	AP B	pantograf / DC	pantograf	od 150 do 300 kW (dinamično)	Priključna moč je zagotovljena z dvema usmernikoma (150 kW + 150 kW)	150 kW	
3.	Lokacija C	prostostoječa PP / DC	CCS2	od 90 do 360 kW (dinamično)	Priključna moč je zagotovljena z enim centralnim 360 kW usmernikom, ki omogoča dinamično razporejanje moči na polnilno mesto glede na število priključenih vozil	160 kW	
4.	Lokacija D	prostostoječa PP / DC	CCS2	od 90 do 360 kW (dinamično)		160 kW	
5.	Lokacija E	prostostoječa PP / DC	CCS2	od 90 do 360 kW (dinamično)		160 kW	
6.	Lokacija F	prostostoječa PP / DC	CCS2	od 90 do 360 kW (dinamično)		160 kW	
POLNILNI PARK POSTAJALIŠČE TEZENSKA DOBRAVA							
	AP Tezenska Dobrava	pantograf / DC	pantograf	od 150 kW	Priključna moč je zagotovljena s 150 kW usmernikom.	150 kW	Polnilni park se vključuje v predvideno transformatorsko postajo (<u>ni del tega projekta</u>). Investitor zgradi transformatorsko postajo in zakupi priključno moč. Podlaga je Soglasje za priključitev 1556439, ki ga je izdal ELES d.o.o. Moč polnilnega parka znaša 150 kW.

Zap. št. PM	Ime PM	Tip PM	Priključek PM	izhodna moč PM	Kako je zagotovljena priključna moč PM	Višina priključne moči PM	Kako in v kakšni višini je zagotovljena priključna moč polnilnega parka
POLNILNI PARK PARKIRIŠČE DELAVNICE							
1.	Parkirišče 1	prostostoječa PP / DC	CCS2	od 90 do 180 kW (dinamično)	Priključna moč je zagotovljena z enim usmernikom moči 180 kW.	102,5 kW	Polnilni park se vključuje v interno inštalacijo Marproma. Moč polnilnega parka znaša 820 kW.
2.	Parkirišče 2	prostostoječa PP / DC	CCS2	od 90 do 180 kW (dinamično)		102,5 kW	
3.	Parkirišče 3	prostostoječa PP / DC	CCS2	od 90 do 180 kW (dinamično)	Priključna moč je zagotovljena z enim usmernikom moči 180 kW.	102,5 kW	
4.	Parkirišče 4	prostostoječa PP / DC	CCS2	od 90 do 180 kW (dinamično)		102,5 kW	
5.	Parkirišče 5	prostostoječa PP / DC	CCS2	od 90 do 180 kW (dinamično)	Priključna moč je zagotovljena z enim usmernikom moči 102,5 kW.	102,5 kW	
6.	Parkirišče 6	prostostoječa PP / DC	CCS2	od 90 do 180 kW (dinamično)		102,5 kW	
7.	Parkirišče 7	prostostoječa PP / DC	CCS2	od 90 do 180 kW (dinamično)	Priključna moč je zagotovljena z enim usmernikom moči 180 kW.	102,5 kW	
8.	Parkirišče 8	prostostoječa PP / DC	CCS2	od 90 do 180 kW (dinamično)		102,5 kW	

*Legenda: PP = polnilna postaja
PM = polnilno mesto*

13 OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

13.1 Vrsta investicije z vidika Vsebinskih izhodišč MOPE

Z vidika Vsebinskih izhodišč MOPE je načrtovana naložba v polnilno infrastrukturo operacija, ki ustreza upravičenemu namenu „Polnilna infrastruktura“. Naložba zajema nakup, namestitvev in priključitev polnilnih naprav na omrežje ter GOI dela, povezana z namestitvijo polnilnih postaj in ureditvijo parkirišč za avtobuse med polnjenjem.

13.2 Ocena investicijskih stroškov

Stroški naložbe v postavitve polnilnih postaj v predvidenih polnilnih parkih na štirih lokacijah v Mariboru so ocenjeni na podlagi popisa del s predračunom (Štajerski inženiring, projekt št. 63/2025, december 2025, nazadnje posodobljen junija 2026) za gradbena, obrtna in inštalacijska dela (GOI dela), nakup naprav in elektroinštalacijska dela za priključitev 18 polnilnih postaj (prostostoječih polnilnih postaj, pantografov, stropnih kablov in opreme za usmerjanje).

V naslednji preglednici so prikazani stroški naložbe po lokacijah brez DDV in z DDV.

Preglednica 15: Ocenjena vrednost naložbe brez DDV in z DDV, v EUR

Postavke, skupine del		AP Mlinska	Jadranska cesta	Postajališče Tezenska Dobrava	Parkirišče delavnice	Skupaj
1	ELEKTRO IZVEDBA Z NAPRAVAMI					
1.1	Pripravljalna dela	6.000,00	45.000,00	14.400,00	8.000,00	73.400,00
1.2	Oprema	510.328,00	618.360,00	179.700,00	246.700,00	1.555.088,00
1.3	Kabli / vodniki	83.075,00	99.054,00	5.600,00	53.850,00	241.579,00
1.4	Tehnični in administrativni postopki	5.250,00	5.100,00	4.950,00	5.550,00	20.850,00
1	SKUPAJ EE IN NAPRAVE BREZ DDV	604.653,00	767.514,00	204.650,00	314.100,00	1.890.917,00
2	GOI DELA					
2.1	GOI dela	32.168,88	216.934,20	28.008,64	443.746,82	720.858,54
2	SKUPAJ GOI DELA BREZ DDV	32.168,88	216.934,20	28.008,64	443.746,82	720.858,54
3	STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV					
3.1	dokumentacija	9.143,52	14.134,76	3.340,52	10.881,20	37.500,00
3.2	nadzor in koordinator VZD	16.658,86	25.752,54	6.086,20	19.824,80	68.322,40
3	SKUPAJ ZUNANJI BREZ DDV	25.802,38	39.887,30	9.426,72	30.706,00	105.822,40
4	INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE					
4.1	označevalne table	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	4.000,00
4	SK. INFORM. + KOMUN. brez DDV	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	4.000,00
5	SKUPAJ NALOŽBA BREZ DDV	663.624,26	1.025.335,50	243.085,36	789.552,82	2.721.597,94
	DDV*	145.997,33	225.573,81	53.478,78	173.701,62	598.751,54
	SKUPAJ NALOŽBA Z DDV	809.621,59	1.250.909,31	296.564,14	963.254,44	3.320.349,48

* MO Maribor odbije celotni DDV, ker bo z opremo opravljala obdavčljivo dejavnost.

Stroški postavitve polnilne infrastrukture vključujejo vsa gradbena, obrtna in inštalacijska dela (GOI dela), ki so povezana z ureditvijo površin za namestitev polnilnih postaj, gradnjo podlag in podstavkov, stroške kablovodov in opreme za priključitev naprav v električno omrežje ter stroške gradnje in urejanja parkirišč za avtobuse v času polnjenja. Stroški zunanjih izvajalcev vključujejo stroške predpisanega gradbenega nadzora ter koordinatorja za varnost in zdravje (VZD), stroške priprave projektne dokumentacije (PZI), ki so/bodo vsi nastali po potrditvi DIIP. Postavka „Informiranje in komuniciranje“ zajema stroške obveščanja javnosti (začasne in stalne table za oznako gradbišč in končanih objektov), ki so predpisani za projekte, financirane iz evropskih skladov.

Gradnja polnilne infrastrukture bo trajala manj kot eno leto in tudi JN za izbiro izvajalca je že zaključeno. Zato stroški niso prikazani tudi v tekočih cenah. Vrednost celotne naložbe znaša brez DDV 2.721.597,94, z DDV pa 3.320.349,48 EUR. MO Maribor ima pravico do odbitka celotnega vstopnega DDV, saj bo z obravnavano naložbo opravljala obdavčljivo dejavnost. V skladu z Vsebinskimi izhodišči MOPE³⁰ in Navodilom organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027³¹ je odbitni DDV obravnavan kot **neupravičeni strošek**.

13.3 Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe

13.3.1 Kategorije upravičenih stroškov, ki jih zajema naložba

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

- gradnja: izvedba gradbenih, obrtnih in inštalacijskih (GOI) del, tj. gradnja podlag in stojal za polnilne postaje, izdelava ustrezne kanalizacije za elektro vode, kabli in priključki; ureditev parkirišč za avtobuse v času polnjenja in končna ureditev površin (zagotovitev prvotnega stanja); na avtobusni postaji, kjer so predvideni stropni pantografi, je vključena tudi ustrezna izolacija pripadajočega dela strehe;
- oprema idr. opredmetena osnovna sredstva: polnilne naprave CCS, pantografi in stropni kabli z vso električno opremo;
- stroški informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja javnosti: tj. table za oznako štirih gradbišč in končane naložbe;
- stroški storitev zunanjih izvajalcev: projektna dokumentacija po potrditvi DIIP; predpisan gradbeni in koordinator VZD.

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

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

³⁰ Poglavje 4.1. Kategorije upravičenih stroškov, str. 19, sprotna opomba 17

³¹ Verzija 1.2, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, avgust 2024

Naložba ne zajema kategorij stroškov, ki so v poglavju 4.1 Vsebinskih izhodišč MOPE navedeni kot neupravičeni, razen **DDV v celotni višini**, saj ima MO Maribor pravico do odbitka celotnega DDV.

Dvojnega financiranja istih stroškov/izdatkov iz več javnih virov **ne bo**. Še enkrat poudarjamo, da je bila polnilna infrastruktura, ki je bila postavljena leta 2025 v okviru prve faze, obravnavane v IP(tj. 3 polnilne postaje), financirana iz drugih sredstev (projekt Multi-e) in **ni vključena** v naložbo, obravnavano v tem NIP.

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

Splošna načela in omejitve pri priznavanju upravičenih stroškov

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

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

Za postavitev polnilne infrastrukture za polnjenje električnih avtobusov mestnega prometa v Vsebinskih izhodiščih ni omejitev upravičenih stroškov. Kot neupravičen strošek je opredeljen le DDV v deležu, ki ga upravičenec ne more odbiti. Pri tej naložbi je DDV v celoti odbiten, saj MO Maribor lahko odbije celotni vstopni davek, ker bo z naložbo opravljala pridobitno dejavnost – tj. jo oddala v najem upravljavcu in vzdrževalcu polnilne infrastrukture, javnemu podjetju Marprom.

Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe

Upravičeni in neupravičeni stroški načrtovane naložbe so prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 16: **Upravičeni (US) in neupravičeni (NUS) stroški naložbe**

Postavke, skupine del		AP Mlinska	Jadranska cesta	Postajališče Tezenska Dobrava	Parkirišče delavnice	Skupaj
UPRAVIČENI STROŠKI (US)						
1	EE dela in naprave	604.653,00	767.514,00	204.650,00	314.100,00	1.890.917,00
2	GOI dela	32.168,88	216.934,20	28.008,64	443.746,82	720.858,54
3	Stroški zunanjih izvajalcev	25.802,38	39.887,30	9.426,72	30.706,00	105.822,40
4	Informiranje in komuniciranje	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	4.000,00
5	SKUPAJ UPRAVIČENI STROŠKI	663.624,26	1.025.335,50	243.085,36	789.552,82	2.721.597,94
NEUPRAVIČENI STROŠKI (NUS)						
6	DDV *	145.997,33	225.573,81	53.478,78	173.701,62	598.751,54
	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS	809.621,59	1.250.909,31	296.564,14	963.254,44	3.320.349,48

* MO Maribor lahko DDV v celoti odbije. Odbitni DDV je neupravičeni strošek.

13.4 Okvirna časovnica za izvedbo naložbe

Izhodišča za opredelitev časovnice

Ta NIP zajema le gradnjo polnilne infrastrukture, ki je bila v IP opredeljena kot druga faza. Prvo fazo iz IP, tj. postavitve treh polnilnih postaj, ki je bila zelo nujna, je MO Maribor v celoti izvedla v letu 2025 in jo financirala z drugimi sredstvi. Zato prva faza iz IP **ni vključena** v ta projekt.

NIP zajema gradnjo 18 polnilnih postaj v štirih polnilnih parkih na štirih izbranih lokacijah v mestu. V letu 2026 je bila za ta projekt pripravljena projektna dokumentacija za izvedbo. Aprila 2026 je bilo objavljeno javno naročilo za izbiro izvajalca, št. JN003018/2026-EUe16 (s popravkomaja maja 2026). Rok za predložitev ponudb je potekel in MO Maribor bo v kratkem objavila izbranega izvajalca.

Lastništvo oziroma pravica graditi na parcelah, na katerih bo potekala gradnja polnilne infrastrukture, je urejeno. Investitor je pridobil soglasje JP Marprom in JP Energetika Maribor za priključitev polnilnih postaj v njihovo interno omrežje. Pridobljena so predpisana mnenja in soglasja nosilcev urejanja prostora, Posegi bodo potekali v obliki vzdrževalnih del v javno korist, zato gradbeno dovoljenje **ni potrebno**. Tako je naložba pripravljena za začetek gradnje.

Okvirna časovnica za pripravo in izvedbo naložbe

Na podlagi navedenih predpostavk je predlagana naslednja okvirna časovnica za izvedbo naložbe:

Preglednica 17: Okvirna časovnica za nakup in postavitve polnilne infrastrukture

Ozn.	Aktivnost	Okvirni začetek aktivnosti	Predviden/dejanski konec aktivnosti
1	Priprava DIIP- 1 in DIIP-2 (potrjen 1. 7. 2024)	marec 2025	maj 2024
2	Investicijska dokumentacija – PIZ in IP za 1. in 2. fazo	marec 2025	maj 2025
3	Vloga CTN – ZMOS, vložitev in potrditev	11. jun. 2025	12. avg. 2025
4	Projektna dokumentacija PZI 2. faza, elaborati DNSH, PO	junij 2025	dec./junij 2025
5	Vloga 2. faza CTN – MOPE in pregled vloge	12. nov. 2025	julij 2026
6	Priprava in izvedba JN	marec 2026	julij 2026
7	Novelacija IP	junij 2026	julij 2026
8	Sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem	julij 2026	avgust 2026
9	(Predvidena) sklenitev pogodbe z MOP	september 2026	oktober 2026
10	Gradnja polnilnega parka AP Mlinska	oktober 2026	29. nov. 2026
11	Gradnja polnilnega parka Jadranska cesta	november 2026	28. marec 2027
12	Gradnja polnilnega parka postajališče Tezenska Dobrava	april 2027	26. jul. 2027
13	Gradnja polnilnega parka parkirišče delavnice	avgust 2027	24. okt. 2027
14	Gradbeni nadzor, koordinator ZVD	oktober 2026	november 2027
15	Zaključek naložbe, pregledi kakovosti (zaporedoma)	oktober 2026	3. nov. 2027
16	Administrativni zaključek projekta, poročila	oktober 2027	3. dec. 2027
17	Inform. in komuniciranje (spletna stran/oznaka gradbišča)	september 2026	stalna naloga

Naslednja slika prikazuje okvirno časovnico po trimesečjih v obliki Gantovega grafikona:

Slika 8: Potek priprave in izvajanja naložbe 2024–2027

Ozn.	Dejavnosti	Pred 2025	2025				2026				2027			
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
1	Priprava DIIP-1 in DIIP-2 potrjen 1. 7. 2024													
2	Investicijska dokumentacija – PIZ in IP za 1. in 2. fazo													
3	Vloga CTN – ZMOS, vložitev in potrditev													
4	Projektna dokumentacija PZI 2. faza, elaborati DNSH, PO													
5	Vloga 2. faza CTN – MOPE in pregled vloge													
6	Priprava in izvedba JN													
7	Novelacija IP													
8	Sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem													
9	(Predvidena) sklenitev pogodbe z MOP													
10	Gradnja PP AP Mlinska													
11	Gradnja PP Jadranska cesta													
12	Gradnja PP postajališče Tezenska Dobrava													
13	Gradnja PP parkirišče delavnice													
14	Gradbeni nadzor, koordinator ZVD													
15	Zaključek naložbe, pregledi kakovosti (zaporedoma)													
16	Administrativni zaključek projekta, poročila													
17	Inform. in komuniciranje (spletna stran/oznaka gradbišča)													

Sklenitev pogodbe o sofinanciranju je načrtovana za oktober 2026. Gradnja se bo predvidoma začela jeseni, konec oktobra 2026, in bo potekala do oktobra 2027. Leta 2026 se najprej se uredi polnilni park na avtobusni postaji Maribor, nato se predvidoma še letos začnejo GOI dela na Jadranski cesti, polnilni park pa bo končan spomladi 2027. Polnilna parka na postajališču Tezenska Dobrava in na parkirišču pri delavnicah Marproma na Pobrežju bosta končana jeseni leta 2027. Gradbeni nadzor in koordinacija VZD bosta potekala od začetka do konca gradnje. Pregledi kakovosti posameznih lokacij bodo potekali zaporedoma po zaključku postavitve polnilne infrastrukture na posamezni lokaciji. Zadnji kakovostni pregled je predviden 3. novembra 2027.

Informiranje in komuniciranje bo potekalo preko spletne strani investitorja celotno obdobje, od potrditve projekta v drugi fazi CTN do zaključka projekta. Začasne označevalne table s predpisanimi oznakami sofinancerja bodo postavljene na gradbiščih ob začetku gradnje, na koncu pa bodo zamenjane s stalnimi tablam.

Administrativni zaključek projekta s končnim poročilom in predložitvijo zadnjega zahtevka za povračilo stroškov je predviden v začetku decembra 2027.

13.5 Specifikacija stroškov naložbe po letih

V skladu z okvirno časovnico iz prejšnje točke se bo naložba izvajala v letih 2026–2027. Gradnja bo potekala zaporedno, začeni s polnilnim parkom na avtobusni postaji. Zadnji polnilni park bo končan jeseni 2027 na območju delavnic Marproma. Ker so upravičeni vsi stroški gradnje in postavitve polnilnih postaj, razen DDV, je dinamika stroškov celotne naložbe brez DDV hkrati dinamika nastajanja upravičenih stroškov.

Načrtovana dinamika nastajanja stroškov in izdatkov pri izvedbi naložbe je skladna z dinamiko financiranja, navedeno v proračunu (NRP OB070-25-0037) za leti 2026 in 2027. Načrtovana dinamika nastajanja stroškov je prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 18: **Dinamika nastajanja stroškov naložbe po letih, v EUR**

Ozn.	Postavke po lokacijah	2026	2027	Skupaj
1	GOI dela, naprave in elektroinstalacije skupaj	1.009.597,94	1.602.177,60	2.611.775,54
1.1	Polnilni park avtobusna postaja (AP) Mlinska	636.821,88	0,00	636.821,88
1.2	Polnilni park Jadranska cesta	372.776,06	611.672,14	984.448,20
1.3	Polnilni park postajališče Tezenska Dobrava	0,00	232.658,64	232.658,64
1.4	Polnilni park parkirišče delavnice	0,00	757.846,82	757.846,82
2	Storitve zunanjih izvajalcev	70.500,00	35.322,40	105.822,40
3	Informiranje in komuniciranje	1.500,00	2.500,00	4.000,00
4	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA BREZ DDV	1.081.597,94	1.640.000,00	2.721.597,94
5	DDV*	237.951,54	360.800,00	598.751,54
6	NALOŽBA Z DDV	1.319.549,48	2.000.800,00	3.320.349,48

* MO Maribor lahko DDV v celoti odbije, saj bo z naložbo opravljala obdavčljivo dejavnost

Kot je prikazano v preglednici zgoraj, bodo v letu 2026 stroški, povezani z gradnjo polnilnega parka na avtobusni postaji Mlinska, ureditvijo lokacije in pripravljalnimi deli za postavitev polnilnega parka Jadranska cesta. Med stroški storitev zunanjih izvajalcev v letu 2026 nastanejo stroški izdelave projektne dokumentacije ter sorazmerni delež stroškov nadzora in koordiniranja VZD. Skupna višina stroškov v letu 2026 znaša 1.081.597,94 EUR (približno 39 % celotne naložbe). Večina stroškov, 1.640.000,00 EUR (približno 61 % celotne naložbe) pa bo nastala v letu 2027. Gre za stroške, povezane z dokončanjem polnilnega parka Jadranska cesta, ter celotne stroške gradnje polnilnih parkov na postajališču Tezenska Dobrava in na parkirišču delavnice na Pobrežju. V letu 2027 bo nastal sorazmerni delež stroškov nadzora in koordiniranja VZD. Začetni stroški informiranja in komuniciranja bodo nastali ob odprtju gradbišč s postavitvijo predpisanih začasnih tabel, ki bodo ob koncu gradnje zamenjane s stalnimi. Drugih stroškov, povezanih z informiranjem in komuniciranjem ne bo, saj bodo dejavnosti potekale preko spletne strani investitorja in rednih srečanj vodstva občine z mediji.

13.6 Predvideni viri in dinamika financiranja

V preglednici na naslednji so prikazani viri in dinamika financiranja naložbe.

Kot je navedeno v točki 13.3.2, so v skladu s pravili mehanizma CTN in navodili organa upravljanja o upravičenih stroških, upravičeni vsi stroški, razen DDV, ki je v celoti odbiten in zato neupravičen. V skladu z zahtevami MOPE sta v preglednici prikazana tudi DDV in vrednost celotne naložbe z DDV, čeprav ima MO Maribor pravico do odbitka celotnega DDV.

V skladu s pravili mehanizma CTN se iz sklada ESRR in prispevka Republike Slovenije financira največ 80 % priznanih upravičenih stroškov. Preostalih 20 % upravičenih stroškov pokrije MO Maribor iz proračuna za leti 2026 in 2027.

Preglednica 19: Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR

Ozn.	Leto Stroški in viri	2026	2027	Skupaj 2026– 2027	Struktura %
1	Upravičeni stroški (US)	1.081.597,94	1.640.000,00	2.721.597,94	
1.1	CTN - Podpora Unije - 80 % US, od tega:	865.278,35	1.312.000,00	2.177.278,35	80,00
a	– ESRR 85 %	735.486,60	1.115.200,00	1.850.686,60	
b	– proračun RS 15 %	129.791,75	196.800,00	326.591,75	
1.2	Lastna sredstva MO Maribor - 20 % US	216.319,59	328.000,00	544.319,59	20,00
2	Neupravičeni stroški (NUS): DDV *	237.951,54	360.800,00	598.751,54	
3	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS	1.319.549,48	2.000.800,00	3.320.349,48	

* Odbitni DDV je neupravičeni strošek. NUS. MO Maribor ga bo v celoti odbila.

Sofinanciranje iz mehanizma CTN poteka na podlagi izdanih zahtevkov za povračilo nastalih in plačanih upravičenih stroškov. MO Maribor bo za upravičene stroške pridobila podporo Unije v skupni višini **2.177.278,35 EUR**, od tega 865.278,35 EUR za stroške, nastale v letu 2026, preostanek, 1.312.000,00 EUR, pa za stroške, nastale v letu 2027. 20 odstotkov upravičenih stroškov, skupaj **544.319,59 EUR**, bo pokrila iz proračuna, od tega 216.319,59 EUR v letu 2026, v letu 2027 pa 328.000,00 EUR. DDV skupni višini **598.751,54 EUR** je neupravičeni strošek, vendar ga bo MO Maribor v celoti odbila od vstopnega DDV.

Sredstva za predfinanciranje naložbe in lastno udeležbo občine so predvidena v NRP, postavki št. **OB070-0037** z nazivom Nakup in izgradnja električnih polnilnic za e-buse. Zneski in dinamika financiranja v NRP so skladni z zneski v tem IP. Pred izdajo prvega zahtevka za sofinanciranje bo investitor ime postavke uskladil z naslovom projekta, posodobljenim v skladu s pripombami MOPE.

Pri izvedbi in financiranju naložbe **ne bo dvojnega financiranja**. Prva faza naložbe, ki je bila obravnavana v IP, je bila v celoti zaključena leta 2025 in financirana iz drugih virov (projekta Multi-e).

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

14 PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO ZAČETKU DELOVANJA NALOŽBE V EKONOMSKI DOBI PROJEKTA

Za pregled delovanja naložbe v polnilno infrastrukturo so v nadaljevanju prikazani stroški obratovanja in vzdrževanja ter prihodki za pokrivanje teh stroškov v obdobju 12 let (2 leti naložbe in 10 let delovanja – ekonomska doba investicijskega projekta).

14.1 Stroški delovanja naložbe

Stroški delovanja načrtovanih polnilnih postaj so izračunani na podlagi podatkov o delovanju sedanje polnilne infrastrukture, ki jih je zagotovil upravljavec obstoječih polnilnih naprav.. Obratovalni stroški zajemajo stroške tekočega vzdrževanja in čiščenja (letni preventivni pregled, čiščenje filtrov in hladilnega sistema, pregled konektorjev in kablov, meritve zaščit, pregled ventilatorjev, posodobitev programske opreme in funkcionalni preizkus). Ti znašajo za eno polnilno postajo:

- prostostoječa polnilna postaja DC pribl. 2.000,00–3.000,00 (+ DDV) letno
- pantograf pribl. 3.000,00–3.500,00 (+ DDV) letno

Investicijsko vzdrževanje prostostoječe polnilne postaje DC in pantografa se izvaja vsakih 5 let. Zajema zamenjavo ventilatorjev, filtrov na dovodu (na 2 leti), filtrov na odvodu (5 let), kontaktorjev, posameznih napajalnih modulov, hladilnih elementov, HMI zaslonov, CCS kablov in konektorjev. Ti stroški znašajo približno 2.300,00 EUR (+ DDV) za eno polnilno postajo oz. pantograf.

V naslednji preglednici so prikazani stroški delovanja in vzdrževanja 8 prostostoječih polnilnih postaj in 10 pantografov. Načrtovani stroški delovanja so prav tako kot prihodki izračunani za obdobje 12 let in prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 20: **Predvideni stroški delovanja naložbe, v EUR**

Oz	Postavke	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1	Stroški tekočega vzdrževanja DC postaj	0,00	4.000,00	24.000,00	24.240,00	24.482,40	24.727,22
2	Stroški tekočega vzdrževanja pantografov	0,00	5.833,33	35.000,00	35.350,00	35.703,50	36.060,54
3	Investicijsko vzdrževanje	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Skupaj stroški	0,00	9.833,33	59.000,00	59.590,00	60.185,90	60.787,76

Nadaljevanje preglednice

Oz	Postavke	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1	Stroški tekočega vzdrževanja DC postaj	24.974,50	25.224,24	25.476,48	25.731,25	25.988,56	26.248,45
2	Stroški tekočega vzdrževanja pantografov	36.421,14	36.785,35	37.153,21	37.524,74	37.899,98	38.278,98
3	Investicijsko vzdrževanje	41.800,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43.000,00
	Skupaj stroški	103.195,64	62.009,59	62.629,69	63.255,99	63.888,55	107.527,43

Okvirni stroški delovanja in vzdrževanja polnilnih postaj se bodo gibali od 59.000,00 EUR v letu 2028 do 64.527,43 EUR leta 2037. Predvideno je povečevanje stroškov vzdrževanja za 1 % letno. Investicijsko vzdrževanje se bo predvidoma izvedlo leta 2032 in 2037.

Amortizacija osnovnih sredstev (GOI del in inštalacij) je izračunana po 6,67-odstotni amortizacijski stopnji, za opremo pa po 10,00-odstotni stopnji ter letno znaša 244.470,43 EUR. Ostanek vrednosti naložbe znaša 267.663,86 EUR.

Preglednica 21: **Amortizacija osnovnih sredstev, v EUR**

Oz.	Postavke	Nabavna vrednost	Am. st	2026	2027	2028	2029 ...	... 2037	Ost. vred.
1	Gradnja idr.	830.680,94	6,67 %	0,00	9.229,79	55.378,73	55.378,73	55.378,73	267.663,86
2	Oprema	1.890.917,00	10,00 %	0,00	31.515,28	189.091,70	189.091,70	157.576,42	0,00
	Skupaj	2.721.597,94		0,00	40.745,07	244.470,43	244.470,43	212.955,15	267.663,86

14.2 Prihodki

Kot je navedeno v poglavju 10 Analiza tržnih možnosti, upravljavec pri upravljanju in obratovanju polnilnih postaj ne bo ustvarjal tržnih prihodkov za polnilne postaje. Ocenjeni prihodki predstavljajo notranji prenos sredstev iz proračuna oz. dogovorjen model povračil med MO Maribor in JP Marprom za upravljanje in vzdrževanje infrastrukture. Pokrivali bodo stroške obratovanja in vzdrževanja naložbe ter so enaki višini stroškov obratovanja in vzdrževanja.

Preglednica 22: **Predvideni prihodki od delovanja naložbe, v EUR**

Oz	Postavke	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1	Prihodki za vzdrževanje polnilnih postaj	0,00	9.833,33	59.000,00	59.590,00	60.185,90	60.787,76
	SKUPAJ	0,00	9.833,33	59.000,00	59.590,00	60.185,90	60.787,76

Nadaljevanje preglednice:

Oz	Postavke	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1	Prihodki za vzdrževanje polnilnih postaj	103.195,64	62.009,59	62.629,69	63.255,99	63.888,55	107.527,43
	SKUPAJ	103.195,64	62.009,59	62.629,69	63.255,99	63.888,55	107.527,43

Prihodki za delovanje se bodo gibali od 59.000,00 EUR v letu 2028 do 64.527,43 EUR oz. 107.527,43 EUR skupaj z investicijskim vzdrževanjem leta 2037.

15 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI NALOŽBE

15.1 Finančna analiza

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

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

- Analiza stroškov in koristi je izdelana na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UEM)³² in dokumenta *Guide to cost-benefit analysis of investment projects*³³.
- Kot kriteriji donosnosti naložbe so v finančno ekonomski analizi uporabljeni kazalniki finančne interne stopnje donosa investicije – FRR(C), finančne neto sedanje vrednosti projekta – FNPV(C), finančne interne stopnje donosnosti, ob upoštevanju 4-odstotne diskontne stopnje, kakor določa omenjena uredba UEM.

Ugotavljala se je finančna donosnost projekta, ki se presodi na podlagi ocenjene finančne neto sedanje vrednosti FNPV(C) in finančne interne stopnje donosnosti projekta FRR(C). Ti kazalniki pokažejo zmožnost neto prihodkov, da povrnejo stroške naložbe, ne glede na to, kako so ti financirani. Da je projekt upravičen do sofinanciranja iz nacionalnih in EU javnih sredstev, mora biti FNPV(C) negativna, FRR(C) pa nižja od diskontne stopnje, ki je bila uporabljena v analizi.

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

Projekt je bil preučen z vidika diskontiranih denarnih tokov oz. kumulativnih neto denarnih tokov projekta, ki izkazujejo, ali je projekt finančno vzdržen oziroma se s projektom ustvarjajo ustrezni in dovolj visoki prihodki za kritje stroškov. Izračunani so bili glavni finančni kazalniki.

Ob tem so bile upoštevane sledeče predpostavke modela:

- Upoštevani so bili stroški naložbe oz. projektni stroški v stalnih cenah z davkom na dodano vrednost, ki je obračunan po stopnji 22 %.
- Pri finančnih izračunih so upoštevani stroški in koristi, ki ne vključujejo davka.
- Opazovano obdobje, za katerega so pripravljeni izračuni, je do leta 2037 (ekonomska doba 12 let). V dokumentu *Guide to cost-benefit analysis of investment projects* je priporočena ekonomska doba tovrstnih projektov od 10 do 15 let.
- Vrednotenje projekta je opravljeno po stalnih cenah iz junija 2026.
- Diskontiranje se prične z letom 2026, ki je bazno leto 1.

³² Uradni list RS, št. 60/06, 54/10, 27/16

³³ Evropska komisija, december 2014

- Amortizacija je obračunana za neto vrednosti osnovnih sredstev po stopnji 6,67 % za objekte in 10 % za opremo.
- Vse vrednosti so navedene v EUR.

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

Leto	Stroški naložbe	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok	Diskontiran NDT
2026	1.319.549,48	0,00	0,00	0,00	-1.319.549,48	-1.268.797,58
2027	2.000.800,00	9.833,33	9.833,33	0,00	-2.000.800,00	-1.849.852,07
2028	0,00	59.000,00	59.000,00	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	59.590,00	59.590,00	0,00	0,00	0,00
2030	0,00	60.185,90	60.185,90	0,00	0,00	0,00
2031	0,00	60.787,76	60.787,76	0,00	0,00	0,00
2032	0,00	103.195,64	103.195,64	0,00	0,00	0,00
2033	0,00	62.009,59	62.009,59	0,00	0,00	0,00
2034	0,00	62.629,69	62.629,69	0,00	0,00	0,00
2035	0,00	63.255,99	63.255,99	0,00	0,00	0,00
2036	0,00	63.888,55	63.888,55	0,00	0,00	0,00
2037	0,00	107.527,43	107.527,43	267.663,86	267.663,86	167.182,06
Skupaj	3.320.349,48	711.903,87	711.903,87	267.663,86	-3.052.685,62	-2.951.467,59
Diskont.	3.118.649,65	529.118,28	529.118,28	167.182,06		

V nadaljevanju so prikazani statični in dinamični kazalniki učinkovitosti naložbe.

Preglednica 24: **Kazalniki finančne učinkovitosti naložbe**

Naziv	Kratica	Vrednost
Prihodki (leta 2028)		59.590,00 EUR
Odhodki (leta 2028)		59.590,00 EUR
Dobiček/izguba		0,00 EUR
Ekonomičnost poslovanja		1,0000
Donosnost poslovanja		0,00
Doba vračanja vloženih sredstev	(v letih)	13,58
Finančna interna stopnja donosnosti naložbe	FRR/C	-21,56 %
Finančna neto sedanja vrednost naložbe	FNPV/C	-2.951.467,59 EUR
Relativna neto sedanja vrednost	relativna FNPV/C	-0,8889

Naložba v namestitev 18 polnilnih postaj za električne avtobuse v MO Maribor nima profitnega značaja. Letni stroški pokrivajo zgolj stroške delovanja in vzdrževanja. To izkazujeta tudi negativna neto sedanja vrednost projekta, ki znaša -2.951.467,59 EUR, in negativna interna stopnja donosnosti -21,56 %. Doba vračanja naložbenih sredstev bo 13,58 leta.

15.2 Ekonomska analiza

Bistvo ekonomske analize je, da je treba vloške projekta oceniti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, donos pa glede na plačilno pripravljenost potrošnikov. Oportunitetni stroški ne ustrezajo nujno opazovanim finančnim stroškom, prav tako plačilna pripravljenost ni vedno pravilno prikazana z opazovanimi tržnimi cenami, ki so lahko izkrivljene ali jih celo ni. Ekonomska analiza je izdelana z vidika celotne družbe in ne tako kot finančna, ki predstavlja samo koristi lastnika kapitala. Denarni tokovi iz finančne analize se štejejo kot izhodišče za ekonomsko analizo.

Z ekonomsko analizo pokažemo, kakšne pozitivne neto koristi ima projekt za družbo, in upravičenost projekta do sofinanciranja z nacionalnimi (in EU) sredstvi.

Zato je potrebno, da:

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

Da sta ta pogoja izpolnjena, izkazujejo naslednji kazalniki:

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

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

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

Davčni popravki:

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

Popravki zaradi eksternalij (zunanji učinki):

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

Korekcijski faktor gradbenih del =	0,7100
Korekcijski faktor opreme =	0,8000
Korekcijski faktor ostalih stroškov =	1,0000
Korekcijski faktor za prihodke =	1,0000

Glavne predpostavke za izračun ekonomske analize projekta so:

- opazovano obdobje je 12 let,
- upoštevana je 5,0-odstotna diskontna stopnja v skladu z že omenjenima dokumentoma, UEM in Guide to cost-benefit analysis of investment projects,
- upoštevani so naložbeni stroški brez DDV in drugih dajatev.

Glavne predpostavke za pripravo ekonomske analize in izračun ekonomskih kazalnikov naložbe v polnilne postaje MO Maribor so prikazane v nadaljevanju.

Družbeni stroški in koristnost projekta izhajajo iz:

A) Stroškov

Vrednost naložbe, znižana za DDV, v znesku 2.721.597,93 EUR.

B) Koristi

- Predpostavka je, da gradbena, obrtna in inštalacijska (GOI) dela za ureditev površin za polnilno infrastrukturo in parkirišč za avtobuse izvajajo lokalni izvajalci. Prav tako nakup opreme in ostale storitve izvedejo lokalni ponudniki. Koristi iz tega naslova so 2.134.365,56 EUR. V naslednji preglednici so izračunane posredne koristi z upoštevanimi korekcijskimi faktorji.

Preglednica 25: Izračun posrednih koristi

Konverzijski faktor	Koristi	Vrednost v EUR
0,7100	GOI dela	511.809,56
0,8000	Oprema	1.512.733,60
1,0000	Projektna dokumentacija, ostalo	109.822,40
	SKUPAJ KORISTI	2.134.365,56

- Zmanjšanje eksternih stroškov (avtobusnega prometa) zaradi manjših vplivov na stroške, povzročene s prometnimi nesrečami, onesnaženjem zunanjega zraka, podnebnimi spremembami, hrupom in škodo, nastalo na habitatih. Podatki o stroških so povzeti po študiji Agencije RS za okolje, Zunanji stroški prometa izračunani za Slovenijo, Ljubljana leta 2024.

Zmanjšanje eksternih stroškov (podatki za leto 2023)	EUR-cent/v km
- prometnih nesreč	0,07569
- onesnaženja zunanjega zraka	0,10976
- podnebnih sprememb	0,07951
- hrupa	0,21680
- škode na habitatih	0,01671
Skupaj	0,49847

Ob predpostavki, da električna vozila prevozijo dnevno 600 km in vozijo 300 dni v letu, znaša to 180.000 km letno. Koristi zaradi manjšega onesnaževanja znašajo letno pribl. 89.724,60 EUR ($180.000 \text{ km} \times 0,49847 \text{ EUR}$) oz. za obdobje 10 let **897.246,00 EUR**.

Na podlagi zgoraj navedenih podatkov so izračunani kazalniki ekonomske učinkovitosti naložbe, ki so prikazani v nadaljevanju.

Preglednica 26: **Ekonomski kazalniki naložbe**

Ekonomski kazalniki	Vrednosti
Družbena diskontna stopnja	5 %
Ekonomska stopnja donosa	7,87 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	85.195,94 EUR
Razmerje med koristmi in stroški	1,03

Ekonomska stopnja donosa je 7,87 % (in je večja od 5-odstotne ekonomske diskontne stopnje). Koristi presegajo stroške projekta za 3,0 %.

Preglednica 27: **Ekonomske koristi naložbe, v EUR**

Leto	Stroški	Koristi		Neto denarni tok	Diskontiran NDT
	Stroški naložbe brez DDV	Gradnja	Zmanjšanje eksternih stroškov		
2026	1.081.597,93	848.224,26	0,00	-233.373,68	-222.260,65
2027	1.640.000,00	1.286.141,31	0,00	-353.858,69	-320.960,27
2028	0,00	0,00	89.724,60	89.724,60	77.507,48
2029	0,00	0,00	89.724,60	89.724,60	73.816,65
2030	0,00	0,00	89.724,60	89.724,60	70.301,57
2031	0,00	0,00	89.724,60	89.724,60	66.953,88
2032	0,00	0,00	89.724,60	89.724,60	63.765,60
2033	0,00	0,00	89.724,60	89.724,60	60.729,14
2034	0,00	0,00	89.724,60	89.724,60	57.837,28
2035	0,00	0,00	89.724,60	89.724,60	55.083,12
2036	0,00	0,00	89.724,60	89.724,60	52.460,12
2037	0,00	0,00	89.724,60	89.724,60	49.962,01
Skupaj	2.721.597,93	2.134.365,56	897.246,00	310.013,63	85.195,94
Diskont.	2.517.621,62	1.974.400,70	628.416,85		

15.3 Koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju

Koristi ureditve polnilnih postaj za električne avtobuse v MO Maribor, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju, so:

- izboljšanje okolja v MO Maribor,
- prispevek k povečanju ozaveščenosti o pomenu čistega mestnega javnega prevoza,
- privlačnejše bivalno okolje za prebivalce MO Maribor.

16 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI NALOŽBE

16.1 Analiza tveganja

Analiza tveganja je ocenjena verjetnost, da projekt ne bo dosegel pričakovanih učinkov. Zajema ovrednotenje projektnih tveganj (tveganja razvoja projekta, tveganje izvedbe in obratovanje projekta) in splošnih tveganj (politična, narodnogospodarska, družbeno-kulturna in druga tveganja). Projektna tveganja za naložbo v izgradnjo in ureditev 22 polnilnih mest za električne avtobuse javnega mestnega prometa MO Maribor so povzeta v naslednji preglednici:

Preglednica 28: Ocena tveganja naložbe

Projektna tveganja	Ocena
Tveganje razvoja projekta	Majhno
Tveganje izvedbe projekta	Srednje
Tveganje obratovanja projekta	Majhno

Pri izvedbi projekta je največje tveganje pridobitev potrebnih finančnih sredstev, saj je gradnja v veliki meri odvisna od sofinanciranja iz sredstev CTN. Postopki JN so končani, izbrani izvajalec bo objavljen v kratkem. Tveganje predstavlja tudi izvedba projekta, zlasti spoštovanje kakovosti in pogodbenih rokov, ki ne smeta ogroziti pridobitve sofinanciranja iz kohezijskih sredstev.

16.2 Analiza občutljivosti naložbe

Podlaga za izračun kritičnih parametrov so finančne in ekonomske analize. Za izvedbo projekta bi lahko bile kritične naslednje spremembe:

- spremembe predračunske vrednosti naložbe v intervalu od –1 % do +1 %
- spremembe vrednosti operativnih stroškov/koristi v intervalu od –1 % do +1 %

V nadaljevanju je prikazana analiza občutljivosti za navedene kritične parametre projekta. Primerjali smo finančno in ekonomsko neto sedanjo vrednost naložbe (NPV) ter finančno in ekonomsko interno stopnjo donosnosti (IRR) v referenčni dobi, v kateri obravnavamo opisano naložbo.

Preglednica 29: Vpliv sprememb na FNSV in FISD naložbe

Spremembe vrednosti investicijskih stroškov			
Naziv	–1 %	0 %	+1 %
Finančna ISD naložbe v %	–21,48 %	–21,56 %	–21,64 %
Finančna NSV naložbe	–2.920.281,10 EUR	–2.951.467,59 EUR	–2.982.654,09 EUR
Sprememba vrednosti operativnih stroškov			
Naziv	–1 %	0 %	+1 %
Finančna ISD operativnih stroškov v %	–21,47 %	–21,56 %	–21,65 %
Finančna NSV operativnih stroškov	–2.946.176,41 EUR	–2.951.467,59 EUR	–2.956.758,77 EUR

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

V naslednji preglednici je prikazana analiza ekonomske občutljivosti naložbe v izgradnjo in ureditev 22 polnilnih mest za električne avtobuse javnega mestnega prometa MO Maribor.

Preglednica 30: **Vpliv sprememb na FNSV in FISD naložbe**

Spremembe vrednosti investicijskih stroškov			
Naziv	–1 %	0 %	+1 %
Ekonomska ISD naložbe v %	8,85 %	7,87 %	6,96 %
Ekonomska NSV naložbe	110.372,16 EUR	85.195,94 EUR	60.019,72 EUR
Sprememba vrednosti družbenih koristi			
Naziv	–1 %	0 %	+1 %
Ekonomska ISD družbenih koristi v %	6,95 %	7,87 %	8,84 %
Ekonomska NSV družbenih koristi	59.167,76 EUR	85.195,94 EUR	111.224,11 EUR

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

17 ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI

17.1 Analiza zaposlenih

Načrtovana naložba ne bo vplivala na povečanje števila delovnih mest pri investitorju ter upravljavcu in vzdrževalcu polnilne infrastrukture.

MO Maribor kot investitorica za pripravo in izvedbo naložbe v postavitve polnilne infrastrukture ne načrtuje novih zaposlitev.

Po končani naložbi bo infrastrukturo predvidoma vzdrževalo Javno podjetje Marprom, d. o. o., član Javnega holdinga Maribor. Tudi JP Marprom kot predvideni vzdrževalec nove polnilne infrastrukture ne načrtuje novih zaposlitev.

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

17.2 Usposobljenost prijavitelja za izvedbo načrtovane naložbe

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

Preglednica 31: **Seznam investicijskih projektov, sofinanciranih s sredstvi EU**

INVESTICIJSKI PROJEKT	Program/sklad	Vrednost projekta po pogodbi o sofinanciranju oz. po dejanski realizaciji (pri zaključenih projektih)		
		Vrednost projekta v EUR	Vrednost sofinanciranja	Vrednost EU sofinanciranja
Energetska prenova stanovanjskih stavb Engelsova ulica 42, 44, 46, 48, 50 in 52	CTN	1.539.317,14	510.000,00	433.500,00
Ureditev kolesarske infrastrukture med MČ in KS		1.396.720,81	908.713,13	726.970,50
Ureditev kolesarskega in peš nadvoda čez Titovo cesto		425.843,40	242.358,76	206.004,94
Ureditev kolesarske povezave ob Koroški cesti		336.061,94	188.670,00	160.369,50
Ureditev avtobusnih postajališč in nadstrešnic		205.707,70	94.175,87	80.049,49
Dravska kolesarska pot		4.594.095,94	2.255.999,25	1.804.799,40
Obnova skate parka		628.340,29	458.010,05	366.408,04
Revitalizacija Vojašniškega trga z objekti		6.796.287,55	4.785.273,47	3.828.218,78
Obnova promenade v Mestnem parku		3.620.012,26	2.896.009,81	2.316.807,85
Brv Lent – Tabor		4.462.335,16	3.260.511,42	2.608.409,14
Ureditev nabrežja Drave – Lent		8.913.259,27	2.382.064,70	1.905.651,76
MO Maribor cesta S–J–3	DRR	401.109,75	327.148,00	245.361,00
MO Maribor cesta K5–K8		1.572.118,00	1.312.064,00	984.048,00
MO Maribor cesta PC Pobrežje		1.357.913,00	651.553,00	488.665,00
MO Maribor Porečje Drave – Aglomeracije ID 29		9.315.222,37	5.016.392,99	4.263.934,04
Ureditev Cafove ulice	MZI (JR – UTM)	490.899,38	319.099,27	271.234,38
Koroška cesta z Glavnim trgom	Kohezijski sklad	6.249.895,25	2.110.256,64	1.793.718,15
Energetske obnove javnih objektov MOM (JZP – Petrol)	MZI JOB_2018	9.542.904,39	8.442.996,15	3.230.405,74

INVESTICIJSKI PROJEKT	Program/sklad	Vrednost projekta po pogodbi o sofinanciranju oz. po dejanski realizaciji (pri zaključenih projektih)		
		Vrednost projekta v EUR	Vrednost sofinanciranja	Vrednost EU sofinanciranja
Nadgradnja objekta ZD Maribor na Vošnjakovi ulici za potrebe nadgradnje preventivnih programov	MZ – razpis Nadgradnja in razvoj preventivnih programov ter njihovo izvajanje v primarnem zdravstvenem varstvu in lokalnih skupnostih – SKLOP 2 (ESRR)	270.449,55	270.449,55	216.359,63
Energetska sanacija OŠ Tabor I	Kohezijski sklad	2.617.909,82	568.340,75	483.089,64
Nova žičniška naprava – Pohorje	Sofinanciranje MGRT – React EU (KS)	7.500.000,00	5.967.000,00	5.071.950,00
SKUPAJ (že zaključeni projekti):		72.236.402,97	42.967.086,8	31.485.954,98

17.3 Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe

Za izvedbo naložbe do polnega obratovanja bo skrbel Urad za komunalo, promet in prostor MO Maribor. Zate naloge je zadolžena projektna skupina s člani iz MO Maribor, ki bo imenovana ob začetku izvajanja projekta. Člani projektne skupine imajo izkušnje z vodenjem različnih investicijskih projektov, saj so bili v okviru dosedanjega dela vključeni v večje investicijske projekte v MO Maribor. Člani projektne skupine imajo tudi izkušnje z vodenjem projektov, sofinanciranih sredstvi EU in Republike Slovenije.

Projektno skupino bodo sestavljali:

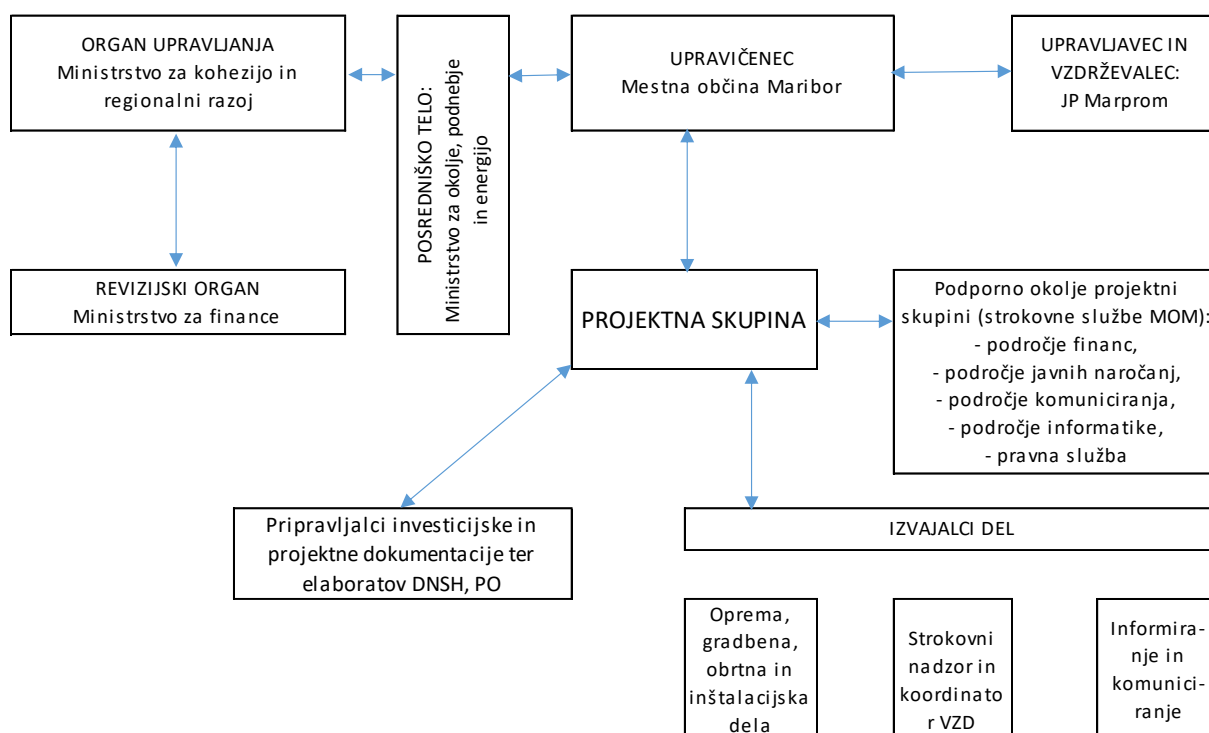
- vodja projekta: več kot 10 let delovnih izkušenj, od tega več let izkušenj na področju izvajanja projektov, ki vključujejo sofinancerska sredstva;
- sodelavec s pravnim znanjem: več kot 10 let delovnih izkušenj;
- sodelavec s finančnim znanjem: več kot 5 let delovnih izkušenj s finančnim spremljanjem izvajanja projektov.

Za nemoteno izvajanje in uspešen zaključek naložbe so potrebna tudi druga strokovna znanja in izkušnje z vodenjem projektov ter ekonomska, pravna in tehnična znanja, ki jih MO Maribor zagotavlja v okviru svojih drugih področij in služb, po potrebi pa tudi v sodelovanju z zunanjimi sodelavci.

MO Maribor je z javnim naročilom št. JN003018/2026-EUe16 že izbrala glavnega izvajalca za izvedbo naložbe, ki bo objavljen v kratkem. Pred začetkom gradnje bo v skladu z internimi akti izbrala zunanje izvajalce strokovni nadzor in koordinatorja za VZD.

Organizacija za izvajanje naložbe z udeleženci je prikazana v naslednjem organigramu:

Slika 9: **Organigram z udeleženci za izvedbo naložbe**



17.4 Postopek izbire izvajalcev

MO Maribor je postopek izbire izvajalca za gradnjo in postavitve polnilnih parkov v skladu z ZJN-3 in internimi akti izvedla v času od aprila do konca junija 2026. Glavni izvajalec za izvedbo GOI del ter nakup in namestitve polnilnih postaj je že izbran in bo objavljen v kratkem. JN je bilo objavljeno na portalu javnih naročil. V javnem naročilu je izrecno zapisano, da se gradnja parkirišč za osebna vozila na območju pri JP Marprom ne bo izvajala v okviru tega projekta.

Investitor je pri izbiri izvajalca poleg stroškovno najučinkovitejše ponudbe upošteval tudi pogoje za doseganje kakovosti, kot so izkušnje s podobnimi projekti, znanje – kadri, upoštevanje rokov za gradnjo zaradi nujnosti izvedbe naložbe itn. Pogodba z izbranim izvajalcem bo predvidoma sklenjena avgusta ali septembra. Pred sklenitvijo pogodbe z izbranim izvajalcem je MO Maribor preučila ponujene storitve glede na končni popis del iz projekta za izvedbo (PZI), na podlagi predračuna ponudnika opredelila končni predračun za izvedbo projekta (ki se lahko razlikuje od projektantskega predračuna) ter se dogovorila o rokih in kakovosti, ki jih bo moral ponudnik spoštovati. Ponudnik bo moral sodelovati z vodjo projekta ter predložiti garancijo za dobro izvedbo naložbe.

Nadzornika in koordinatorja za VZD bo MO Maribor izbrala v skladu z internimi akti pred začetkom izvajanja naložbe

17.5 Organiziranost investitorja za spremljanje doseganja učinkov naložbe

V popisu del, ki je bil vključen v dokumentacijo javnega naročila, so opredeljeni ključni (fizični) učinki naložbe (učinki na podlagi projektantskega predračuna so prikazani v točki 7.2), na podlagi dogovorjenega predračuna izvajalca pa bodo ovrednoteni stroški dogovorjenih del.

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

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

17.6 Zaključek naložbe

Gradnja polnilnih parkov bo potekala v obliki vzdrževalnih del v javno korist, in sicer zaporedno: začela se bo z gradnjo polnilnega parka na avtobusni postaji na Mlinski ulici in končala z zaključkom gradnje polnilnega parka na območju delavnic JP Marprom. Pregledi kakovosti bodo potekali sproti ob zaključku gradnje posameznega polnilnega parka.

Investitor bo za pregled izvedenih vzdrževalnih del imenoval komisijo. Komisija bo preverila, ali so dela izvedena v skladu s predloženo dokumentacijo, določili pogodbe in pravili stroke, ter ugotovila, ali obstajajo pomanjkljivosti, ki jih je treba odpraviti, in ali se lahko polnilni parki izročijo v vzdrževanje in uporabo. Po končanih pregledih kakovosti bo MO Maribor polnilne parke drugega za drugim predala v upravljanje in vzdrževanje predvidenemu vzdrževalcu.

18 OCENA VPLIVA NALOŽBE NA OKOLICO IN OKOLJE

18.1 Vpliv naložbe na okolje v času izvajanja del

V času **gradnje** lahko pride do kratkotrajnih in predvidoma nebitvenih vplivov na nekatere dele okolja, zlasti emisij v zrak, vodo in tla, ter do hrupa.

Izvajalec GOI del bo moral poskrbeti za preprečevanje in zmanjševanje **emisij delcev** z gradbišča v skladu s smernicami za ravnanje pri izvajanju gradbenih del na gradbišču ter zahtevami za gradbeno mehanizacijo in organizacijske ukrepe na gradbišču z namenom preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev.

Izvajalec GOI del bo moral poskrbeti tudi za ustrezno organizacijo gradbišča in dela na gradbišču, da se preprečijo izlivi in uhajanje **škodljivih snovi** (npr. olja, barve, gorivo za delovna vozila) v tla, ob morebitni nezgodi pa takoj ustrezno ukrepati.

Upoštevati bo moral tudi predpise o ravnanju z **gradbenimi odpadki**, ki bodo nastali pri izvajanju GOI del v okviru ureditve polnilne infrastrukture.

Povečanemu **hrupu** se zaradi delovanja gradbenih strojev in težkih tovornih vozil ne bo mogoče izogniti. Izvajalec bo moral poskrbeti za obvladovanje prekomernega hrupa z ustrezno vzdrževanimi stroji, organizacijo dela v dnevnem času in ob delovnikih.

Ukrepi za varstvo pred požarom v času gradnje bodo navedeni v varnostnem načrtu, ki ga bo pripravil izbrani izvajalec.

18.2 Ocena vpliva naložbe na okolje v času obratovanja naložbe

Ocenjeno je, da objekt po končanih delih ne bo obremenjeval okolja.

Glavni – posredni prispevek k manjšemu negativnemu vplivu na okolje pa se pričakuje zaradi zmanjšanja izpustov TGP iz mestnega JPP, ki ga podpira naložba v polnilno infrastrukturo, ker bo zagotovila pogoje za obratovanje nabavljenih električnih avtobusov.

19 OCENA SKLADNOSTI NALOŽBE S HORIZONTALNIMI NAČELI

19.1 Skladnost z načeli spoštovanja temeljnih pravic, spodbujanja enakosti med moškimi in ženskami ter preprečevanje vseh vrst diskriminacije

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

Spoštovanje temeljnih pravic in pravic invalidov

V vseh fazah naložbe, od priprave do obratovanja, je bila/bo zagotovljena skladnost z načeli spoštovanja temeljnih pravic v skladu z Listino EU o temeljnih pravicah ter ustreznimi mednarodnimi dokumenti s področja varstva človekovih pravic (Konvencija o pravicah invalidov, Konvencija o otrokovih pravicah itn.). Pri tem so bile/bodo smiselno upoštevane tudi določbe Postopkovnika za zagotovitev izpolnitve horizontalnih omogočitvenih pogojev „Učinkovita uporaba in izvajanje Listine o temeljnih pravicah“ ter „Izvajanje in uporaba Konvencije združenih narodov o pravicah invalidov v skladu s Sklepom Sveta 2010/48/ES“³⁴, Zakon o izenačevanju možnosti invalidov³⁵, Akcijski program za invalide 2022–2030³⁶ ter drugi ustrezni dokumenti.

Spodbujanje enakosti moških in žensk

V celotni življenjski dobi naložbe, od priprave do obratovanja, so bili/bodo zagotovljeni enaki pogoji sodelovanja za ženske in moške v skladu s pravnim redom EU in nacionalno zakonodajo (Zakon o enakih možnostih žensk in moških³⁷).

Preprečevanje vseh oblik diskriminacije

Pri izvedbi in obratovanju naložbe bodo zagotovljene enake možnosti in nediskriminacija glede na različne osebne okoliščine (spol, starost, invalidnost, rasa, etnična, narodna in verska pripadnost, spolna usmerjenost). Po potrebi bodo upoštevana tudi načela zagotavljanja dostopnosti in varnosti za slepe in slabovidne (npr. taktilne oznake pred polnilnimi postajami) v skladu s pravnim redom EU in slovensko zakonodajo (Zakon o varstvu pred diskriminacijo³⁸). Po končani naložbi polnilna infrastruktura ne bo javno dostopna, saj je namenjena le polnjenju električnih avtomobilov, s katerimi se izvaja GJS mestni avtobusni promet.

V nadaljevanju je groba ocena skladnosti z drugimi horizontalnimi načeli, ki je povzeta iz strokovnih gradiv, ki so jih pripravili zunanji izvajalci.

³⁴ MKRR, april 2023

³⁵ Uradni list RS, št. 94/10, 50/14, 32/17 in 95/24

³⁶ Vlada RS, oktober 2021

³⁷ Uradni list RS, št. 59/02 s spremembami in dopolnitvami

³⁸ Uradni list RS, št. 33/16 in 21/18 – ZNOrg

19.2 Skladnost načrtovanja z evropskim načeli in smernicami na področju trajnostnega razvoja

Naložba je skladna z zahtevami in smernicami Novega evropskega zelenega dogovora in drugimi relevantnimi evropskimi standardi na področju trajnostnega razvoja. To se odraža:

- že v samem namenu projekta, ki podpira obratovanje brezemisijev avtobusov za izvajanje mestnega JPP;
- v poudarku na zelenem javnem naročanju pri nakupu polnilnih naprav;
- v celovitem pristopu in dolgoročni rešitvi za polnjenje električnih avtobusov, kar bo – posredno – prispevalo k zmanjševanju izpustov TGP plinov ter izboljšanju kakovosti življenja za prebivalce mesta, zlasti tiste, ki prebivajo ob linijah mestnega prometa.

19.3 Upoštevanje načel Novega evropskega Bauhausa

Projekt postavitve polnilne infrastrukture se osredotoča na nakup naprav za polnjenje električnih avtobusov. MO Maribor bo v okviru naročanja polnilnih naprav med drugim upoštevala:

- **estetiko in funkcionalnost:** nove polnilne naprave bodo kombinirale estetski videz s funkcionalnostjo, da ne bodo kazile podobe mesta;
- **zasnova ozelenitve:** kjer se bodo med postavljanjem polnilne infrastrukture poškodovale in/ali začasno odstranile zelene površine, jih bo izvajalec po končanem posegu vrnil v prvotno stanje (avtobusna postaja, Jadranska cesta, postajališče Tezenska Dobrava).

19.4 Ocena skladnosti naložbe z DNSH

Projekt je zasnovan tako, da v vseh fazah načrtovanja in izvedbe spoštuje načelo, da „ne škoduje bistveno“ (DNSH). To pomeni, da ureditev ne povzroča pomembne škode pri nobenem od trajnostnih ciljev, kot so varovanje podnebja, biotska raznovrstnost, kakovost zraka, vode in tal. V zvezi z izbiro materialov, izvedbo del in zasnovo površin so sprejeti ukrepi, ki preprečujejo negativne vplive na okolje ter podpirajo trajnostni razvoj.

Prilagajanje podnebnim spremembam (DNSH 1)

Načrtovana naložba ne bo imela negativnih vplivov na okolje, temveč bo, nasprotno, podpirala obratovanje brezemisijevih vozil in s tem (posredno) prispevala k zmanjševanju izpustov TGP iz mestnega prometa.

Vpliv na podnebne spremembe (blažitev podnebnih sprememb DNSH 2)

Projekt spodbuja delovanje električnih avtobusov in s tem posredno prispeva k zmanjšanju vpliva na podnebne spremembe z več ukrepi:

- spodbujanje trajnostne mobilnosti (JPP) bo prispevalo k zmanjševanju emisij CO₂;
- nakup učinkovitih polnilnih naprav in uporaba okolju prijaznih materialov bosta zmanjševala porabo energije in ogljični odtis.

Krožno gospodarstvo, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem

Prispevek h krožnemu gospodarstvu bo zagotovljen z uporabo ustreznih in trajnih materialov, ki bodo prispevali dolgi življenjski dobi naprav in s tem k zmanjšanju porabe materiala za popravila. Poskrbljeno bo za nastajanje čim manjše količine odpadkov med rušitvami in gradnjo ter ustrezno ravnanje z odpadki, v okviru možnosti bo zagotovljena ponovna uporaba in recikliranje.

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

S postavitvijo polnilne infrastrukture bodo zagotovljeni pogoji za obratovanje brezemisijских vozil, kar pomeni prispevek k zmanjšanju onesnaževanja zraka. Naložba ne bo vplivala na stanje površinskih in podzemnih voda.

Varstvo in ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov (DNSH 6)

Naložba ne bo potekala na varovanem in vplivnem območju Natura2000. Zmanjšanje izpuhov iz motornih vozil, kateremu mu bo naložba posredno prispevala, bo prispevalo k preprečevanju krčenja in slabšanja naravnih habitatov.

19.5 Odpornost naložbe na podnebne spremembe

Predmet naložbe je postavitve polnilne infrastrukture za brezemisijська vozila. Življenjska doba infrastrukture je daljša od pet let. Za odpornost infrastrukture bo poskrbljeno z naročanjem naprav iz materialov, ki bodo odporni na vremenska pojave in bodo zagotavljali dolgoročno odpornost polnilne infrastrukture na podnebne spremembe.

20 SKLEPNE MISLI

Z načrtovano naložbo bo investitor, MO Maribor:

- vzpostavil polnilno infrastrukturo za električne mestne avtobuse in dolgoročno rešil vprašanje zmogljivosti polnilnih naprav ob upoštevanju rasti števila brezemisijskih vozil v javnem mestnem prometu;
- načrtovana naložba bo prispevala k doseganju kazalnikov učinka in rezultatov, ki so v programu evropske kohezijske politike (PEKP) predpisani za specifični cilj RSO2.8:
 - prispevek h kazalniku **učinka**: skupna izhodna moč nove polnilne infrastrukture: **2.630 kW**,
 - prispevek h kazalniku **rezultata**: število polnilnih mest, ki jih bo zagotovila nova polnilna infrastruktura: **22**;
- načrtovana naložba ustreza vsem pogojem in merilom za pridobitev podpore iz mehanizma CTN;
- naložba bo podprla obratovanje brezemisijskih vozil v mestnem JPP ter s tem posredno prispevala k zmanjševanju izpustov TGP plinov in delcev v ozračje, s čimer bo prispevala tudi k povečanju kakovosti življenja prebivalcev mesta, zlasti tistih, ki prebivajo ob linijah mestnega JPP. S skrajšanjem čakanja na polnjenje bo prispevala tudi k povečanju stroškovne učinkovitosti mestnega JPP;
- analiza stroškov in koristi kaže, da je naložba utemeljena, saj bo zagotovila pogoje za nemoteno obratovanje električnih avtobusov, ki jih je MO že kupila (ali naročila), razpoložljiva polnilna infrastruktura pa zaostaja za potrebami. Pričakovane koristi naložbe presegajo naložbene stroške za 3 odstotke;
- naložba bo zagotovila tudi družbene koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju: izboljšanje kakovosti zraka in privlačnejše bivalno okolje v MO Maribor ter povečanje ozaveščenosti o pomenu čistega mestnega javnega prevoza;
- naložba je uvrščena v Trajnostno urbano strategijo mesta in Občinsko celostno prometno strategijo ter skladna s ključnimi nacionalnimi in EU dokumenti s tega področja;
- naložba je skladna z vsemi zahtevami iz Vsebinskih izhodišč MOPE in obrazcev za presojo projektov v drugi fazi postopka potrjevanja projektov.

V skladu z navedenim je načrtovana naložba v postavitve polnilne infrastrukture za električne avtobuse utemeljena in upravičena do sofinanciranja iz mehanizma CTN.

Načrtovana polnilna infrastruktura bo namenjena le za polnjenje električnih vozil, ki se uporabljajo za izvajanje GJS javnega mestnega potniškega prometa v MO Maribor, in ne bo dostopna drugim uporabnikom. Ker naložba ne bo ustvarjala prihodkov iz tržne dejavnosti, model financiranja na podlagi javno-zasebnega partnerstva za izvedbo naložbe **ni primeren**. MO Maribor bo naložbo izvedla na podlagi klasičnega javnega naročanja v skladu z zakonom. Glavni izvajalec je že izbran in bo objavljen v kratkem. Naložba je v celoti pripravljena na začetek izvajanja.

21 SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN LITERATURE

Ta NIP je pripravljen v skladu s predpisano metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije, zahtevami iz Vsebinskih izhodišč MOPE, na podlagi projektne dokumentacije PZI za izvedbo naložbe ter investicijskega programa.

Strokovne podlage

- DIIP „Nakup električnih polnilnic za avtobuse“, Sektor za promet in prostor, Urad za komunalo, promet in prostor MO Maribor, maj 2024, potrjen 8. maja 2024
- DIIP „Postavitev e-polnilnic za električne avtobuse na lokacijah v MOM“, Energija in okolje, družba za napredne energetske in okoljske rešitve, d. o. o., Maribor, maj 2024; potrjen 24. junija 2024
- Investicijski program za nakup in izgradnjo električnih polnilnic za e-buse, Ekonomski institut Maribor, maj 2025
- Nakup električnih avtobusov v letu 2024, PIZ in investicijski program, E-zavod Ptuj, marec 2024
- PIZ za nakup in izgradnjo električnih polnilnic za e-buse, Ekonomski institut Maribor, maj 2025
- PZI „Polnilna infrastruktura za električne avtobuse“, Štajerski inženiring, d. o. o., Tržaška cesta 85, 2000 Maribor, št. projekta 63/2025, december 2025/januar 2026; posodobljena junija 2026
- Povabilo k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN (2. povabilo), ZMOS, št. 303-18/2025-1, 12. 5. 2025
- Vsebinska izhodišča za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO2.8), Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, št. 545-252/2023-2570-13, april 2025

Strateški dokumenti, politike, smernice in navodila

- Celostna prometna strategija mesta Maribor, Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Maribor, 2015, v okviru projekta TRAMOB, sofinanciranega iz ESRR
- Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, Evropska komisija, december 2014
- Merila za izbor operacij v okviru programa Evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, marec 2025
- Nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, december 2024
- Navodila organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, verzija 1.2, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, avgust 2024
- 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
- Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Maribor, z akcijskim programom, skupina strokovnjakov, 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, november 2024
- Regionalni razvojni program Podravja 2021-2027, RRA za Podravje, junij 2022
- Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50), Uradni list RS, št. 119/21 in 44/22 – ZVO-2
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030, Uradni list RS, št. 124/2023
- Strategija energetske učinkovite večnamenske polnilne infrastrukture za javni potniški promet v Mariboru (SEPI), Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo ter Mestna občina Maribor, v okviru programa Efficiency, Interreg Central Europe, oktober 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 prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, Ministrstvo za infrastrukturo, junij 2021
- 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, 133/23 in 85/24
- Uredba (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. junija 2021, o določitvi skupnih določb o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu plus, Kohezijskem skladu, Skladu za pravični prehod in Evropskem skladu za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo ter finančnih pravil zanje in za Sklad za azil, migracije in vključevanje, Sklad za notranjo varnost in Instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko, UL L 231, 30.06.2021
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16)
- Zakon o infrastrukturi za alternativna goriva in spodbujanju prehoda na alternativna goriva v prometu (ZIAG), Uradni list RS, št. 62/2023
- Zakon o javnem naročanju – ZJN-3, Uradni list RS, št. 91/15, s spremembami in popravki, zadnjič spremenjen 88/23
- Zakon o javno-zasebnem partnerstvu – ZJZP, Uradni list RS, št. 127/6

Statistični in drugi podatki

- Letno poročilo družbe Marprom, d. o. o. za leto 2023 – objava Ajpes – JOLP
- Letno poročilo Energetika Maribor, d. o. o. za leto 2023 – objava Ajpes – JOLP
- Odprti podatki Slovenija, Vlada RS, dostop prek <https://podatki.gov.si/dataset/dolzine-javnih-cest-po-obcinah>, januar 2025 (vsi podatki o dolžini cest so za leto 2021!)
- Pomladanska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, Ljubljana, februar 2025.

PRILOGA: PREGLEDNICA VKLJUČENIH ELEMENTOV ŠTUDIJE IZVEDBE

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

V tej novelaciji IP so zajeti vsi zahtevani elementi študije izvedbe, opredeljeni v 14. členu uredbe UEM, zato se ločena študija izvedljivosti ne bo pripravljala. V preglednici v nadaljevanju so navedeni zahtevani elementi študije izvedbe s sklici na poglavja in točke NIP, v katerih so zajeti.

Preglednica 32: **Povezovalna preglednica z elementi študije izvedbe v NIP**

Elementi študije izvedbe (14. člen UEM)	Sklici na poglavja/točke NIP	Opombe
podatki o investitorju	poglavje 2	
organizacijske rešitve za vodenje projekta	poglavje 17, točke 17.3–17.6	
način in postopek izbire izvajalcev	poglavje 17, točka 17.4	
časovni načrt vseh aktivnosti, potrebnih za izvedbo projekta in vzpostavitev poslovanja (obratovanja)	poglavje 13, točka 13.4	
seznam že pripravljene in pregled še potrebne investicijske, projektne idr. dokumentacije	poglavje 6, točka 6.3	
način končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja ter način in pristojnosti vzdrževanja med delovanjem	poglavje 17, točka 17.6	
fizični in finančni kazalnik za spremljanje uresničevanja ciljev	poglavje 7, točka 7.2 (kazalniki učinka in rezultata ter specifični kazalniki RSO 2.89) in poglavje 17, točka 17.5	za spremljanje ciljev naložbe so opredeljeni kazalniki učinka in rezultata na ravni specifičnega cilja RSO 2.8 PEKP
način in potek vrednotenja učinkov med izvedbo projekta	poglavje 17, točka 17.5	fizični učinki se spremljajo v skladu s popisom del finančni učinki se spremljajo na podlagi potrjenega predračuna izbranega izvajalca