



MESTNA OBČINA MARIBOR  
ŽUPAN

Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor,  
[www.maribor.si](http://www.maribor.si), email: mestna.obcina@maribor.si



GMS - 764

MARIBOR2018  
Evropska prestolnica socialne ekonomije

MARIBOR  
EVROPSKO MESTO ŠPORTA  
ŠPORTNA DESTINACIJA 2018

Številka: 37100-17/2017-59  
Datum: 21.9.2018

MESTNI SVET  
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA <sup>39</sup>REDNI SEJI MESTNEGA SVETA  
MESTNE OBČINE MARIBOR**

- NASLOV GRADIVA: Obravnava na seji MS MOM - Investicijski program IP - projekt Dravska kolesarska pot na območju Mestne občine Maribor
- GRADIVO PRIPRAVIL: URAD ZA ŠPORT
- GRADIVO PREDLAGA: dr. Andrej Fištravec, župan
- POROČEVALEC: Simon POTRČ, administrator V
- PREDLOG SKLEPA:
- **Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme Investicijski program za projekt Dravska kolesarska pot - območje Mestne občine**
  - **Mestni svet pooblašča župana, za potrditev morebitnih sprememb in popravkov, ki bi bili potrebni za prijavo projekta na razpis.**

dr. Andrej Fištravec  
župan Mestne občine Maribor



MESTNA OBČINA MARIBOR  
MESTNA UPRAVA

URAD ZA ŠPORT

MARIBOR2018  
Evropska prestonica socialne ekonomije

MARIBOR  
EVROPSKO MESTO ŠPORTA  
ŠPORTNA DESTINACIJA 2018

Številka: 37100-17/2017-59

Datum: 21.9.2018

PODPISNI LIST

PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 30 REDNI SEJI MESTNEGA SVETA  
MESTNE OBČINE MARIBOR

Naslov gradiva:	Investicijski program (IP) za projekt Dravska kolesarska pot - območje Mestne občine Maribor
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	1. Investicijski program IP - projekt Dravska kolesarska pot na območju Mestne občine Maribor

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Simon POTRČ, Administrator V	UŠ	21.9.2018	
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Vili EISENHUT Vodja urada	UKPP	26.9.2018	
Gradivo usklajeno s pristojnimi organi (če je gradivo pripravljeno izven MOM):				
Dodatni pregled na predlog pripravljavca	Boštjan Štuhec <i>BLANKA KRANJC</i>	UKPP <i>CS2-SPZ</i>	26.09.2018	
	<i>NATAŠA SLUGA</i>	<i>UFP</i>	02.10.18 2.10.18	
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	1.10.2018	
Gradivo pregledala v.d. direktorica MU	mag. Mateja Cekić, univ. dipl. ekon.	Kabinet župana	2.10.2018	
Gradivo podpisal župan:	Dr. Andrej Fištravec	Kabinet župana		



**INVESTICIJSKI PROGRAM za projekt  
DRAVSKA KOLESARSKA POT - OBMOČJE MESTNE OBČINE MARIBOR**

## **O B R A Z L O Ž I T E V**

Predmet investicije je izgradnja oz. ureditev odsekov Dravske kolesarske poti na območju Mestne občine Maribor.

Namen izgradnje obravnavanih odsekov Dravske kolesarske poti na območju Mestne občine Maribor je zagotavljanje večje prometne varnosti kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom. Stranski učinki izgradnje so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje ter razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe v Mestni občini Maribor in sosednjih občinah ob trasi Dravske kolesarske poti.

Osnova za umestitev obravnavane trase kolesarske povezave je Dravska kolesarska pot (R1). Na novo vzpostavljen odsek Dravske kolesarske poti od mejnega prehoda Vič, skozi Dravograd do Maribora in še naprej do Ptuja in Ormoža je del mednarodne kolesarske povezave med tremi državami Italijo, Avstrijo in Slovenijo.

### **UGOTOVITEV SPREMEMB, NASTALIH MED DIIP IN IP**

#### *1. Obseg investicije*

Glede na obseg investicije prikazan v DIIP, se je le-ta spremenil v delu, ki se navezuje na obseg investicije, ki se zmanjšuje za odsek potovalne kolesarske poti Melje – Duplek (projekt 2). V tej fazi se ta del ne bo izvajal, saj zelo velik del trase poti posega izven območja CTN, kar posledično pomeni tudi nezmožnost sofinanciranja investicije iz naslova evropskih sredstev namenjenih programu CTN - mobilnost. Tako sta predmet obravnavanega investicijskega programa odsek potovalne kolesarske poti Laznica - Studenci in odsek Limbuš - Drava center - Dvoetažni most.

#### *2. Terminski plan izvedbe investicije*

Prikazan terminski plan v DIIP-u, se je zaradi obsežnosti priprave potrebne dokumentacije spremenil v delu, ki se navezuje na terminski plan izdelave in sprejema investicijske dokumentacije – IP, ki se zamakneta v september oziroma oktober 2018, do konca leta 2018 pa se zaključí izdelava recenzirane celotne projektne dokumentacije. Premaknili so se tudi nadaljnji potrebni postopki, ki so vezani na sprejem proračuna Mestne občine Maribor za leto 2019.

### **CILJI INVESTICIJE**

Ključni cilj predmetne investicije je ureditev varne dvosmerne kolesarske povezave na območju MOM, vključno s spremljajočo infrastrukturo, za shranjevanje koles in ustrezno vodenje kolesarjev, ki bo ustrezalo standardom daljinske kolesarske poti.

- zagotovitev večje prometne varnosti kolesarjev tako da so ločeni od prometnih tokov motoriziranega prometa, predvsem otrok, ki so na cesti najbolj ogroženi in s tem zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji,
- spodbujanje uporabe koles za dnevno migracijo prebivalstva,
- spodbujanje uporabe alternativnih oblik prevoza in s tem pričakovano zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,



Stranski učinki izgradnje so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje ter razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe v Mestni občini Maribor in sosednjih občinah ob trasi Dravske kolesarske poti.

Razlogi za investicijsko namero so naslednji:

- na obravnavanem območju ni ustrezne kolesarske infrastrukture,
- prometna varnost kolesarjev na obravnavanem območju ni zadovoljiva,
- obstoječa turistična infrastruktura ni ustrezno podprta s kolesarsko infrastrukturo.

## PREDMET INVESTICIJE

**Investicija predstavlja ureditev Dravske kolesarske poti na območju Mestne občine Maribor**

V dokumentaciji sta prikazana dva odseka poteka kolesarske poti. Prvi odsek **potovalne** kolesarske poti poteka od kraja Laznica (meja na zahodu) do **Studencev**, drugi odsek pa od kraja **Limbuš** v smeri **Drava centra** ter po obrežju reke Drave do **Dvoetažnega mostu**.

### Odsek - Potovalna kolesarska pot Laznica – Studenci v skupni izmeri 5.085 m:

Namen potovalne kolesarske poti je krajša in hitrejša pot, ki bo nadomestila prevoz z avtom na krajše razdalje. Namenjena je predvsem prebivalcem Ruš in Maribora za dnevne migracije povezane z vsakodnevnimi obveznostmi.

### Odsek - Potovalna kolesarska pot Limbuš – Drava center – Dvoetažni most v skupni izmeri 7.215 m:

Namenjena je pri dnevnem prevozu iz predmestnih in primestnih predelov v okolici in zaledju naselja ter tudi počitniško – potovalnemu kolesarjenju.

## TERMINSKI PLAN INVESTICIJE:

Po potrjenem DIIP-u se je pristopilo k izdelavi prvega dela projektne dokumentacije. Recenzirana je bila projektna dokumentacija PGD za odsek Laznica – Studenci, izvedena je bila PZI dokumentacija za odsek Laznica – Limbuš, del projektne dokumentacije za odsek Limbuš – Drava center - Dvoetažni most bo izveden do konca leta 2018. Prav tako bo do konca leta izvedena še PZI dokumentacija za odsek Limbuš – Studenci. Stekli so že potrebni postopki za odmero, soglasja in odkupe potrebnih zemljišč, ki bodo predvidoma v celoti zaključeni v marcu 2019. Izvedba javnega razpisa bo sledila nemudoma po sprejetju proračuna za leto 2019 ter izbor izvajalca in podpis pogodbe. Izvedba kolesarske poti se bo pričela takoj po podpisu pogodbe z izvajalcem, zaključila pa v decembru 2020. V tem času bo potekal tudi gradbeni nadzor in informiranje javnosti.

Okvirni terminski plan izvedbe – kvartalno

Aktivnosti projekta	2018				2019				2020			
	I. k	II. k	III. k	IV. k	I. k	II. k	III. k	IV. k	I. k	II. k	III. k	IV. k
Priprava, sprejem investicijske dokumentacije												
Izdelava in revizija projektne dokumentacije												
Pridobivanje zemljišč												
Izvedba razpisa za izvedbo												
Podpis pogodbe z izbranim izvajalcem gradbenih del												



Izvedba kolesarske poti, gradbeni nadzor									
Informiranje javnosti									

## FINANCIRANJE INVESTICIJE:

Za izvedbo celotne investicije so predvideni naslednji viri financiranja:

- sredstva Evropske kohezijske politike, mehanizem CTN mobilnost, v sklopu katerega se zagotavlja 80% sredstev iz ESRR in 20% sredstev iz proračuna RS,
- proračun Mestne občine Maribor, PP 153515 – Projekti TUS - mobilnost.

Skupna vrednost investicije (upravičenih in neupravičenih stroškov), znaša po tekočih cenah 1.468.781,95 EUR.

	VIRI FINANCIRANJA	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020	Skupaj	Delež v %
	<b>Upravičeni stroški</b>	<b>94.347,54</b>	<b>569.840,52</b>	<b>557.048,90</b>	<b>1.221.236,96</b>	<b>100,00%</b>
1	Mestna občina Maribor	94.347,54	113.968,10	111.409,78	319.725,42	26,18%
2	CTN	0,00	455.872,42	445.639,12	901.511,54	73,82%
	Sredstva RS (20%)	0,00	91.174,49	89.127,83	180.302,32	20,00%
	Sredstva ESRR (80%)	0,00	364.697,93	356.511,29	721.209,22	80,00%
	<b>Neupravičeni stroški</b>	<b>9.602,46</b>	<b>115.391,79</b>	<b>122.550,75</b>	<b>247.544,99</b>	<b>100,00%</b>
1	Mestna občina Maribor	9.602,46	115.391,79	122.550,75	247.544,99	100,00%
2	CTN	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%
	<b>Viri skupaj</b>	<b>103.950,00</b>	<b>685.232,31</b>	<b>679.599,65</b>	<b>1.468.781,95</b>	<b>100,00%</b>
1	Mestna občina Maribor	103.950,00	229.359,89	233.960,53	567.270,41	38,62%
2	CTN	0,00	455.872,42	445.639,12	901.511,54	61,38%
	Sredstva RS (20%)	0,00	91.174,49	89.127,83	180.302,32	20,00%
	Sredstva ESRR (80%)	0,00	364.697,93	356.511,29	721.209,22	80,00%

## PREDLOG SKLEPOV:

- Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme Investicijski program za projekt Dravska kolesarska pot - območje Mestne občine
- Mestni svet pooblašča župana, za potrditev morebitnih sprememb in popravkov, ki bi bili potrebni za prijavo projekta na razpis.

**INVESTICIJSKI PROGRAM za projekt**

# **DRAVSKA KOLESARSKA POT**

## **OBMOČJE MESTNE OBČINE MARIBOR – PROJEKT**

**1**



Investitor:



**MESTNA OBČINA MARIBOR**

Ulica Heroja Staneta 1, Maribor

ki jo zastopa župan dr. Andrej FIŠTRAVEC

Številka IP:

Datum:

**509-IP**

**september 2018**

Predhodno  
potrjena  
dokumentacija:

**DIIP št. 509-DIIP**  
**december 2017**



## VSEBINA DOKUMENTA

1.0. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCEV INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S POJASNILI POTEKA AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMEMB	4
1.1. Uvodno pojasnilo	4
1.2. Predstavitev investitorja in izdelovalcev investicijskega programa	4
1.3. Namen in cilji investicijskega projekta	6
1.4. Povzetek Dokumenta identifikacije investicijskega projekta	7
1.5. Ugotovitev sprememb, nastalih med DIIP in IP	11
2.0. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	11
2.1. Cilji investicije	11
2.2. Spisek strokovnih podlag	11
2.3. Opis upoštevanih variant	12
2.4. Navedba odgovornih oseb	12
2.5. Predvidena organizacija za izvedbo investicije	13
2.6. Prikaz ocenjene vrednosti investicije	13
2.7. Časovni načrt izvedbe investicije	15
2.8. Finančna konstrukcija investicije	15
2.9. Zbirni prikaz rezultatov izračunov	16
3.0. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU IN NAROČNIKU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB	18
3.1. Podatki o investitorju	18
3.2. Podatki o strokovnih delavcih oz. službah odgovornih za nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne, tehnične in druge dokumentacije	18
3.3. Podatki o izdelovalcih investicijske dokumentacije	19
3.4. Podatki o upravljavcu	19
4.0. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA, TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN DOKUMENTI	20
4.1. Analiza stanja s prikazom potreb	20
4.2. Namen in razlogi za investicijsko namero	20
4.3. Kazalniki projekta	21
4.4. Usklajenost projekta z razvojnimi strategijami in politikami	22
5.0. TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL	25
5.1. Predstavitev variant	25
5.2. Opis tehnično – tehnološke rešitve investicije	30
6.0. ANALIZA ZAPOSLENIH	36
6.1. Alternativa »brez« investicije	36

6.2. Alternativa »z« investicijo	36
7.0. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH	37
7.1. Osnova za oceno vrednosti projekta	37
7.2. Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah	37
7.3. Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah	38
8.0. ANALIZA LOKACIJE	40
8.1. Navedba in opis lokacije	40
9.0. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV	42
9.1. Vpliv na okolje v času gradnje	42
9.2. Vplivi investicije na kolje v času uporabe objekta	43
9.3. Izhodišča varstva okolja	43
10.0. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI, SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA	45
10.1. Časovni načrt izvedbe investicije	45
10.2. Organizacija vodenja projekta	46
11.0. NAČRT FINANCIRANJA PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA	47
11.1. Izračun deleža sofinanciranja s strani ESRR – mehanizem CTN	47
11.2. Razdelitev stroškov glede na upravičene in neupravičene stroške do sofinanciranja	48
12.0. FINANČNA IN EKONOMSKA ANALIZA PROJEKTA	50
12.1. Projekcije prihodkov in stroškov poslovanja po vzpostavitvi delovanja investicije	50
12.2. Vrednotenje drugih stroškov in koristi	51
12.3. Predstavitev učinkov, ki se ne dajo ovrednotiti z denarjem	54
13.0. ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	55
13.1. Analiza občutljivosti	55
13.2. Analiza tveganj	56
14.0. ZAKLJUČEK	58
PRILOGE	59



## **1.0. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCEV INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S POJASNILI POTEKA AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMENB**

### **1.1. Uvodno pojasnilo**

Predmet investicije je izgradnja oz. ureditev določenih odsekov Dravske kolesarske poti na območju Mestne občine Maribor.

Kratek naziv projekta: Dravska kolesarska pot – območje MOM

Namen izgradnje obravnavanih odsekov Dravske kolesarske poti na območju Mestne občine Maribor je zagotavljanje večje prometne varnosti kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom. Stranski učinki izgradnje so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitiven vpliv na njihovo zdravje ter razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe v Mestni občini Maribor in sosednjih občinah ob trasi Dravske kolesarske poti.

Osnova za umestitev obravnavane trase kolesarske povezave je Dravska kolesarska pot (R1). Na novo vzpostavljen odsek Dravske kolesarske poti (R1) od mejnega prehoda Vič, skozi Dravograd do Maribora in še naprej do Ptuja in Ormoža je del mednarodne kolesarske povezave med tremi državami Italijo, Avstrijo in Slovenijo. Mednarodna kolesarska povezava bo potekala skozi Vzhodno Tirolsko, Južno Tirolsko, Provincio Belluno, Furlanijo – Julijsko Krajino, Avstrijsko Štajersko, Avstrijsko Koroško, Slovensko Koroško in Slovensko Štajersko pokrajino.

Direkcija RS za ceste v okviru svojih rednih letnih postavk pripravlja projektno dokumentacijo za označitev odseka državne kolesarske povezave od Trbonj do MMP Radlje. Glede na srednjeročne plane je od Trbonj pa do Maribora že vzpostavljena označitev za vodenje kolesarjev s prometno signalizacijo po maloprometnih cestah skupaj z motornim prometom po desnem bregu Drave vse do Maribora in dalje do Ptuja.

### **1.2. Predstavitev investitorja in izdelovalcev investicijskega programa**

#### *1.2.1. Predstavitev investitorja*

Investitor je Mestna občina Maribor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor.

Maribor je drugo največje mesto v Sloveniji in središče Mestne občine Maribor. Je univerzitetno in metropolitansko mesto ter gospodarsko, finančno, upravno, izobraževalno, kulturno, trgovsko in turistično središče severovzhodne Slovenije.

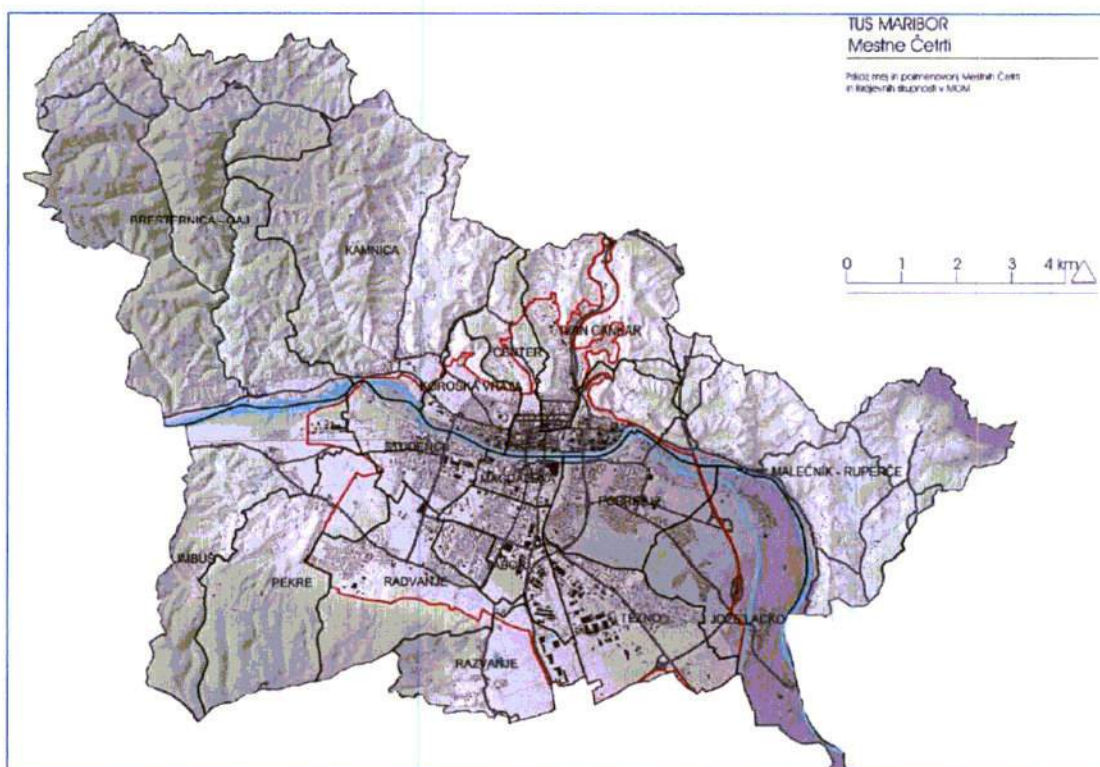
Župan mestne občine Maribor je dr. Andrej Fištravec.

Mestna občina Maribor (v nadaljevanju MO Maribor) obsega površino 41 km<sup>2</sup>. Leži na 274 m nadmorske višine. Središče MO Maribor je mesto Maribor. Maribor ima nadvse



ugodno lego na križišču pomembnih evropskih poti, ob reki Dravi, med Pohorjem, Kozjakom in Slovenskimi goricami, med Dravsko dolino in Dravskim poljem.

MO Maribor ima 110.461 prebivalcev (vir: podatki www.stat.si, 01.07.2017). Poleg mesta Maribor občina obsega še naslednja naselja: Brestrnica, Celestrina, Dogoše, Gaj nad Mariborom, Grušova, Hrastje, Hrenca, Jelovec, Kamnica, Košaki, Laznica, Limbuš, Malečnik, Meljski Hrib, Metava, Nebova, Pekel, Pekre, Počehova, Razvanje, Ribniško selo, Rošpoh - del, Ruperče, Srednje, Šober, Trčova, Vinarje, Vodole, Vrhov Dol, Za Kalvarijo, Zgornji Slemen - del, Zrkovci.



Slika 1 - Mestna občina Maribor (vir TUS MOM /GIS MOM)

Maribor je središče slovenske Štajerske in sedež statistične regije - Podravske regije ter vzhodne kohezijske regije. Maribor je gospodarsko, finančno, upravno, izobraževalno, kulturno in trgovsko središče severovzhodne Slovenije. V mestu je vrsta institucij nacionalnega pomena. Tukaj je sedež Univerze v Mariboru, Instituta informacijskih znanosti – IZUM, Nove KBM, Zavarovalnice Maribor, SNG Maribor, Univerzitetnega kliničnega centra Maribor in Mariborske nadškofije. V mestu ima sedež vrsta nacionalnih institucij: Pošta Slovenije, Slovenski podjetniški sklad, Javna agencija Republike Slovenije za energijo in Agencija za železniški promet, in več regionalno pomembnih kulturnih institucij: Lutkovno gledališče Maribor, Mariborska knjižnica, Umetnostna galerija Maribor, oba muzeja, katerih sofinancer je Ministrstvo za kulturo Republike Slovenije, Maistrova 10, 1000 Ljubljana.



### 1.2.2. Izdelovalec investicijskega programa

Izdelovalec investicijskega programa je podjetje BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor.

### 1.3. Namen in cilji investicijskega projekta

Ključni cilj predmetne investicije je ureditev odsekov dvosmerne kolesarske povezave Dravska kolesarska pot na območju Mestne občine Maribor, vključno s spremljajočo infrastrukturo za shranjevanje koles in ustrezno vodenje kolesarjev.

Investitor bo pri ureditvi ceste zasledoval sledeče namene:

- izvajanje strateške usmeritve prostorskih razvojnih konceptov, tako lokalnih kjer odseki nove kolesarske poti omogočijo prebivalcem Mestne občine Maribor trajnostno alternativo dnevnim avtomobilskim migracijam (kar posledično doprinese k zmanjšanju emisij škodljivih plinov in delcev zaradi prometa v MOM), kot državnih, saj bodo novi odseki kolesarske poti vključeni v mednarodno Dravsko kolesarsko pot (R1)
- implementacija veljavnih predpisov s področja gradnje kolesarskih poti in prometa,
- razvoj trajnostne mobilnosti s povezavo funkcionalno različnih območij mesta

z namenom doseganja sledečih ciljev:

- varna kolesarska povezava med mestnimi četrtmi ter navezava na sosednje občine,
- zagotovitev večje prometne varnosti kolesarjev tako da so ločeni od prometnih tokov motoriziranega prometa in s tem zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji,
- spodbujanje uporabe koles za dnevne migracije kot alternativo avtomobilu,
- spodbujanje uporabe alternativnih oblik prevoza in s tem pričakovano zmanjšanje obremenitev okolja z izpušnimi plini oz. s hrupom,
- posledično je zaradi boljše prometne ureditve pričakovati tudi povečanje zadovoljstva prebivalcev, obiskovalcev, turistov,....
- spodbujanje energetske učinkovitosti, pametnega upravljanja z energijo in uporabo obnovljivih virov energije v javni infrastrukturi, vključno z javnimi stavbami in stanovanjskem sektorju
- spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi
- ukrepi za izboljšanje urbanega okolja, oživitve mest, sanacijo in dekontaminacijo degradiranih zemljišč (vključno z območji, na katerih poteka preobrazba), zmanjšanje onesnaženosti zraka in spodbujanje ukrepov za zmanjšanje hrupa.

## 1.4. Povzetek Dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP) je na podlagi naročila s strani Mestne občine Maribor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor, izdelalo podjetje BPI d.o.o., Maribor. V DIIPu sta bila obravnavana dva odseka Dravske kolesarske poti, ločeno obravnavana kot Projekt 1 (zahodni del) in Projekt 2 (vzhodni del).

### 1.4.1. Namen projekta

Namen investicije predmetne investicije je ureditev odsekov dvosmerne kolesarske povezave Dravska kolesarska pot na območju Mestne občine Maribor, vključno s spremljajočo infrastrukturo za shranjevanje koles in ustrezno vodenje kolesarjev.

### 1.4.2. Opis variant

Varianta »brez investicije« v tem primeru predstavlja obstoječe stanje, kjer kolesarji uporabljajo obstoječe prometnice skupaj z vsemi ostalimi udeleženci v prometu. Trenutno je na obravnavanem območju nezadostno poskrbljeno tudi za prometno vodenje kolesarjev in shranjevanje koles ob objektih širšega javnega pomena, kar zmanjšuje privlačnost uporabe kolesa kot prevoznega sredstva za vsakodnevno uporabo.

Varianta »z investicijo« predstavlja izgradnjo odsekov potovalne kolesarske poti smer Studenci in smer Drava center - Lent (projekt 1) ter edina zagotavlja uresničitev zastavljenih ciljev Mestne občine Maribor. Varianta »z investicijo« je namreč edina izvedljiva z vidika pokrivanja potreb, glede na pričakovane rezultate ter cilje investicije, ter kot takšna zagotavlja kolesarske povezave med funkcionalno različnimi mestnimi območji, z namestitvijo ustrezne opreme za vodenje kolesarjev in shranjevanje koles s čemer povečuje privlačnost uporabe koles za dnevne migracije, kot alternativo avtomobilom, kar posledično prispeva k izboljšanju kakovosti zraka v MOM ter ozaveščanju prebivalstva o prednostih trajnostne mobilnosti v mestu Maribor.

Varianta "z investicijo" tudi edina izpolnjuje cilje iz CPS MOM:

- zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu,
- povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih,
- povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev,
- boljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci.

(Izgraditev omrežja kolesarskih povezav, ukrep 1b, steber 3)

Izbrana varianta »z investicijo« predstavlja hkrati tudi minimalno investicijsko varianto, saj bo z izgradnjo dosežena primernejša kolesarska infrastrukturna ureditev obravnavanega območja.



### 1.4.3. Ocena vrednosti investicije v DIIP in viri financiranja

Izhodišče za izračun investicijske vrednosti je ocena stroškov investicije na podlagi projektne dokumentacije in tehničnega poročila, vrednost gradbenega in projektantskega nadzora pa je navedena v % od vseh gradbenih del.

V spodnjih tabelah je prikazana ocena vrednosti investicije. V »celotni investicijski vrednosti« so upoštevani vsi izdatki in vložki v denarju in stvareh, ki so neposredno vezani na investicijski projekt in jih investitor nameni za predhodne raziskave in študije, pridobivanje dokumentacije, soglasij in dovoljenj, pripravljala in zemeljska dela, izvedbo gradbenih, obrtniških del in napeljav, nabavo in namestitvev opreme in naprav, svetovanje in nadzor izvedbe, ter druge izdatke za blago in storitve, vključno odškodnine, ki so neposredno vezane na investicijski projekt.

Tabela 1- Skupna ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah (september 2017)  
v EUR po letih

	STROŠKI OPERACIJE	Neto v EUR	DDV v EUR	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Leto 2017	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020
1	Priprava, sprejem investicijske dokumentacije DIIP in IP	6.147,54	1.352,46	6.147,54	1.352,46	6.147,54			
2	Izdelava in recenzija projektne dokumentacije PGD in PZI	37.000,00	8.140,00	37.000,00	8.140,00		37.000,00		
3	Odkupi zemljišč	92.000,00	20.240,00	92.000,00	20.240,00		49.900,00	42.100,00	
4	Izvedba kolesarske poti (Zahodni del)	1.018.500,00	224.070,00	1.018.500,00	224.070,00			500.000,00	518.500,00
5	Gradbeni nadzor	9.000,00	1.980,00	9.000,00	1.980,00			4.500,00	4.500,00
6	Informiranje javnosti	2.500,00	550,00	2.500,00	550,00				2.500,00
	<b>Skupaj brez DDV</b>	<b>1.165.147,54</b>		<b>1.165.147,54</b>		<b>6.147,54</b>	<b>86.900,00</b>	<b>546.600,00</b>	<b>525.500,00</b>
	DDV (22%)	256.332,46	256.332,46		256.332,46	1.352,46	19.118,00	120.252,00	115.610,00
	<b>Skupaj z DDV</b>	<b>1.421.480,00</b>		<b>1.165.147,54</b>	<b>256.332,46</b>	<b>7.500,00</b>	<b>106.018,00</b>	<b>666.852,00</b>	<b>641.110,00</b>

Tabela 2 - Skupna ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah v EUR

	STROŠKI OPERACIJE	Neto v EUR	DDV v EUR	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Leto 2017	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020
1	Priprava, sprejem investicijske dokumentacije DIIP in IP	6.147,54	1.352,46	6.147,54	1.352,46	6.147,54			
2	Izdelava in recenzija projektne dokumentacije PGD in PZI	37.703,00	8.294,66	37.703,00	8.294,66		37.703,00		
3	Odkupi zemljišč	94.648,90	20.822,76	94.648,90	20.822,76		50.848,10	43.800,80	
4	Izvedba kolesarske poti (Zahodni del)	1.070.974,77	235.614,45	1.070.974,77	235.614,45			520.199,50	550.775,27
5	Gradbeni nadzor	9.461,91	2.081,62	9.461,91	2.081,62			4.681,80	4.780,11
6	Informiranje javnosti	2.655,62	584,24	2.655,62	584,24				2.655,62
	<b>Skupaj brez DDV</b>	<b>1.221.591,73</b>		<b>1.221.591,73</b>		<b>6.147,54</b>	<b>88.551,10</b>	<b>568.682,09</b>	<b>558.211,00</b>
	DDV (22%)	268.750,18	268.750,18		268.750,18	1.352,46	19.481,24	125.110,06	122.806,42
	<b>Skupaj z DDV</b>	<b>1.490.341,91</b>		<b>1.221.591,73</b>	<b>268.750,18</b>	<b>7.500,00</b>	<b>108.032,34</b>	<b>693.792,15</b>	<b>681.017,42</b>

Za izvedbo investicije so predvideni naslednji viri financiranja:

Za izvedbo celotne investicije so predvideni naslednji viri financiranja:

- proračun Mestne občine Maribor, PP 103518 – projekti TUS,
- sredstva Evropske kohezijske politike, ESRR - CTN

Tako je celotna vrednost investicije (upravičenih in neupravičenih stroškov), ki znašajo po tekočih cenah 1.924.347,59 EUR, razdeljena na:

- 59,33 % sofinanciranja s strani EU – sredstva CTN oz. 1.141.653,13 EUR,
- 40,67 % sofinanciranja s strani MOM oz. 782.694,46 EUR

Tabela 3 - Viri financiranja po tekočih cenah v EUR

	VIRI FINANCIRANJA	Leto 2017	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020	Skupaj	Delež v %
	<b>Upravičeni stroški</b>	<b>12.295,08</b>	<b>137.972,60</b>	<b>690.928,98</b>	<b>736.137,43</b>	<b>1.577.334,09</b>	<b>100,00%</b>
1	Mestna občina Maribor	12.295,08	137.972,60	138.185,80	147.227,49	435.680,97	20,00%
2	ESRR - CTN	0	0	552.743,18	588.909,95	1.141.653,13	80,00%
	<b>Neupravičeni stroški</b>	<b>2.704,92</b>	<b>30.353,97</b>	<b>152.004,37</b>	<b>161.950,24</b>	<b>347.013,50</b>	<b>100,00%</b>
1	Mestna občina Maribor	2.704,92	30.353,97	152.004,37	161.950,24	347.013,50	100,00%
2	ESRR - CTN	0	0	0	0	0	0,00%



	<b>Viri skupaj</b>	<b>15.000,00</b>	<b>168.326,57</b>	<b>842.933,35</b>	<b>898.087,67</b>	<b>1.924.347,59</b>	<b>100,00%</b>
1	Mestna občina Maribor	15.000,00	168.326,57	290.190,17	309.177,72	<b>782.694,46</b>	40,67%
2	ESRR - CTN	0	0	552.743,18	588.909,95	<b>1.141.653,13</b>	59,33%

**OPOMBA:** Podatki v tabeli 3 se nanašajo na oba odseka DKP (Projekt 1 in Projekt 2)

#### 1.4.4. Terminski plan izvedbe investicije v DIIP

Tabela 4 - Okvirni terminski plan izvedbe – mesečno

<b>Aktivnosti projekta</b>	<b>Terminski načrt (od-do)</b>
1. Priprava, sprejem investicijske dokumentacije	oktober 2017 – februar 2018
2. Izdelava in revizija projektne dokumentacije	januar 2018 – julij 2018
3. Pridobivanje zemljišč	avgust 2018 – februar 2019
3. Izvedba razpisa za izvedbo	september 2018 - november 2018
4. Podpis pogodbe z izvajalcem	december 2018
5. Izvedba kolesarske poti in gradbeni nadzor	januar 2019 – december 2020
7. Informiranje javnosti	januar 2019 – december 2020

Tabela 5 - Okvirni terminski plan izvedbe – kvartalno

<b>Aktivnosti projekta</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>				<b>2019</b>				<b>2020</b>			
	<b>IV. k</b>	<b>I. k</b>	<b>II. k</b>	<b>III. k</b>	<b>IV. k</b>	<b>I. k</b>	<b>II. k</b>	<b>III. k</b>	<b>IV. k</b>	<b>I. k</b>	<b>II. k</b>	<b>III. k</b>	<b>IV. k</b>
Priprava, sprejem investicijske dokumentacije													
Izdelava in revizija projektne dokumentacije													
Pridobivanje zemljišč													
Izvedba razpisa za izvedbo													
Podpis pogodbe z izbranim izvajalcem gradbenih del													
Izvedba kolesarske poti, gradbeni nadzor													
Informiranje javnosti													

## **1.5. Ugotovitev sprememb, nastalih med DIIP in IP**

### *1.5.1. Obseg investicije*

Glede na obseg investicije prikazan v DIIP, se je le-ta spremeni v delu, ki se navezuje na odsek potovalne kolesarske poti Melje – Duplek (projekt 2), ki se v tej fazi ne bo izvajal. Tako sta predmet obravnavanega investicijskega programa odseka potovalne kolesarske poti-smer Studenci in smer Drava center – Lent (projekt 1).

### *1.5.2 Terminski plan izvedbe investicije*

Glede na obseg investicije prikazan v DIIP, se je le-ta spremeni v delu, ki se navezuje na termisni plan izvedbe investicije. Izdelava in sprejem investicijske dokumentacije - IP se zamakneta v september 2018 in do konca leta 2018 se zaključi izdelava recenzirane projektne dokumentacije.

## **2.0. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA**

### **2.1. Cilji investicije**

Namen investicije oziroma posega v prostor je ureditev obravnavanih odsekov Dravske kolesarske poti na območju Mestne občine Maribor je zagotavljanje večje prometne varnosti kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom. Stranski učinki izgradnje so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje ter razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe v Mestni občini Maribor in sosednjih občinah ob trasi Dravske kolesarske poti.

Razlogi za investicijsko namero so naslednji:

- na obravnavanem območju ni ustrezne kolesarske infrastrukture,
- prometna varnost kolesarjev na obravnavanem območju ni zadovoljiva,
- obstoječa turistična infrastruktura ni ustrezno podprta s kolesarsko infrastrukturo,
- obstoječe stanje negativno vpliva na nadaljnji razvoj tega območja.

### **2.2. Spisek strokovnih podlag**

Strokovne podlage za izvedbo investicije je podal investitor, to je Mestna občina Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor.

Pravne, finančne in tehnične podlage za izvedbo načrtovane investicije pa dajejo zakonodaja in izvedbeni predpisi RS in sicer za področje javnega naročanja, javnih financ, načrtovanja in graditve objektov ter Odloki lokalnih skupnosti na območju Mestne občine Maribor.

Predhodno je bila izdelana naslednja dokumentacija:



- Idejna zasnova IDZ Kolesarska pot Ruše - Maribor (št. 377, BPI d.o.o. januar 2012), kjer je bila prikazana rešitev poteka odsekov kolesarske poti ter analizirane in ovrednotene različne variante potekov,
- PGD dokumentacija Kolesarska pot Ruše - Maribor (št. projekta: 377, ki ga je izdelalo podjetje BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor, junij 2015, po recenziji maj 2018),
- PZI dokumentacija Kolesarska pot Ruše – Maribor, območje MOM – pododsek 5b (št. projekta: 377, ki ga je izdelalo podjetje BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor, maj 2018),
- DIIP dokumentacija Kolesarska pot Ruše – Maribor, (št. 377-DIIP; BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor; november 2013)
- DIIP dokumentacija Dravska kolesarska pot – območje MOM (št. 509-DIIP, izdelovalec BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor, december 2017).

### **2.3. Opis upoštevanih variant**

Predmet vrednotenja nameravanega investicijskega projekta je varianta »z investicijo«, ki predstavlja izgradnjo odsekov potovalne kolesarske poti smer Studenci in smer Drava center - Lent (projekt 1) ter edina zagotavlja uresničitev zastavljenih ciljev Mestne občine Maribor. Varianta »z investicijo« je namreč edina izvedljiva z vidika pokrivanja potreb, glede na pričakovane rezultate ter cilje investicije, ter kot takšna zagotavlja kolesarske povezave med funkcionalno različnimi mestnimi območji, z namestitvijo ustrezne opreme za vodenje kolesarjev in shranjevanje koles s čemer povečuje privlačnost uporabe koles za dnevne migracije kot alternativo avtomobilom, kar posledično prispeva k izboljšanju kakovosti zraka v MOM ter ozaveščanju prebivalstva o prednostih trajnostne mobilnosti v mestu Maribor.

Varianta "z investicijo" tudi edina izpolnjuje cilje iz CPS MOM:

- Zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu
- Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih
- Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev
- Izboljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci

(Izgraditev omrežja kolesarskih povezav, ukrep 1b, steber 3)

### **2.4. Navedba odgovornih oseb**

Odgovorna oseba za izdelavo projektne in investicijske dokumentacije je Milivoj Ročenovič, univ.dipl.inž.grad., direktor podjetja BPI d.o.o.  
Skrbnik projekta pri investitorju je Aleš Klinc, univ.dipl.inž.prom, koordinator pa Simon Potrč.

## 2.5. Predvidena organizacija za izvedbo investicije

Nosilec investicije je Mestna občina Maribor. Investicijo bodo vodile strokovne službe občine in izbrani zunanji izvajalec. Občinska uprava s svojimi strokovnimi delavci bo zadolžena za oddajo gradnje v skladu z Zakonom o javnih naročilih. Strokovni nadzor nad gradnjo bo potekal v skladu z določili Zakona o graditvi objektov.

Finančna realizacija naložbe bo potekala v skladu z Zakonom o javnih financah ter Zakonom o izvrševanju proračuna.

Odgovorna služba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske, projektne, tehnične ter druge potrebne dokumentacije je občinska uprava in zunanji izvajalec. Sam nadzor izvajanja del na gradbišču bo izvajal izbrani zunanji izvajalec.

## 2.6. Prikaz ocenjene vrednosti investicije

Tabela 6 - Skupna ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah (september 2018) v EUR po letih

	STROŠKI OPERACIJE	Neto v EUR	DDV v EUR	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020
1	Priprava, sprejem investicijske dokumentacije	6.147,54	1.352,46	6.147,54	1.352,46	6.147,54		
2	Izdelava in recenzija projektne dokumentacije PGD in PZI	37.500,00	8.250,00	37.500,00	8.250,00	37.500,00		
3	Odkupi zemljišč	95.100,00	0,00	95.100,00	0,00	50.700,00	44.400,00	
4	Izvedba kolesarske poti	1.035.000,00	227.700,00	1.035.000,00	227.700,00		509.000,00	526.000,00
5	Gradbeni nadzor	9.445,00	2.077,90	9.445,00	2.077,90		4.720,00	4.725,00
6	Informiranje javnosti	2.600,00	572	2.600,00	572,00			2.600,00
	<b>Skupaj brez DDV</b>	<b>1.185.792,54</b>		<b>1.185.792,54</b>		<b>94.347,54</b>	<b>558.120,00</b>	<b>533.325,00</b>
	DDV (22%)	239.952,36	239.952,36		239.952,36	9.602,46	113.018,40	117.331,50
	<b>Skupaj z DDV</b>	<b>1.425.744,90</b>		<b>1.185.792,54</b>	<b>239.952,36</b>	<b>103.950,00</b>	<b>671.138,40</b>	<b>650.656,50</b>



Tabela 7 - Skupna ocena stroškov za GOI dela po stalnih cenah (september 2018) v EUR po letih

	STROŠKI GOI del	Neto v EUR	DDV v EUR	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020
1	Izvedba kolesarske poti z zaščito obstoječih komunalnih vodov	958.808,20	210.937,80		468.154,10	490.654,10
2	Izvedba premostitvenih objektov (3x prepust, 1x most)	51.700,00	11.374,00		26.600,00	25.100,00
3	Izvedba vodnogospodarskih ureditev	24.491,80	5.388,20		14.245,90	10.245,90
	<b>Skupaj brez DDV</b>	<b>1.035.000,00</b>			<b>509.000,00</b>	<b>526.000,00</b>
	DDV (22%)	227.700,00	227.700,00		111.980,00	115.720,00
	<b>Skupaj z DDV</b>	<b>1.262.700,00</b>			<b>620.980,00</b>	<b>641.720,00</b>

Tabela 8 - Skupna ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah v EUR po letih

	STROŠKI OPERACIJE	Neto v EUR	DDV v EUR	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020
1	Priprava, sprejem investicijske dokumentacije	6.147,54	1.352,46	6.147,54	1.352,46	6.147,54		
2	Izdelava in recenzija projektne dokumentacije PGD in PZI	37.500,00	8.250,00	37.500,00	8.250,00	37.500,00		
3	Odkupi zemljišč	96.032,40	0,00	96.032,40	0,00	50.700,00	45.332,40	
4	Izvedba kolesarske poti	1.069.087,06	235.199,15	1.069.087,06	235.199,15		519.689,00	549.398,06
5	Gradbeni nadzor	9.754,30	2.145,95	9.754,30	2.145,95		4.819,12	4.935,18
6	Informiranje javnosti	2.715,66	597,43	2.715,66	597,43			2.715,66
	<b>Skupaj brez DDV</b>	<b>1.221.236,96</b>		<b>1.221.236,96</b>		<b>94.347,54</b>	<b>569.840,52</b>	<b>557.048,90</b>
	DDV (22%)	247.544,99	247.544,99		247.544,99	9.602,46	115.391,79	122.550,75
	<b>Skupaj z DDV</b>	<b>1.468.781,95</b>		<b>1.221.236,96</b>	<b>247.544,99</b>	<b>103.950,00</b>	<b>685.232,31</b>	<b>679.599,65</b>

## 2.7 Časovni načrt izvedbe investicije

Tabela 9 - Okvirni terminski plan izvedbe – kvartalno

Aktivnosti projekta	2018				2019				2020			
	I. k	II. k	III. k	IV. k	I. k	II. k	III. k	IV. k	I. k	II. k	III. k	IV. k
Priprava, sprejem investicijske dokumentacije												
Izdelava in revizija projektne dokumentacije												
Pridobivanje zemljišč												
Izvedba razpisa za izvedbo												
Podpis pogodbe z izbranim izvajalcem gradbenih del												
Izvedba kolesarske poti, gradbeni nadzor												
Informiranje javnosti												

## 2.8 Finančna konstrukcija investicije

Za izvedbo investicije so predvideni naslednji viri financiranja:

- proračun Mestne občine Maribor, PP 153515 Projekti TUS - mobilnost,
- sredstva Evropske kohezijske politike, mehanizem CTN, v sklopu katerega se zagotavlja 80% sredstev iz ESRR in 20% sredstev iz proračuna RS.

Investicija bo v letu 2018 v celoti financirana iz proračuna MOM. Načrtovani znesek je 103.950,00 EUR.

V letih 2019 in 2020 znaša predvideno sofinanciranje iz Evropskega sklada za regionalni razvoj iz mehanizma CTN 901.511,54 EUR, kar predstavlja 73,82 % sofinanciranje celotnih upravičenih stroškov v višini 1.221.236,96 EUR po tekočih cenah.

Iz proračuna MOM so načrtovani zneski za financiranje upravičenih stroškov v višini 94.347,54 EUR v letu 2018, 113.968,10 EUR v letu 2019 in 111.409,78 EUR v letu 2020, kar znaša skupaj v treh letih 319.725,42 EUR oziroma 26,18 % celotnih upravičenih stroškov.



Tabela 10 - Viri financiranja po tekočih cenah (september 2018) v EUR

VIRI FINANCIRANJA	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020	Skupaj	Delež v %
<b>Upravičeni stroški</b>	<b>94.347,54</b>	<b>569.840,52</b>	<b>557.048,90</b>	<b>1.221.236,96</b>	<b>100,00%</b>
1 Mestna občina Maribor	94.347,54	113.968,10	111.409,78	319.725,42	26,18%
2 CTN	0,00	455.872,42	445.639,12	901.511,54	73,82%
Sredstva RS (20%)	0,00	91.174,49	89.127,83	180.302,32	20,00%
Sredstva ESRR (80%)	0,00	364.697,93	356.511,29	721.209,22	80,00%
<b>Neupravičeni stroški</b>	<b>9.602,46</b>	<b>115.391,79</b>	<b>122.550,75</b>	<b>247.544,99</b>	<b>100,00%</b>
1 Mestna občina Maribor	9.602,46	115.391,79	122.550,75	247.544,99	100,00%
2 CTN	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%
<b>Viri skupaj</b>	<b>103.950,00</b>	<b>685.232,31</b>	<b>679.599,65</b>	<b>1.468.781,95</b>	<b>100,00%</b>
1 Mestna občina Maribor	103.950,00	229.359,89	233.960,53	567.270,41	38,62%
2 CTN	0,00	455.872,42	445.639,12	901.511,54	61,38%
Sredstva RS (20%)	0,00	91.174,49	89.127,83	180.302,32	20,00%
Sredstva ESRR (80%)	0,00	364.697,93	356.511,29	721.209,22	80,00%

## 2.9 Zbirni prikaz rezultatov izračunov

Finančna analiza je analiza prejemkov in izdatkov (prihodkov in stroškov brez amortizacije). V nadaljevanju so predstavljeni izračuni finančnih kazalnikov zaradi nove investicije »Dravska kolesarska pot«.

Tabela 101 - Prikaz finančnih kazalnikov

Finančna ISD	negativna
Finančna NSV	- 1.249.729,77 EUR
Ekonomska doba projekta	30 let
Finančna doba vračila sredstev	ni povrnitve (projekt ne ustvarja prihodkov)

Socialno družbena analiza stroškov in koristi je ena izmed metod ekonomskih analiz. Analiza omogoča pregled socialnih in družbenih vplivov implementacije projekta na ekonomijo občine oziroma regije ali celo države. Metodologija je osnovana na izračun dodatnih prihodkov, koristi, ki bodo posredno ustvarjeni zaradi nove investicije.

Tabela 12 - Prikaz ekonomskih kazalnikov

Ekonomska ISD	6,41 %
Ekonomska NSV	349.245,28 EUR
Ekonomska doba projekta	30 let
Ekonomska doba vračila sredstev	20 let
Relativna neto sedanja vrednost	0,29

Ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV) projekta je pozitivna (ENSV= 349.245,28 EUR), kar pomeni, da je družba (lokalna skupnost/regija) v boljšem položaju, če se projekt izvede, ker njegove koristi presegajo stroške. To potrjuje tudi ekonomska interna stopnja donosa, ki je v našem primeru 6,41 % in je nad ekonomsko diskontirano stopnjo (4%). Investicija se povrne v dvajsetem letu, saj za razliko od finančne analize, družbeno-ekonomska analiza predvideva določene posredne koristi ter prihodke, ki so prikazani v Prilogi 2. Relativna neto sedanja vrednost znaša 0,39.



### 3.0. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU IN NAROČNIKU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB



#### 3.1. Investitor

**Investitor:** Mestna občina Maribor  
**Naslov:** Ulica heroja Staneta 1, SI 2000 Maribor  
**Telefon:** +386 (0) 2 22 01 206  
**Faks:** +386 (0) 2 22 01 207  
**E-mail:** [zupan@maribor.si](mailto:zupan@maribor.si)  
**Spletna stran:** [www.maribor.si](http://www.maribor.si)  
**Matična številka:** 5883369  
**Davčna številka:** SI12709590  
**Naziv banke:** Banka Slovenije – UJP Slovenska Bistrica  
**Številka TRR:** 01270-010000-8403  
**Odgovorna oseba:** dr. Andrej FIŠTRAVEC, župan

Podpis odgovorne osebe: \_\_\_\_\_

Žig investitorja: \_\_\_\_\_

#### 3.2. Podatki o strokovnih delavcih oz. službah odgovornih za nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne, tehnične in druge dokumentacije

**Investitor:** Mestna občina Maribor  
**Naslov:** Ulica heroja Staneta 1, SI 2000 Maribor  
**Telefon:** +386 (0) 2 22 01 206  
**Faks:** +386 (0) 2 22 01 207  
**Urad za komunalno, promet, okolje in prostor**  
**Vodja sektorja za komunalno in promet:** Uroš KOSI, univ.dipl.oec., dipl.inž.prom.  
**Odgovorna oseba:** Aleš KLINC, univ.dipl.inž.prom.   
Simon POTRČ 

Podpis odgovorne osebe: \_\_\_\_\_

Žig: \_\_\_\_\_



### 3.3. Podatki o izdelovalcih investicijske dokumentacije

**Izdelovalec IP:** BPI d.o.o.  
**Naslov:** Mlinska ulica 32, SI 2000 Maribor  
**Telefon:** +386 (0) 2 22 85 900  
**Faks:** +386 (0) 2 25 26 299  
**E-mail:** [Milivoj.rocenovic@bpi.si](mailto:Milivoj.rocenovic@bpi.si)  
**Odgovorna oseba:** Milivoj Ročenovič, univ.dipl.inž.grad.

Podpis odgovorne osebe:



Žig izdelovalca:



### 3.4. Podatki o upravljavcu

**Bodoči vzdrževalec:** Nigrad d.d.  
**Naslov:** Zagrebška cesta 30, SI 2000 Maribor  
**Telefon:** +386 (0) 2 45 00 300  
**Faks:** +386 (0) 2 45 00 362  
**E-mail:** [info@nigrad.si](mailto:info@nigrad.si)  
**Spletna stran:** [www.nigrad.si](http://www.nigrad.si)  
**Odgovorna oseba:** Matjaž Krevelj, direktor

Podpis odgovorne osebe:



Žig:





## **4.0. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA, TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN DOKUMENTI**

### **4.1. Analiza stanja s prikazom potreb**

Predmet investicije je izgradnja oz. ureditev odsekov Dravske kolesarske poti na območju Mestne občine Maribor.

Kratek naziv projekta: Dravska kolesarska pot – območje MOM

Namen izgradnje obravnavanih odsekov Dravske kolesarske poti na območju Mestne občine Maribor je zagotavljanje večje prometne varnosti kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom. Stranski učinki izgradnje so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje ter razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe v Mestni občini Maribor in sosednjih občinah ob trasi Dravske kolesarske poti.

Osnova za umestitev obravnavane trase kolesarske povezave je Dravska kolesarska pot (R1). Na novo vzpostavljen odsek Dravske kolesarske poti (R1) od mejnega prehoda Vič, skozi Dravograd do Maribora in še naprej do Ptuja in Ormoža je del mednarodne kolesarske povezave med tremi državami Italijo, Avstrijo in Slovenijo. Mednarodna kolesarska povezava bo potekala skozi Vzhodno Tirolsko, Južno Tirolsko, Provincio Belluno, Furlanijo – Julijsko Krajino, Avstrijsko Štajersko, Avstrijsko Koroško, Slovensko Koroško in Slovensko Štajersko pokrajino.

Direkcija RS za ceste v okviru svojih rednih letnih postavk pripravlja projektno dokumentacijo za označitev odseka državne kolesarske povezave od Trbonj do MMP Radlje. Glede na srednjeročne plane je od Trbonj pa do Maribora že vzpostavljena označitev za vodenje kolesarjev s prometno signalizacijo po maloprometnih cestah skupaj z motornim prometom po desnem bregu Drave vse do Maribora in dalje do Ptuja.

### **4.2. Namen in razlogi za investicijsko namero**

Ključni cilj predmetne investicije je ureditev odsekov dvosmerne kolesarske povezave Dravska kolesarska pot na območju Mestne občine Maribor, vključno s spremljajočo infrastrukturo za shranjevanje koles in ustrezno vodenje kolesarjev.

Trasa celotne povezave poteka na območju občin Ruše, Maribor, Miklavž na Dravskem Polju, Starše, Hajdina in Ptuj. V večjem delu je predvidena ureditev kolesarskih površin po obstoječih poljskih, gozdnih in servisnih poteh ob oz. na nasipih na desnem bregu reke Drave. V manjšem delu je predvidena novogradnja povezave med Malečniškim mostom in kanalom HE Zlatoličje (Maribor) ter prečkanje potoka Rogoznice pri Kinološkem društvu (Ptuj).

Obravnavan pododsek se nanaša zgolj na meje Mestne občine Maribor.



Investitor bo pri izgradnji kolesarske poti tako zasledoval sledeče namene:

- izvajanje strateške usmeritve prostorskih razvojnih konceptov, tako lokalnih kjer odseki nove kolesarske poti omogočijo prebivalcem Mestne občine Maribor trajnostno alternativo dnevnim avtomobilskim migracijam (kar posledično doprinese k zmanjšanju emisij škodljivih plinov in delcev zaradi prometa v MOM), kot državnih, saj bodo novi odseki kolesarske poti vključeni v mednarodno Dravsko kolesarsko pot (R1)
- implementacija veljavnih predpisov s področja gradnje kolesarskih poti in prometa,
- razvoj trajnostne mobilnosti s povezavo funkcionalno različnih območij mesta

z namenom doseganja sledečih ciljev:

- varna kolesarska povezava med mestnimi četrtmi ter navezava na sosednje občine,
- zagotovitev večje prometne varnosti kolesarjev tako da so ločeni od prometnih tokov motoriziranega prometa in s tem zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji,
- spodbujanje uporabe koles za dnevne migracije kot alternativo avtomobilu,
- spodbujanje uporabe alternativnih oblik prevoza in s tem pričakovano zmanjšanje obremenitev okolja z izpušnimi plini oz. s hrupom,
- posledično je zaradi boljše prometne ureditve pričakovati tudi povečanje zadovoljstva prebivalcev, obiskovalcev, turistov,.....
- spodbujanje energetske učinkovitosti, pametnega upravljanja z energijo in uporabo obnovljivih virov energije v javni infrastrukturi, vključno z javnimi stavbami in stanovanjskem sektorju
- spodbujanje nizkoogljčnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi
- ukrepi za izboljšanje urbanega okolja, oživitve mest, sanacijo in dekontaminacijo degradiranih zemljišč (vključno z območji, na katerih poteka preobrazba), zmanjšanje onesnaženosti zraka in spodbujanje ukrepov za zmanjšanje hrupa.

#### 4.3 Kazalniki projekta

**Prispevek projekta k doseganju kazalnikov učinka po prednostni naložbi in specifičnih ciljih iz Celostne prometne strategije Mestne občine Maribor (CPS – MOM, maj 2015)**

Maribor je mesto kratkih razdalj, relief pa je uravnan, zato ni potrebe po premagovanju večjih vzponov. Mesto ima ugodne klimatske razmere, ki omogočajo uporabo kolesa večino dni v letu. Bistveno večji delež poti, opravljenih s kolesom, lahko dosežemo z



dvigom kolesarske kulture, izboljšanjem kolesarske infrastrukture in ozaveščanjem prebivalcev in obiskovalcev.

Investicija temelji na naslednjih stebrih CPS s pripadajočimi cilji in ukrepi:

- Izgraditev omrežja kolesarskih povezav, ukrep 1b, steber 3

Investicija izpolnjuje naslednje cilje strateškega stebra:

- o Zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu
- o Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih
- o Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev
- o Izboljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci

#### **Prispevek projekta k doseganju kazalnikov učinka po prednostni naložbi in specifičnih ciljih iz Trajnostne urbane strategije Mestne občine Maribor (TUS – MOM, oktober 2015)**

Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor temelji na konceptu integrirane urbane strategije, ki v ospredje socialnega, kulturnega in ekonomskega razvoja v EU postavlja mesto.

Investicija temelji na naslednjih prednostnih usmeritvah TUS s pripadajočimi ukrepi:

- Izkoriščanje potenciala kolesarjenja, ukrep 11, prednostna usmeritev 2: Mobilni Maribor
- Mesto kratkih poti, ukrep 12, prednostna usmeritev 2: Mobilni Maribor
- Integracija reke, Mariborskega otoka in naravne struge, ukrep 28, prednostna usmeritev 5: prizemljeni Maribor

#### **4.4 Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami**

Nacionalna strategija predvideva razvoj daljinskih kolesarskih poti, spodbuja uporabo koles ter poudarja prednost kolesarstva. Glede na investicije in obseg del so predvidene novogradnje samostojnih kolesarskih poti, gradnja kolesarskih stez in pasov ob rekonstrukciji obstoječih cest, ureditev cest skozi naselja, modernizacija kolovozov, gozdnih in poljskih poti in preureditev v kolesarske povezave.

Investicija je skladna z Operativnim programom krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2014-2020, ki se uvršča v področje in zasleduje kot ključni cilj »skladen razvoj regij«. Posledično je investicija skladna tudi z Lizbonsko strategijo, ki zasleduje večjo konkurenčnost in nova delovna mesta, ter s cilji skupne evropske kohezijske politike, ki se nanašajo na zagotovitev pogojev za razvoj manj razvitih območij in skladen razvoj regij.

Investicija je skladna tudi s krovnim evropskim dokumentom Strategija EVROPA 2020 (za obdobje 2010-2020), ki nadomešča Lizbonsko strategijo in, ki zasleduje tri razvojne



osi oz. politike: pametno, vključujočo in trajnostno rast. V okviru politike trajnostne rasti so dani poudarki na spodbujanje vseh trajnostnih oblik prometa.

Strategija razvoja Maribora 2030 je bila pripravljena v skladu s Strategijo EVROPA 2020 in enako kot krovni strateški evropski dokument, poudarja tri temeljne razvojne politike: pametno, vključujočo in trajnostno rast. Pri tem se k trajnostni rasti uvrščata strateški osi trajnostno mesto in zdravo mesto. Pri strateški osi trajnostno mesto je ključna vzpodbuda vseh trajnostnih oblik prometa, kot so javni prevoz, kolesarjenje, pešačenje, nadvse pomembno pa je tudi informiranje in osveščanje glede postopnega uvajanja trajnostnih oblik prometa.

Predmetna investicija pa je skladna tudi s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, saj omogoča izboljšano dostopnost ter razvojno vitalnost in privlačnost podeželja s prepoznavnostjo naravnih in kulturnih značilnosti krajine.

Učinki projekta so skladni tudi s splošnimi cilji Strateškega razvojnega načrta Slovenije, saj prispevajo k uravnoteženemu regionalnemu razvoju in zmanjševanju razvojnega razkoraka med Slovenijo in EU.

Projektna dokumentacija bo obdelana v smislu projekta za izvedbo. Vsebovala bo vse z zakoni predpisane grafične in tekstualne sestavine za obravnavano gradnjo, kakor tudi za izvedbo eventualno potrebnih upravnih postopkov.

Dela se bodo izvajala v varovalnem pasu ceste, ki po »11. členu »Odloka o občinskih cestah na območju Mestne občine Maribor (MUV št. 14/00) znaša pri zbirni mestni cesti 10 m od zunanlega roba cestnega sveta na vsako stran ceste.

Prav tako bo gradnja posegala v varovalne progovne pasove železnice, zaradi tega so že bili pridobljeni projektni pogoji Slovenskih železnic d.d., ki dovoljujejo gradnjo kolesarske poti minimalno 12,00 m od osi obstoječega tira, oziroma izjemoma bližje, na trasi predvidenega 2. tira, z dodatno podpisano izjavo investitorja o povrnitvi trase v prvotno stanje v primeru gradnje 2. tira.

Veljavni planski akti Mestne občine Maribor so Dolgoročni plan občine Maribor za obdobje 1986 – 2000 za območje Mestne občine Maribor ter Družbeni plan mesta Maribor za obdobje 1986 – 1990 za območje Mestne občine Maribor. Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana občine Maribor za območje Mestne občine Maribor v letu 2000 zaradi urbanistične zasnove mesta.

Prostorski plan Mestne občine Maribor pri zasnovi prometnega omrežja predvideva skladen razvoj vseh prometnih podsistemov, med katere sodijo kolesarske povezave. Upoštevani so evropski koridorji kolesarskega omrežja ter urejanje kolesarskih povezav.

Prav tako je relevanten dokument Kolesarska strategija mesta Maribor 2013-2030. Ta »umešča Maribor v kategorijo mest, ki naj svoja prizadevanja na področju kolesarjenja usmerijo v zagotavljanje ustrezne infrastrukture, upravljanje trajnostnih oblik mobilnosti, zagotavljanje ustrezne komunikacije in zagotavljanje virov financiranja.«

Zanimiv je tudi Strateško razvojni dokument s področja razvoja Mestne občine Maribor in strateškega upravljanja mesta, s prenosom dobrih praks iz Gradca - projekt VIS Maribor, saj se tematiki kolesarstva posveča na večih mestih. Predvsem izhaja iz



rezultatov anket, ki so jih ocenjevali naključno izbrani meščani. Povprečna ocena urejenosti cest in ulic je 2,8 od možnih 5. Pri tem občani pogrešajo prenovo cest (46%), več kolesarskih stez (29%), hitrejšo obnovo (12%) in prepoved prometa v centru mesta (10%).

Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Mestne občine Maribor

Upoštevane so tudi določitve Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor (MUV št. 19/06).

Upoštevane so tudi določitve Celostne prometne strategije Mestne občine Maribor, maj 2015, ter Trajnostne urbane strategije Mestne občine Maribor – TUS, oktober 2015.

Direktiva evropskega parlamenta in sveta o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo.

### **Zakonodaja ki ureja predmetno področje**

*- Zakon o javnih cestah*

(Uradni list RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo, 45/08, 57/08 – ZLDUVCP, 69/08 – ZCestV, 42/09, 109/09, 109/10 – ZCes-1 in 24/15 – ZCestn)

*- Gradbeni zakon*

(Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17 – popr.)

*- Zakon o urejanju prostora*

(Uradni list RS, št. 61/17)

*- Zakon o varnosti cestnega prometa*

(Uradni list RS, št. 56/08 – uradno prečiščeno besedilo, 57/08 – ZLDUVCP, 58/09, 36/10, 106/10 – ZMV, 109/10 – ZCes-1, 109/10 – ZPrCP, 109/10 – ZVoz, 39/11 – ZJZ-E, 75/17 – ZMV-1 in 10/18 – ZCes-1C)

*- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah*

(Uradni list RS, št. 99/15 in 46/17)

*- Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest*

(Uradni list RS, št. 38/16)

*- Pravilnik o projektiranju cest*

(Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 – ZCes-1 in 36/18)

*- Pravilnik za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah*

(Uradni list RS, št. 7/12)

*- Pravilnik o kolesarskih povezavah*

(Uradni list RS, št. 29/18)

*- Pravilnik o kolesarskih površinah*

(Uradni list RS, št. 36/18)

*- Zakon o javnem naročanju*

(Uradni list RS, št. 91/15 in 14/18)

## 5.0. TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL

### 5.1. Predstavitev variant

#### 5.1.1. Minimalna varianta »brez« investicije

**Varianta »brez investicije« v tem primeru predstavlja obstoječe stanje, kjer kolesarji uporabljajo obstoječe prometnice skupaj z vsemi ostalimi udeleženci v prometu.** Trenutno je na obravnavanem območju nezadostno poskrbljeno tudi za prometno vodenje kolesarjev in shranjevanje koles ob objektih širšega javnega pomena, kar zmanjšuje privlačnost uporabe kolesa kot prevoznega sredstva za vsakodnevno uporabo.

Za motorni promet so namreč kolesarji moteč faktor, zato je modro, da se ti udeleženci v prometu vozijo po varnejši poti, kar jim od prometa odmaknjena kolesarska pot tudi omogoča. V kolikor investicija v izgradnjo kolesarske poti ne bo realizirana, ne bo moč izkoristiti vseh razvojnih potencialov s področja trajnostne mobilnosti, prometne varnosti, varovanja okolja ter trajnostnega turizma in rekreacije v Mestni občini Maribor in posledično širše.

#### 5.1.2. Varianta »z« investicijo na predvideni lokaciji

**Varianta »z investicijo« predstavlja izgradnjo odsekov potovalne kolesarske poti smer Studenci in smer Drava center - Lent (projekt 1), ki povezujejo funkcionalno različna območja Mestne občine Maribor.**

#### **Odsek – Potovalna kolesarska pot smer Studenci:**

Namen potovalne kolesarske poti je krajša pot, kjer je možno doseči večje hitrosti, ter s tem nadomestiti prevoz na krajše razdalje namesto vožnje z avtomobili, kratke zbirne vožnje na železniške in avtobusne postaje, kjer se lahko pričakuje, da bo kombinacija z javnim potniškim in železniškim prometom postala pomembna pri dnevnem prevozu iz predmestnih in primestnih predelov. Namenjena je predvsem prebivalcem Ruš in Maribora za dnevne migracije povezane s vsakodnevnimi obveznostmi ter vzpodbujanje trajnostne mobilnosti.

Nova kolesarska pot poteka po ravnem terenu brez večjih vzponov in bo ustrezno označena, s prometnim vodenjem kolesarjev in primernimi objekti za parkiranje / shranjevanje koles na primernih lokacijah.

Glede na vrsto terena, ceste po katerih poteka ter faznost, je bila kolesarska pot na tem odseku razdeljena na pododseke:

Pododsek 5b: od km 6+300 do km 7+700 novogradnja na južni strani železnice do Ceste k Dravi v Limbušu



Pododsek 6: od km 7+700 do km 9+700 po obstoječih poteh na severni strani železnice do Lesarske ulice

Pododsek 7: od km 9+700 do km 10+550 po obstoječih poteh na severni strani železnice do Ulice za Gozdom kjer nadaljuje po novozdrajenem odseku vzporedno z železniško progo in se priključi na Sokolsko ulico

Pododsek 8: od km 10+550 do km 11+385 po Sokolski ulici do Zahodne obvoznice z navezavo na kolesarske steze ob vozišču

Načrtovana kolesarska pot poteka v večjem delu po ravnini ob južnem in severnem robu železniške proge Maribor – Dravograd. Na njej je možno doseči večje hitrosti, ter s tem nadomestiti prevoz na krajše razdalje namesto vožnje z avtomobili, kratke zbirne vožnje na železniške in avtobusne postaje, kjer se lahko pričakuje, da bo kombinacija z javnim potniškim in železniškim prometom postala pomembna pri dnevnem prevozu iz predmestnih in primestnih predelov.

**Dolžina odseka:        5085 m**





### **Odsek – Potovalna kolesarska pot smer Drava Center – Lent:**

Pododseki so bili razdeljeni glede na vrsto terena in cest po katerih poteka kolesarska pot.

Pododsek 8: od km 10+550 do km 13+050 po Limbuškem nabrežju, obstoječi gozdni poti, opuščeni železniški progi do Obrežne ulice

Pododsek 9: od km 13+050 do km 14+300, po Obrežni ulici v smeri reke Drave ter po nabrežju do navezave na obstoječo pot

Pododsek 10: od km 14+300 do km 17+755, po obrežju do navezave na mrežo kolesarskih stez pri Dvoetažnem mostu

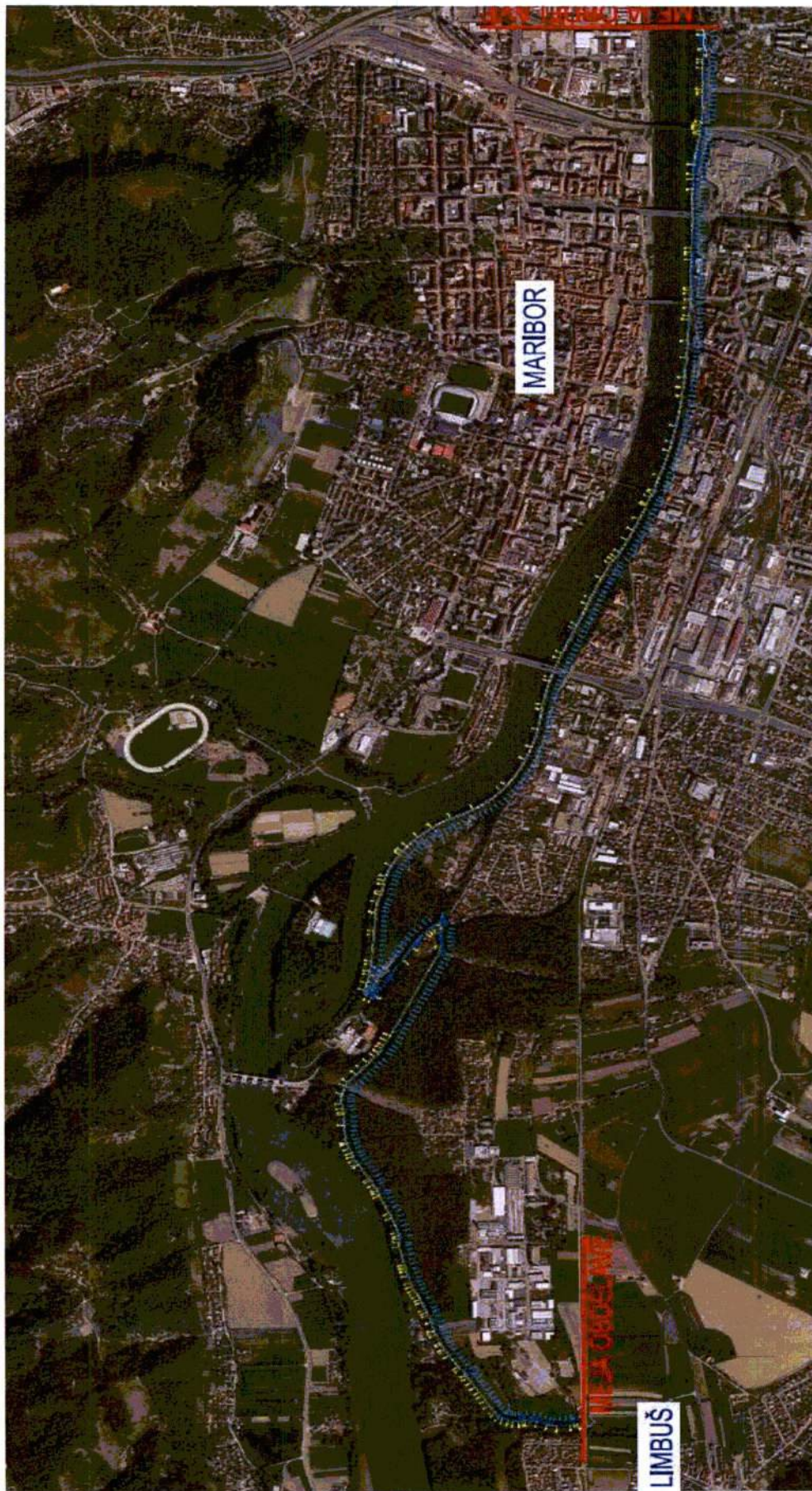
**Dolžina odseka: 7.215 m**

**Upravičena je varianta »z investicijo«**, ker edina zagotavlja uresničitev zastavljenih ciljev MOM. Varianta »z investicijo« je namreč edina izvedljiva z vidika pokrivanja potreb, glede na pričakovane rezultate ter cilje investicije in tudi edina izpolnjuje cilje iz CPS MOM:

- Zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu
- Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih
- Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev
- Izboljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci

(Izgraditev omrežja kolesarskih povezav, ukrep 1b, steber 3)





Slika 3 - Odsek – Potovalna kolesarska pot smer Drava Center – Lent (Vir BPI d.o.o.)



## 5.2. Opis tehnično – tehnološke rešitve investicije

### 5.2.1. Podlage za izvedbo investicije

Strokovne podlage za izvedbo investicije je podal investitor, to je Mestna občina Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor.

Pravne, finančne in tehnične podlage za izvedbo načrtovane investicije pa dajejo zakonodaja in izvedbeni predpisi RS in sicer za področje javnega naročanja, javnih financ, načrtovanja in graditve objektov ter Odloki lokalnih skupnosti na območju Mestne občine Maribor.

Za obseg potrebne vsebine investicijskega programa smo upoštevali Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).

Ocene investicijskih vrednosti so bile izdelane na podlagi:

- analize lokacije in terenskega ogleda
- analize katastra gospodarske javne infrastrukture (GJI) in mnenj upravljavcev GJI o stanju infrastrukture na tangiranem območju
- analize investicijskih vrednosti primerljivih projektov na območju MOM

Dela se bodo izvajala v varovalnem pasu ceste, ki po »11. členu »Odloka o občinskih cestah na območju Mestne občine Maribor (MUV št. 14/00) znaša pri zbirni mestni cesti 10 m od zunanjega roba cestnega sveta na vsako stran ceste ter v varovalnem pasu železnice, za kar je pridobljeno soglasje upravljavca SŽ infrastruktura d.o.o. in ki je del projektne dokumentacije PGD in PZI.

Obravnavani poseg je v skladu z 20. členom »Odloka o občinskih cestah na območju Mestne občine Maribor (MUV št. 14/00), ki za rekonstrukcijo občinske ceste zaradi izboljšanja njenih prometnih in varnostnih lastnosti, s katero se ne posega v prostor zunaj varovalnega pasu ob občinski cesti, za katero so pridobljena potrebna zemljišča v trasi rekonstruirane ceste in, ki je usklajena s prizadetimi lastniki zemljišč ter lastniki in upravljavci zakonito zgrajenih objektov, naprav in napeljav v tem prostoru, ni potrebno dovoljenje za poseg v prostor. Ta dela se morajo pred začetkom priglasiti pristojnemu organu, po predpisih o urejanju prostora in graditvi objektov.

Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor (MUV št. 19/06).

Vsebina Dokumenta identifikacije investicijskega projekta je skladna z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).

### 5.2.2. Opis tehnično – tehnološke rešitve investicije

Kot smo že navedli, je bila predhodno izdelana naslednja dokumentacija:



- Idejna zasnova IDZ Kolesarska pot Ruše - Maribor (št. 377, BPI d.o.o. januar 2012), kjer je bila prikazana rešitev poteka odsekov kolesarske poti ter analizirane in ovrednotene različne variante potekov,
- PGD dokumentacija Kolesarska pot Ruše - Maribor (št. projekta: 377, ki ga je izdelalo podjetje BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor, junij 2015, po recenziji maj 2018),
- PZI dokumentacija Kolesarska pot Ruše – Maribor, območje MOM – pododsek 5b (št. projekta: 377, ki ga je izdelalo podjetje BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor, maj 2018),
- DIIP dokumentacija Kolesarska pot Ruše – Maribor, (št. 377-DIIP; BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor; november 2013)
- DIIP dokumentacija Dravska kolesarska pot – območje MOM (št. 509-DIIP, izdelovalec BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor, december 2017).

### **Tehnično tehnološko rešitev ureditve obravnavanega območja podajamo v nadaljevanju.**

Projektna rešitev predvideva rekonstrukcijo obstoječe daljinske kolesarske povezave D3 in preložitve iz koridorja po regionalni cesti in po poljskih poteh v koridor regionalne železniške proge št. 34 Maribor - Prevalje d.m..

Kolesarske poti so v skladu z zakonom o javnih cestah ZJC-UPB1 (Uradni list RS, št. 33/2006) s predpisano prometno signalizacijo označene javne ceste, ki so namenjene izključno vožnji kolesarjev. Državne kolesarske poti se kategorizirajo na daljinske, glavne in regionalne kolesarske poti, občinske kolesarske poti pa se kategorizirajo kot javne poti za kolesarje. Poleg kolesarskih poti zakon obravnava tudi kolesarske steze, ki so del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali so od njega ločene kako drugače in so namenjene prometu koles ter pas za kolesarje, ki je del pločnika, če je to tako označeno.

Glede na to, da veliko prometa s kolesi poteka tudi po javnih cestah, predvidevata Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (Uradni list RS, št. 46/2000) in Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (Uradni list RS, št. 110/2006) označitev kolesarskih povezav - torej cest, ali tistih njenih delov, ki so hkrati tudi kolesarske povezave. Ceste, ki se določijo kot kolesarske povezave so praviloma malo prometne ceste z omejeno hitrostjo in praviloma z omejenim tovornim prometom.

Funkcija obravnavane kolesarskih poti lahko obravnavamo kot :

- daljinska kolesarska povezave (KD) omogočajo povezavo z omrežjem evropskih kolesarskih smeri in omogočajo tranzit skozi Slovenijo.
- glavna kolesarska povezava (KG), ki omogoča povezavo med središči regionalnega pomena
- regionalna kolesarska povezava (KR), ki omogoča dostop do najpomembnejših turističnih območij ali središč ter območij izjemnih naravnih znamenitosti ter središč pomembnejšega lokalnega značaja v državi, skladno z zasnovo regionalnih cestnih povezav



- javna pot za kolesarje (KJ), ki omogoča dostop do turističnih območij ali središč ter območij krajevnih znamenitosti ter krajevnih središč.

Dravsko kolesarsko pot na območju Mestne občine Maribor obravnavamo kot del obstoječe daljinske kolesarske povezave D3 med Vičem in Mariborom, oz. Dravske kolesarske poti.

Klasifikacija kolesarskih povezav glede na obliko izvedbe :

- 1. kategorija pomeni dvosmerno kolesarsko pot, namenjeno izključno kolesarskemu prometu, ki poteka samostojno ali v koridorju obstoječe ceste, v različni oddaljenosti od ceste, odvisno od lokalnih razmer, vendar ne manj kot 1 m od roba cestišča.
- 2. kategorija pomeni niveletno ločeno kolesarsko povezavo v obliki kolesarske steze neposredno ob cestišču ali v obliki kolesarskega pasu. Ta oblika izvedbe je primerna predvsem v naseljih, kjer razpoložljivi gabariti dopuščajo takšno ureditev, in na tistih odsekih obstoječih cest, kjer je zaradi velikega števila kolesarjev fizično ločevanje površin za kolesarje in površin za motorna vozila iz prometnovarnostnega vidika nujno potrebno.
- 3. kategorija pomeni kolesarske smeri, ki potekajo po poljskih in gozdnih poteh ter maloprometnih lokalnih cestah, po katerih so kolesarji vodeni skupaj z motornimi vozili z ustrežno prometno signalizacijo.

Dravsko kolesarsko pot na območju Mestne občine Maribor obravnavamo po klasifikaciji kolesarskih povezav v vse 3. kategorije glede na obliko izvedbe v skladu s projektno nalogo.

Glede na prometno funkcijo in klasifikacijo kolesarskih poti ter v odvisnosti od konfiguracije terena so uporabljeni trasirni elementi :

- razred	daljinska kolesarska povezave (KD)
- teren	ravninski
- Računska hitrost	$V_{rac}=30$ km/h ( $V_{rac}=20$ km/h v naselju)
- Minimalni horizontalni radij	$R_{min} = 1,5$ m
- Maksimalni vzdolžni nagib	$S_{max} < 10$ %
- Min. radij vertikalne konv. zaokrožitve	$R_{min\ konv} = 30$ m
- Min. radij vertikalne konk. Zaokrožitve	$R_{min\ konk} = 10$ m

Spodnji ustroj

Na območju, kjer kolesarska steza poteka po kroni opuščene železniške proge ni potrebno izvesti posebnih konstrukcijskih ukrepov za zaščito voziščne konstrukcije proti poškodbam zaradi delovanja mraza. Na območju izvedbe cestnih priključkov se dodatno predvidi kamnito gredo (posteljica) v debelini 30 cm iz zmrzlinško odpornega kamnitega materiala in 20cm tampona (TD32).

Pod nasipom se odstrani plast plodne zemljine v debelini 10 cm. Nasipi višine do 2 m se izvedejo iz kvalitetnega drobljenca v naklonu 1:1,5. Brežine se površinsko utrdijo, humusirajo in zatravijo. Priključek nasipa na obstoječi nasip, se izvede s stopničenjem.

## Zgornji ustroj

Na planum spodnjega ustroja iz kamnitega materiala se položi plast tamponskega materiala ter nosilno - obrabne plasti. Na planumu spodnjega ustroja je zahtevana nosilnost EU2 45 MN/m<sup>2</sup>, za planum tampona pa EU2 100 MN/m<sup>2</sup>. Prečni sklon kolesarske steze je 2,50 %.

## Odvodnjavanje

Odvodnjavanje kolesarske povezave je predvideno v obstoječe odvodne jarke ob obstoječem nasipu železniške proge oz. disperzno v okolico.

Na osnovi »Uredbe o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest«, Ur.list. RS, št. 47/05, smo preverili potrebo po dodatnih ukrepih za zmanjšanje emisije snovi pred odvajanjem padavinske vode, ki odteka s cestišč. Izračun dnevnega povprečja pretoka motornih vozil glede na določila 4.člena uredbe, za javne ceste, katerih dnevni povprečni pretok vozil je manjši od 12.000 EOVD/dan, kaže da ni potrebe po dodatnih ukrepih za zmanjšanje emisije snovi.

## Objekti na območju mestne občine Maribor, pododsek 5b

- Betonski prepust 6 preko Inundacijskega potoka v km 6+448  
Nov Ø 100, dolžine L= 8,30 m pod kolesarsko povezavo, ki se navezuje na obstoječ betonski cevni prepusta Ø 100 pod železnico.
- BRV-7 preko Lazniškega potoka v km 6+643  
Nova BRV-7 dolžine L= 6.00 m, svetla odprtina =6.00m. Širina dna struge znaša 1.77m in Q100 = 15,00 M3/s.
- Betonski prepust 8 preko neimenovanega jarka ob kolesarski stezi v km 7+465  
Nov Ø 80 dolžine L= 11,15 m pod kolesarsko povezavo, ki se navezuje na obstoječ betonski cevni prepusta pod javno potjo JP 757246 Limbuš - Cesta k Dravi.
- BRV-10 preko inudacijskega potoka v km 9+905  
Nova BRV-10 dolžine L= 6.00 m, svetla odprtina =5.50m. Širina dna struge znaša 1.77m in Q100 = 15,00 M3/s.

## Preureditve komunalnih vodov

Predvidena gradnja poteka po obstoječem nasipu opuščene železniške proge in ob obstoječih prometnih površinah, kjer potekajo tudi obstoječa komunalna infrastruktura. Za križanje s komunalnimi vodi je potrebno predhodno obvestiti upravljavce le teh, da na terenu določijo oz. zaznamujejo točno lego. V nasprotnem primeru investitor in izvajalec nista dolžna poravnati nastalo škodo.

Križanja je potrebno zavarovati v skladu s predpisi o varstvu pri delu.



Vse preureditve komunalnih vodov so vrisane v zbirni karti komunalnih vodov. V njej so vrisani tako obstoječi kot tudi predvideni komunalni vodi. V tem poročilu podajamo samo kratek pregled vseh preureditev komunalnih vodov v območju deviacije regionalne ceste.

Na obravnavanem območju ureditve kolesarske poti se nahajajo danes obstoječi vodi:

- vodovod,
- mešana kanalizacija,
- cestna razsvetljava,
- elektro – energetski vodi,
- telekomunikacijski vodi.
- plinovod

Posebni pogoji gradnje ob železnici

Ureditev kolesarske poti bo delno potekala v pragovnem varovalnem pasu železniške proge št. 34, Maribor -Prevalje-d.m. na odmiku več kot 6.00 metrov od osi železniškega tira. Predhodno je bilo podano pogojno soglasje na projektno dokumentacijo PGD, št. zadeve 31002-645/2015 JB, datum 27.01.2016. Glede na zahteve omenjene soglasja je v PZI dokumentaciji upoštevano sledeče:

- Na celotni trasi, kjer ni zagotovljen odmik 8.00m od osi železniškega tira je predvidena namestitev varovalne ograje minimalne višine 1.20m, ki preprečuje dostop na železniško progo.
- Kolesarska pot je sicer predvidena z voziščno konstrukcijo v 5cm debeli plasti asfalta, ki je pa v primeru potrebne intervencije s sprotim nalaganjem na tovorno vozilo hitro odstranljiva. Potek kolesarske poti je načrtovan tako, da ne sovпада s komunalnimi vodi ali napravami slovenskih železnic.
- Pri nivojskih prehodih je predviden režim vodenja prometa tako, da v nobenem primeru ne sme prihajati do morebitnega ustavljanja vozil v območju železniških tirov. Gre sicer za nivojske prehode z zelo maploprometnimi cestami, z merodajnim osebnim vozilom. Predviden je odvzem prednosti kolesarjem, tako da se režim poteka prometa po cestah, ki nivojsko prečkajo železnico glede na dosedanje stanje ne spreminja.

Za uporabo zemljišča, last RS in s statusom javne železniške infrastrukture je potrebno skleniti služnostno pogodbo.

Na območju od km 6+072 do km 6+415 od občinske meje do javne makadamske poti poteka predvidena trasa kolesarske poti po trasi predhodno izdelane dokumentacije IDZ, IDP in v recenzijem postopku zaključene PGD. Na omenjenem območju se nahajajo najemna zemljišča, ki so v lasti Slovenskih Železnic in se uporabljajo za vrtnarski namen. Najemniki imajo postavljenih tudi nekaj vrtnarskih in počitniških lesenih objektov. Trasa je predvidena tako, da je zagotovljen min. odmik 6.00m od osi tira in poteka mimo postavljenih omenjenih lesenih objektov, zato rušitve niso predvidene. Prav tako se je stremelo k čim manjšemu posegu na območja obstoječih vrtov, zato se zagotavljanje nadomestnih najemnih površin ne predvideva. Trasa se ni odmikala na vzporedno ležeče ozke parcele v lasti MOM zaradi minimiziranja posega v prostor in obrobje najbolj kvalitetnih kmetijskih zemljišč na območju. Prav tako je

omenjeno zemljišče potencialni koridor za potek vodovoda in kanalizacije, katerih gradnja je predvidena v bodočnosti. Glede na geomehanske raziskave je prepustnost tal na obstoječem nasipnem materialu, kjer poteka trasa ugodnejša iz vidika odvodnjavanja ustroja. Prav tako konfiguracija terena na območju predvidene trase omogoča boljše pogoje horizontalnega in vertikalnega poteka osi.

V km 6+397 so predvideni ukrepi za preprečitev vožnje motornim vozilom. Dostop do območja se dovoli vozilom Slovenskih Železnic. V ta namen se predvidi konfin na ključ, s katerim razpolagajo SŽ. Ta se predvidi na sredinski črti kolesarske poti. Prav tako se predvidita dva navadna konfina vzporedno na robovih kolesarske poti. Od konfinov do 6m varovalnega pasu železnice se še predvidi lesena ograja za preprečitev morebitnih poskusov vožnje mimo predvidenega ukrepa za preprečitev vožnje motornih vozil.

### PREDIZMERE IN PROJEKTANTSKI PREDRAČUN

Predizmere za vse prometnice so izdelane na osnovi predloženih projektnih rešitev faze PGD in PZI. Popis del je izdelan na osnovi Splošnih tehničnih pogojev ter Popisa del in posebnih tehničnih pogojev za preddela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, odvodnjavanje, gradbena in obrtniška dela ter opremo cest (tender SCS YU ISBN 86-81171 iz leta 1989 in dopolnitve) oz. sprejetih TSC, ki urejajo posamezna področja gradnje cest.

Cene v projektantskih predračunih in rekapitulacijah cestnih del so določene na osnovi povprečne cene za enoto del podobnih projektov (vir: DRI – Sektor za kalkulacije). Davek na dodano vrednost DDV 22 % je upoštevan in prikazan v rekapitulacijah stroškov za posamezno cesto.



## **6.0. ANALIZA ZAPOSLENIH**

### **6.1. Alternativa »brez« investicije**

Alternativa »brez« investicije, ki predstavlja ohranitev obstoječega stanja kolesarske infrastrukture na obravnavanem območju, ni predmet vrednotenja, saj na ta način ni mogoče doseči razvojnih ciljev projekta.

### **6.2. Alternativa »z« investicijo**

Izvedbo investicije bo spremljala občinska uprava Mestne občine Maribor. Projekt ne predvideva novih zaposlitev, izvajanje projekta bo tako izvedeno z obstoječo kadrovsko strukturo.

Odgovorna oseba za izvedbo celotne planirane investicije je gospod Vili Eisenhut, vodja Urada za komunalno, promet in prostor na Mestni občini Maribor.

Vodja projekta je gospod Aleš Klinc, univ.dipl.inž.prom

Za strokovni nadzor nad izvajanjem gradbenih del bo izbran ustrezeni ponudnik.

## **7.0. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH**

### **7.1. Osnova za oceno vrednosti projekta**

Za predmetno investicijo je bila izdelana tudi naslednja projektna dokumentacija:

- PGD dokumentacija Kolesarska pot Ruše - Maribor (št. projekta: 377, ki ga je izdelalo podjetje BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor, junij 2015, po recenziji maj 2018).

V »celotni investicijski vrednosti« so upoštevani vsi izdatki in vložki v denarju in stvareh, ki so neposredno vezani na investicijski projekt in jih investitor nameni za predhodne raziskave in študije, pridobivanje dokumentacije, soglasij in dovoljenj, pripravljalna in zemeljska dela, izvedbo gradbenih, obrtniških del in napeljav, nabavo in namestitve opreme in naprav, svetovanje in nadzor izvedbe, ter druge izdatke za blago in storitve, vključno odškodnine, ki so neposredno vezane na investicijski projekt.

Izhodišča za izračun investicijske vrednosti so;

- ocena stroškov investicije je izdelana na podlagi projektne dokumentacije in tehničnega poročila;
- vrednost gradbenega in projektantskega nadzora navajamo v % od vseh gradbenih del;
- v investicijski vrednosti je zajet in ločeno prikazan 22 % DDV;
- stalne cene niso enake tekočim cenam, saj je dinamika investiranja daljša od enega leta.

### **7.2. Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah**

Celotno investicijo smo razdelili na upravičene in neupravičene investicijske stroške. Del upravičenih stroškov se bo predvidoma sofinanciral iz sredstev Evropske kohezijske politike za obdobje 2014 - 2020 v okviru mehanizma CTN, neupravičeni stroški pa se bodo financirali iz občinskega proračuna.

Naslednja tabela prikazuje razdelitev investicijskih stroškov na upravičene in neupravičene stroške. Stroški bodo nastajali v treh zaporednih letih od leta 2018 do leta 2020, skladno s terminskim planom.



Tabela 13 - Skupna ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah (september 2018) v EUR po letih

	STROŠKI OPERACIJE	Neto v EUR	DDV v EUR	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020
1	Priprava, sprejem investicijske dokumentacije	6.147,54	1.352,46	6.147,54	1.352,46	6.147,54		
2	Izdelava in recenzija projektne dokumentacije PGD in PZI	37.500,00	8.250,00	37.500,00	8.250,00	37.500,00		
3	Odkupi zemljišč	95.100,00	0,00	95.100,00	0,00	50.700,00	44.400,00	
4	Izvedba kolesarske poti	1.035.000,00	227.700,00	1.035.000,00	227.700,00		509.000,00	526.000,00
5	Gradbeni nadzor	9.445,00	2.077,90	9.445,00	2.077,90		4.720,00	4.725,00
6	Informiranje javnosti	2.600,00	572	2.600,00	572,00			2.600,00
	<b>Skupaj brez DDV</b>	<b>1.185.792,54</b>		<b>1.185.792,54</b>		<b>94.347,54</b>	<b>558.120,00</b>	<b>533.325,00</b>
	DDV (22%)	239.952,36	239.952,36		239.952,36	9.602,46	113.018,40	117.331,50
	<b>Skupaj z DDV</b>	<b>1.425.744,90</b>		<b>1.185.792,54</b>	<b>239.952,36</b>	<b>103.950,00</b>	<b>671.138,40</b>	<b>650.656,50</b>

V tabeli 14 so prikazane ocene stroškov gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del (GOI) po stalnih cenah, za posamezno vrsto dela.

Tabela 14 - Skupna ocena stroškov za GOI dela po stalnih cenah (september 2018) v EUR po letih

	STROŠKI GOI del	Neto v EUR	DDV v EUR	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020
1	Izvedba kolesarske poti z zaščito obstoječih komunalnih vodov	958.808,20	210.937,80		468.154,10	490.654,10
2	Izvedba premostitvenih objektov (3x prepust, 1x most)	51.700,00	11.374,00		26.600,00	25.100,00
3	Izvedba vodnogospodarskih ureditev	24.491,80	5.388,20		14.245,90	10.245,90
	<b>Skupaj brez DDV</b>	<b>1.035.000,00</b>			<b>509.000,00</b>	<b>526.000,00</b>
	DDV (22%)	227.700,00	227.700,00		111.980,00	115.720,00
	<b>Skupaj z DDV</b>	<b>1.262.700,00</b>			<b>620.980,00</b>	<b>641.720,00</b>

### 7.3. Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Obdobje od dneva določitve investicijskih stroškov po stalnih cenah (september 2018) do konca izvedbe operacije (december 2020) je več kot eno leto, zato je potrebno tudi prikazovanje vrednosti po tekočih cenah, skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. L. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).

Skladno z omenjeno uredbo ocenjujemo podražitve s povprečnimi stopnjami inflacije, ki so opredeljene v Pomladanski napovedi gospodarskih gibanj 2018 (UMAR, marec 2018).

Pri preračunu investicijskih vrednosti po tekočih cenah smo upoštevali sledeče predpostavke:

- povprečna rast cen v višini 2,1% v letu 2019 in 2,3% v letu 2020,
- razdelitev investicije po letih v skladu z opredeljenim časovnim načrtom izvedbe.

Naslednja tabela (tabela 14) prikazuje razdelitev investicijskih stroškov na upravičene in neupravičene stroške po tekočih cenah.

Tabela 15 - Skupna ocena stroškov po tekočih cenah v EUR po letih

	STROŠKI OPERACIJE	Neto v EUR	DDV v EUR	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020
1	Priprava, sprejem investicijske dokumentacije	6.147,54	1.352,46	6.147,54	1.352,46	6.147,54		
2	Izdelava in recenzija projektne dokumentacije PGD in PZI	37.500,00	8.250,00	37.500,00	8.250,00	37.500,00		
3	Odkupi zemljišč	96.032,40	0,00	96.032,40	0,00	50.700,00	45.332,40	
4	Izvedba kolesarske poti	1.069.087,06	235.199,15	1.069.087,06	235.199,15		519.689,00	549.398,06
5	Gradbeni nadzor	9.754,30	2.145,95	9.754,30	2.145,95		4.819,12	4.935,18
6	Informiranje javnosti	2.715,66	597,43	2.715,66	597,43			2.715,66
	<b>Skupaj brez DDV</b>	<b>1.221.236,96</b>		<b>1.221.236,96</b>		<b>94.347,54</b>	<b>569.840,52</b>	<b>557.048,90</b>
	DDV (22%)	247.544,99	247.544,99		247.544,99	9.602,46	115.391,79	122.550,75
	<b>Skupaj z DDV</b>	<b>1.468.781,95</b>		<b>1.221.236,96</b>	<b>247.544,99</b>	<b>103.950,00</b>	<b>685.232,31</b>	<b>679.599,65</b>



## 8.0. ANALIZA LOKACIJE

### 8.1. Navedba in opis lokacije

Regija: Podravska statistična regija

Občina: Mestna občina Maribor

**Mestna občina Maribor** leži na 269,5m nadmorske višine, čeznjo pa teče reka Drava. Občina Maribor z glavnim mestom Maribor kot drugim največjim slovenskim mestom je gospodarsko, kulturno, izobraževalno, znanstvenoraziskovalno, zdravstveno, oskrbovalno in prometno središče severovzhodne Slovenije. Mesto se je razširilo na obe strani Drave.

V njem se naravno stekajo sklenjene pokrajine:

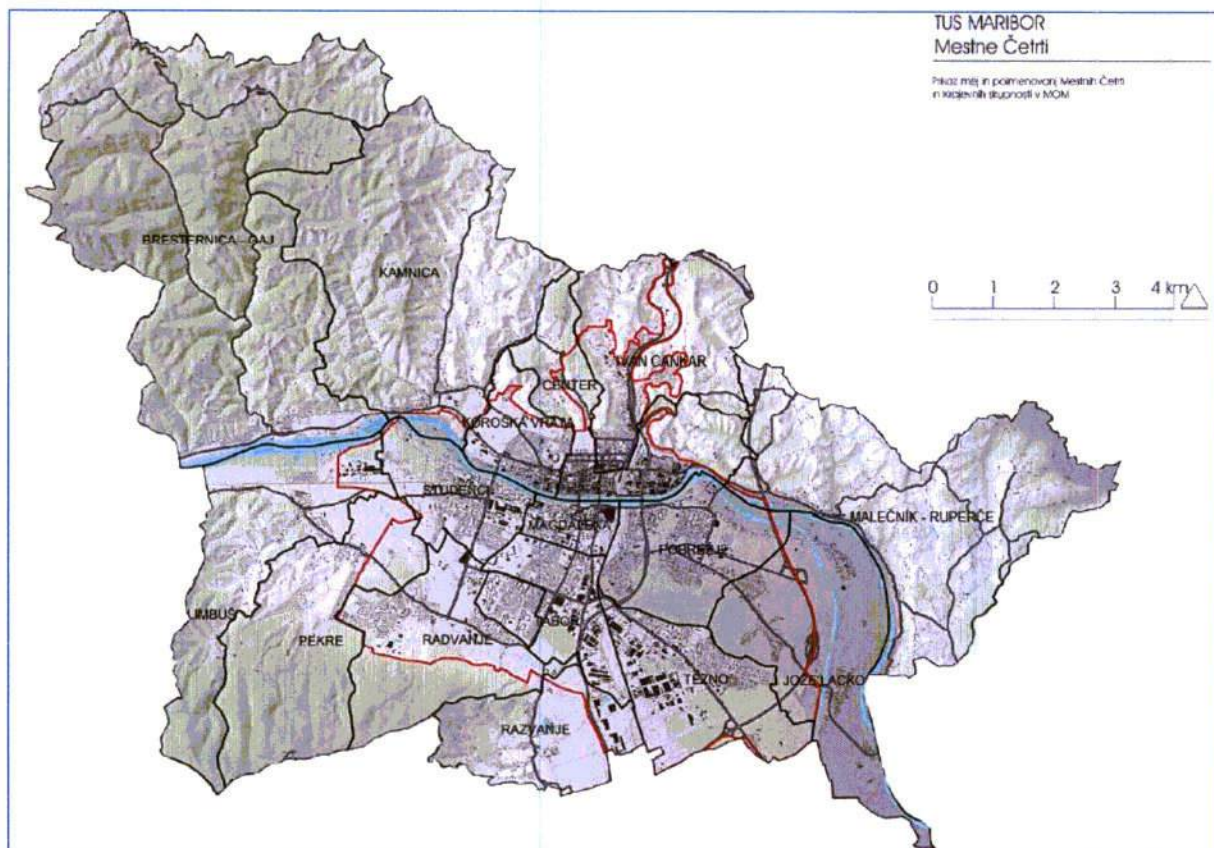
- Dravska dolina med Pohorjem in Kozjakom, ki se pri Selnici raztegne v širšo diluvialno nižino mariborske ravni;
- Slovenske gorice, mlado terciarno gričevje iz miocenskih laporjev in peščencev;
- Dravsko - Ptujsko polje, ki se v obliki velikega trikotnika kot velikanski vršaj prodnatih diluvialnih nanosov razteza proti Ptuju.

Maribor je po velikosti drugo slovensko mesto. Je gospodarsko in kulturno središče severovzhodne Slovenije. Njegov položaj v presečišču prometnih poti iz srednje v jugovzhodno Evropo ter iz zahodne srednje Evrope v Panonsko nižino mu je odmerjal dokajšnjo vlogo že v preteklosti, odmerja mu jo danes in mu jo bo bržčas še bolj v prihodnosti. Ker leži le osemnajst kilometrov od državne meje z Avstrijo, predstavlja prag v našo državo, pa tudi na Balkan.

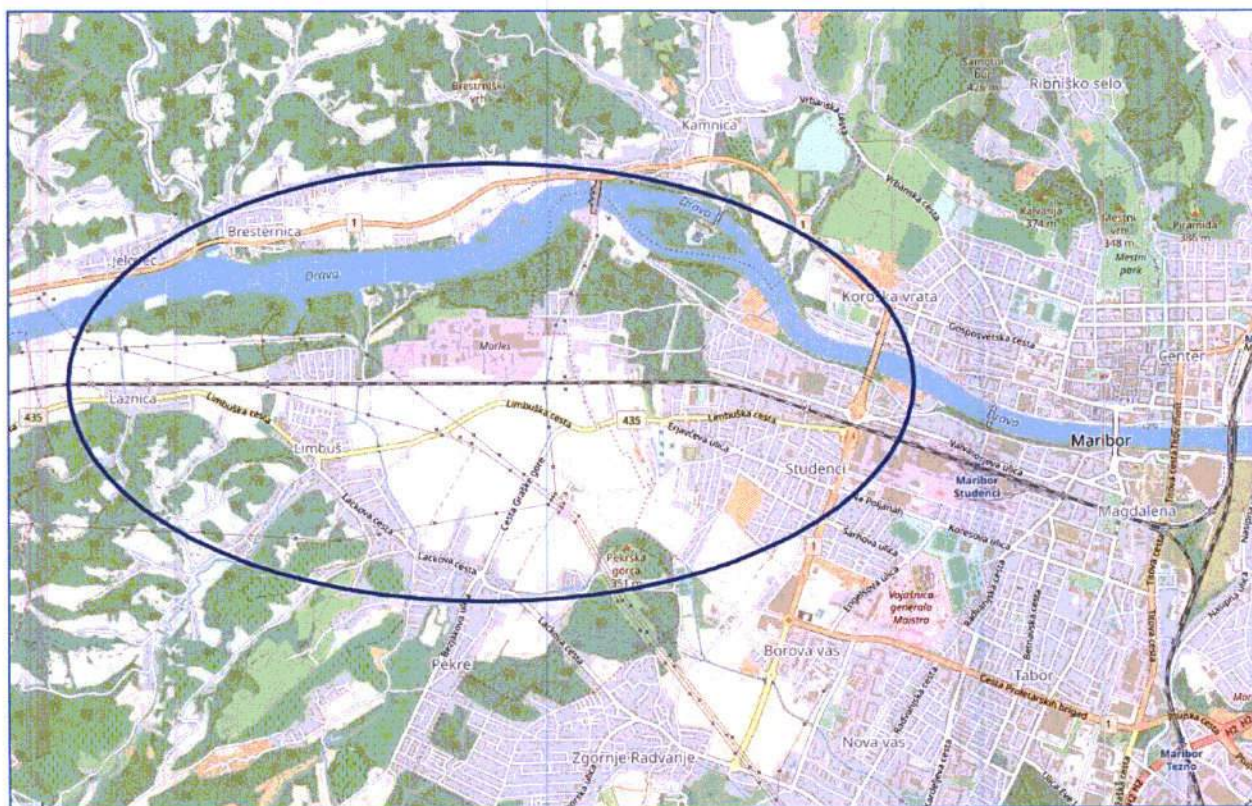
Površina občine:	147,5 km <sup>2</sup>
Dolžina meje občine:	82,1 km
Nadmorska višina:	237m-1150m
Prebivalci, stanje november 2012:	107.801 stalno prebivališče (Ž 55694, M 52107) 5.686 začasno prebivališče (Ž 2987, M 2699 )
Gostota:	730 prebivalcev na km <sup>2</sup>

Mestno občina Maribor sestavlja 11 mestnih četrti, ter 6 krajevnih skupnosti.





Slika 4 - Mestna občina Maribor (vir TUS MOM /GIS MOM)



Slika 5 - Območje predvidenih ureditev (vir OpenStreetMap)



## 9.0. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV

Pri izvedbi operacije bodo upoštevana izhodišča varstva okolja:

- učinkovitost izrabe naravnih virov,
- okoljska učinkovitost,
- trajnostna dostopnost in
- zmanjšanje vplivov na okolje.

Operacija ne bo imela dodatnih negativnih vplivov na okolje. Izvajalec bo upošteval vse standarde, ki jih predpisuje zakonodaja.

Načrtovana investicija ne bo imela negativnega vpliva na okolje.

Pri gradnji bodo uporabljene najsodobnejše tehnike, ki bodo pri sami izvedbi zmanjšale količine odpadkov, emisij in ostalih tveganj onesnaževanja.

Tako bodo pri načrtovanju in izvedbi investicije upoštevana naslednja izhodišča varstva okolja:

- okoljska učinkovitost (uporaba najboljših razpoložljivih tehnik, uporaba referenčnih dokumentov, nadzor emisij in tveganj, zmanjšanje količin odpadkov in ločeno zbiranje odpadkov),
- učinkovitost izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin),
- trajnostna dostopnost (spodbujanje okolju prijaznejših načinov prevoza),
- zmanjševanje vplivov na okolje (izdelava poročil o vplivih na okolje oz. strokovnih ocen vplivov na okolje za posege, kjer je to potrebno).

### 9.1 Vpliv na okolje v času gradnje

**Voda in tla:** Med gradbenimi deli lahko sicer pričakujemo minimalno onesnaževanje tal zaradi emisij gradbenih in delovnih strojev. V tem času obstaja tudi minimalna možnost, da zaradi nepravilne uporabe transportnih sredstev in drugih nepredvidljivih situacij pride do kontaminacije tal (naprimer z izlitjem olj ali drugih naftnih derivatov).

V primeru razlitja se bo onesnažena in kontaminirana zemljina odstranila ter primerno deponirala. Za odvoz onesnažene zemljine bo poskrbelo pooblaščenno podjetje za odvoz nevarnih odpadkov. Ocenjujemo, da je ob pravilni uporabi gradbenih in delovnih strojev možnost kontaminacije tal ter posledično voda – majhna. Po izvedbi investicije ne pričakujemo dodatnih negativnih vplivov na okolje.

**Zrak:** Vplivi na kvaliteto zraka v času izvajanja gradbenih del se bodo kazali predvsem v povečanih emisijah izpušnih plinov ter prašenju zaradi uporabe gradbenih in delovnih strojev. Ta vpliv je omejen na čas izvajanja in je zato zanemarljiv.

Po izvedbi investicije dodatnih negativnih vplivov na onesnaženje zraka ne bo, oz. se bodo emisije plinov in trdnih delcev zaradi zmanjšanja zastojev zmanjšali.

**Hrup:** V času izvajanja zemeljskih del bo obremenjenost okolja s hrupom največja, saj bodo vir hrupa tako gradbena mehanizacija kot tudi tovorni promet. Vir hrupa bo zgolj občasen.



Dela na gradbišču bodo potekala v dnevnem terminu, kar pomeni, da v nočnem času hrupa ne bo. Po izvedbi investicije ne bo dodatnega vpliva hrupa na okolje, oz. se bo hrup zaradi rekonstruiranega vozišča zmanjšal.

**Odpadki:** Uredba o ravnanju z odpadki (Ur.l. RS, št. 34/08, 103/11) določa, da mora povzročitelj onesnaženja upoštevati vsa pravila ravnanja z odpadki, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjševanje nastajanja odpadkov in njihove škodljivosti za okolje ter za zagotovitev predelave nastalih odpadkov oz. njihovo varno odstranitev, če predelava ni možna.

## 9.2 Vplivi investicije na okolje v času uporabe objekta

Vplivi predvidene gradnje na okolje v času uporabe objekta bodo opazni predvsem s stališča povečanja prometne varnosti kolesarjev in povečane atraktivnosti kolesarjenja ter s tem zmanjšane števila potovanj z osebnimi avtomobili.

Z izvedbo investicije bo predvidoma omogočeno bolj varno in bolj atraktivno kolesarjenje ter zamenjava osebnega motornega vozila s kolesom za krajša potovanja meščanov, posledica tega pa bo zmanjšanje emisij izpušnih plinov v okolje in zmanjšanje hrupa.

Zaradi izvedbe investicije se bodo izboljšali bivalni pogoji prebivalcev na obravnavanem območju in dostopnost s kolesi do obstoječih stanovanjskih in turističnih objektov, ki se nahajajo ob obravnavani trasi kolesarske poti.

Dodatna vlaganja v odpravo morebitnih negativnih vplivov na okolje niso potrebna.

## 9.3 Izhodišča varstva okolja

V sklopu načrtovanja in izvedbe investicije bodo upoštevana naslednja izhodišča varstva okolja:

### Učinkovitost izrabe naravnih virov

Projekt bo imel pozitiven vpliv na učinkovito izrabo naravnih virov. Izboljšana kolesarska infrastruktura bo spodbujala meščane in obiskovalce k uporabi koles, kar bo pripomoglo k manjši porabi goriva in olj, s tem pa se zagotavlja energetska učinkovitost (manjše povpraševanje po energetskih virih).

### Okoljska učinkovitost

Med gradnjo bo izvajalec uporabljal najboljše razpoložljive tehnike, ki jih v tem času uporabljajo in so predpisane v pravilnikih in standardih. Pri investicijskih delih se bodo uporabljale smernice iz projektne dokumentacije in pravilnikov, ki se nanašajo na ceste. Upoštevanje le-teh zagotavlja izvedbo prometnic na tak način, da se poleg prometne varnosti udeležencev zagotavlja tudi varnost in skrb za okolje. Izvajalec bo ves čas gradnje nadzoroval in meril emisije in druge vplive na okolje in o odstopanjih redno obveščal nadzorne organe in naročnika. Vse odpadke, ki bodo nastali med gradnjo bo ločeno zbiral in odvažal na deponije. S sodobno tehniko in uporabljenimi materiali bo skrbel za čim manj gradbenih odpadkov. Po končani gradnji se poškodovane dele vzpostavi v prvotno stanje. Z izvedbo investicije se bo povečala uporaba koles za potovanja na območju MOM, posledica tega pa bo zmanjšanje emisije izpušnih plinov v okolje in zmanjšanje hrupa.



### Trajnostna dostopnost

Projekt bo sam neposredno spodbujal k uporabi okolju prijaznejših načinov prevoza. Izboljšana kolesarska infrastruktura bo spodbujala meščane in obiskovalce k uporabi koles, ki s svojim delovanjem ne obremenjujejo okolja, hkrati bo omogočal umik motornega prometa iz središča mesta Maribor.

### Zmanjševanje vplivov na okolje

Izvedba kolesarske poti ne vpliva na okolje v takšni meri, da bi bila potrebna izdelava poročila o vplivih na okolje oz. drugih strokovnih mnenj in ocen. Kot je navedeno že v predhodnem besedilu pa bo investicija ugodno vplivala na okolje z zmanjšanjem emisije izpušnih plinov v okolje in zmanjšanjem hrupa. Pripomogla bo k manjši porabi goriva in maziv in pripomogla k hitrejšemu gospodarskemu razvoju tega območja.

## 10.0. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI, SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA

### 10.1. Časovni načrt izvedbe investicije

Za izvedbo celotne investicije oziroma operacije je predviden terminski plan, ki je predstavljen v nadaljevanju.

Ocenjuje se, da bo v mesecu oktobru 2018 potrjen investicijski program. Recenzirana projektna dokumentacija bo končana do konca leta 2018. K pridobivanju zemljišč se bo pristopilo v tretjem četrtletju 2018, sledila bo izvedba javnega razpisa. Izbor izvajalca in podpis pogodbe se predvideva menudoma po sprejemu proračuna MOM za leto 2019. Izvedba kolesarske poti se bo pričela po podpisu pogodbe in končala v decembru 2020. V tem času bo potekal tudi gradbeni nadzor in informiranje javnosti.

Tabela 11 - Okvirni terminski plan izvedbe – kvartalno

Aktivnosti projekta	2018				2019				2020			
	I. k	II. k	III. k	IV. k	I. k	II. k	III. k	IV. k	I. k	II. k	III. k	IV. k
Priprava, sprejem investicijske dokumentacije												
Izdelava in revizija projektne dokumentacije												
Pridobivanje zemljišč												
Izvedba razpisa za izvedbo												
Podpis pogodbe z izbranim izvajalcem gradbenih del												
Izvedba kolesarske poti, gradbeni nadzor												
Informiranje javnosti												

Tabela 12 - Okvirni terminski plan izvedbe – mesečno

Aktivnosti projekta	Terminski načrt (od-do)
1. Priprava, sprejem investicijske dokumentacije	oktober 2018
2. Izdelava in revizija projektne dokumentacije	september 2018 – december 2018
3. Pridobivanje zemljišč	september 2018 – marec 2019
4. Izvedba razpisa za izvedbo	marec 2019 – junij 2019
5. Podpis pogodbe z izvajalcem	april 2019
6. Izvedba kolesarske poti in gradbeni nadzor	maj 2019 – december 2020
7. Informiranje javnosti	maj 2019 – december 2020

U.2. Tomazova stran 45, v delu s sklopom 89. sep  
 komisiji za pregled in oceno investicijske dokumentacije,  
 21. 9. 2018. *Fts*



## **10.2. Organizacija vodenja projekta**

Nosilec investicije je Mestna občina Maribor. Investicijo bodo vodile strokovne službe občine in izbrani zunanji izvajalec. Občinska uprava s svojimi strokovnimi delavci bo zadolžena za oddajo gradnje v skladu z Zakonom o javnih naročilih. Strokovni nadzor nad gradnjo bo potekal v skladu z določili Zakona o graditvi objektov.

Finančna realizacija naložbe bo potekala v skladu z Zakonom o javnih financah ter Zakonom o izvrševanju proračuna.

Odgovorna služba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske, projektne, tehnične ter druge potrebne dokumentacije je občinska uprava in zunanji izvajalec. Sam nadzor izvajanja del na gradbišču bo izvajal izbrani zunanji izvajalec.

## 11.0. NAČRT FINANCIRANJA PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

Izhodišča za izračun investicijske vrednosti so:

- ocena stroškov investicije je izdelana na podlagi projektne dokumentacije in tehničnega poročila;
- vrednost gradbenega in projektantskega nadzora pa navajamo v % od vseh gradbenih del.

Za izvedbo investicije so predvideni naslednji viri financiranja:

- **proračun Mestne občine Maribor, PP 153515 Projekti TUS - mobilnost,**
- **sredstva Evropske kohezijske politike, mehanizem CTN,** v sklopu katerega se zagotavlja 80% sredstev iz ESRR in 20% sredstev iz proračuna RS.

Pri mehanizmu CTN gre za sredstva »Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014 - 2020«, 4. prednostne osi »Trajnostna raba in proizvodnja energije ter pametna omrežja«, tematskega cilja 4 »Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih«, prednostne naložbe 4.4 »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«.

### 11.1. Izračun deleža sofinanciranja s strani ESRR – mehanizem CTN

Določitev ravni pomoči Skupnosti temelji na stopnji „primanjkljaja v financiranju“ operacije, tj. deleža diskontiranega stroška začetne naložbe, ki ga ne krijejo diskontirani neto prihodki operacije, skladno s Smernicami glede metodologije za izvedbo analize stroškov in koristi.

Investicija bo v letu 2018 v celoti financirana iz proračuna MOM. Načrtovani znesek je 103.950,00 EUR.

V letih 2019 in 2020 znaša predvideno sofinanciranje iz Evropskega sklada za regionalni razvoj iz mehanizma CTN 901.511,54 EUR, kar predstavlja 73,82 % sofinanciranje upravičenih stroškov v višini 1.221.236,96 EUR po tekočih cenah. Znesek sofinanciranja upravičenih stroškov iz mehanizma CTN v letih 2019 in 2020 se deli na EU delež in slovenski delež v razmerju 80:20, in sicer:

EU - sredstva ESRR (80%):	721.209,22 EUR
SLO - sredstva RS (20%):	180.302,32 EUR
Skupaj sredstva CTN (100%):	901.511,54 EUR

Iz proračuna MOM so načrtovani zneski za financiranje upravičenih stroškov v višini 94.347,54 EUR v letu 2018, 113.968,10 EUR v letu 2019 in 111.409,78 EUR v letu 2020, kar znaša skupaj v treh letih 319.725,42 EUR oziroma 26,18 % celotnih upravičenih stroškov.

Ker operacija ne ustvarja neto prihodkov, se z upoštevanjem upravičenih stroškov v tekočih cenah v višini 1.221.236,96 EUR ter najvišje stopnje sofinanciranja EU v deležu 80%, izračuna najvišji znesek EU v višini 976.989,57 EUR, kar je več kot načrtovana sredstva CTN v višini 901.511,54 EUR.



Tabela 1813 - Določitev diskontirane vrednosti

	v EUR
Skupni investicijski stroški (nediskontirani)	1.468.781,95
Od tega upravičeni stroški (EC) v tekočih cenah	1.221.236,96
Diskontirani investicijski stroški (DIC)	1.157.294,14
Diskontirani neto prihodki (DNR)	0,00

Tabela 1914 - Izračun najvišjega zneska sofinanciranja

	v EUR
1a) Najvišji upravičeni izdatki ( $EE=DIC-DNR$ ):	1.157.294,14
1b) Finančna vrzel ( $R=EE/DIC$ ):	100,00%
2) Izračun pripadajočega zneska ( $DA=EC*R$ ):	1.221.236,96
3a) Najvišja stopnja sofinanciranja EU (CRpa):	80,00%
3b) Izračun najvišjega zneska EU ( $DA*Crpa$ ):	976.989,57

## 11.2. Razdelitev stroškov glede na upravičene in neupravičene stroške do sofinanciranja

Upravičeni stroški do sofinanciranja so:

- gradnja nepremičnin (s pripravo projektne dokumentacije vred, vključno s projektnim natečajem, če je potreben),
- nakup nepremičnine,
- nakup opreme,
- stroški informiranja in komuniciranja,
- stroški storitev zunanjih izvajalcev,
- stroški vodenja in koordinacije operacije ..... do 3% vrednosti operacije.

Neupravičeni stroški do sofinanciranja so:

- davek na dodano vrednost,
- davek na promet z nepremičninami,
- stroški financiranja,
- nakup rabljene opreme,
- notarski in odvetniški stroški.

Investitor bo finančne vire za stroške, ki so neupravičeni do sofinanciranja zagotovil iz sredstev proračuna Mestne občine Maribor.

Tako je celotna vrednost investicije (upravičenih in neupravičenih stroškov), ki znašajo po tekočih cenah **1.468.781,95 EUR**, razdeljena na:

- 38,62 % sofinanciranja s strani MOM oz. 567.270,41 EUR
- 61,38 % sofinanciranja iz sredstev CTN oz. 901.511,54 EUR, od tega:
  - 20 % iz proračuna RS oz. 180.302,32 EUR in
  - 80 % iz sredstev ESRR oz. 721.209,22 EUR.

Tabela 20 - Viri financiranja po tekočih cenah (september 2018) v EUR

	VIRI FINANCIRANJA	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020	Skupaj	Delež v %
	<b>Upravičeni stroški</b>	<b>94.347,54</b>	<b>569.840,52</b>	<b>557.048,90</b>	<b>1.221.236,96</b>	<b>100,00%</b>
1	Mestna občina Maribor	94.347,54	113.968,10	111.409,78	319.725,42	26,18%
2	CTN	0,00	455.872,42	445.639,12	901.511,54	73,82%
	Sredstva RS (20%)	0,00	91.174,49	89.127,83	180.302,32	20,00%
	Sredstva ESRR (80%)	0,00	364.697,93	356.511,29	721.209,22	80,00%
	<b>Neupravičeni stroški</b>	<b>9.602,46</b>	<b>115.391,79</b>	<b>122.550,75</b>	<b>247.544,99</b>	<b>100,00%</b>
1	Mestna občina Maribor	9.602,46	115.391,79	122.550,75	247.544,99	100,00%
2	CTN	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%
	<b>Viri skupaj</b>	<b>103.950,00</b>	<b>685.232,31</b>	<b>679.599,65</b>	<b>1.468.781,95</b>	<b>100,00%</b>
1	Mestna občina Maribor	103.950,00	229.359,89	233.960,53	567.270,41	38,62%
2	CTN	0,00	455.872,42	445.639,12	901.511,54	61,38%
	Sredstva RS (20%)	0,00	91.174,49	89.127,83	180.302,32	20,00%
	Sredstva ESRR (80%)	0,00	364.697,93	356.511,29	721.209,22	80,00%



## 12.0. FINANČNA IN EKONOMSKA ANALIZA PROJEKTA

### 12.1. Projekcije prihodkov in stroškov poslovanja po vzpostavitvi delovanja investicije

#### 12.1.1. Projekcije prihodkov poslovanja

Glede na neprofitnost investicije neposredno ustvarjenih prihodkov iz naslova projekta ne bo.

Investicija v »Dravsko kolesarska pot« je neprofitne narave. Z investicijo občina želi povečati kvaliteto bivanja v občini in prispevati k razvoju, zato neposrednih prihodkov ne bo. V skladu z upoštevanjem Smernice glede metodologije za izvedbo analize stroškov in koristi Delovni dokument 4 (Evropska komisija, Generalni direktorat za regionalno politiko, 2006) so posredne koristi upoštevane v družbeno-ekonomski analizi.

Tabela 21 - Letni neposredni prihodki, v EUR

Prihodki	v EUR
Neposredni prihodki	0,00

#### 12.1.2. Projekcije stroškov poslovanja

Investicija v »Dravsko kolesarska pot« je namenjena za vzpostavitev učinkovitega in nemotenega poteka kolesarskega prometa v mestu Maribor. V ekonomski dobi investicije predvidevamo, da bodo ocenjeni letni vzdrževalni stroški ter manjša popravljalna dela kot so prikazani v tabeli v nadaljevanju.

Tabela 22 - Letni vzdrževalni stroški v EUR

Stroški	v EUR
Letni vzdrževalni stroški	6.000,00

Glede na traso investicije bodo letni vzdrževalni stroški investicije znašali **6.000,00 EUR**.

Dinamika stroškov poslovanja (obratovni in vzdrževalni stroški) po letih je prikazana v **Prilogi 1: Finančna analiza projekta**. Naslednja tabela prikazuje letne stroške amortizacije investicije.

Tabela 23 - Letni stroški amortizacije v EUR

Dela/sklop	Vrednost	Amortiz. stopnja	Letna amortiz.	Skupaj	Ostane vrednosti
GOI dela	1.035.000,00	3 %	31.050,00	931.500,00	103.500,00

## 12.2. Vrednotenje drugih stroškov in koristi

### 12.2.1. Finančna analiza

Finančna analiza je analiza prejemkov in izdatkov (prihodkov in stroškov brez amortizacije). V nadaljevanju so predstavljeni izračuni bodočih prihodkov in stroškov obratovanja zaradi nove investicije »Dravska kolesarska pot«.

Finančna analiza projekta je bila narejena z uporabo cost/benefit analize, skladno s Priročnikom za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov (Služba vlade RS za strukturno politiko in regionalni razvoj, 2004), upošteva Smernice glede metodologije za izvedbo analize stroškov in koristi – Delovni dokument 4 (Evropska komisija, Generalni direktorat za regionalno politiko, 2006).

Investicijo »Dravska kolesarska pot« smo preučili z vidika finančnih in ekonomskih kazalnikov. Ob tem smo upoštevali sledeče predpostavke modela:

- finančna analiza je bila izdelana na podlagi izdelane obstoječe projektne dokumentacije,
- predvideni stroški vzdrževanja so bili izračunani na podlagi dosedanje prakse,
- amortizacija gradbenih del je obračunana po 3 % letni amortizacijski stopnji,
- za finančno analizo smo uporabili diskontno stopnjo 4 %, ki je predpisana z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ. Diskontna stopnja odraža oportunitetne stroške kapitala investitorja. Oportunitetni stroški odražajo izgubljen donos najboljšega nadomestnega projekta;
- finančno donosnost investicije presojamo na podlagi ocenjene finančne neto sedanje vrednosti in finančne interne stopnje donosnosti investicije. Kazalnika ocenita zmožnost neto prihodkov, da povrnejo stroške investicije, ne glede na to, kako so ti financirani.

Ekonomska doba projekta je 30 let. Temelječe na nekaterih mednarodno priznanih izkušnjah, kjer je določeno referenčno časovno obdobje, ki se lahko uporabi pri pregledovanju posamične vrste investicije.

V Prilogi 1 je prikazan izračun finančne neto sedanje vrednosti, finančne interne stopnje donosa, dobe vračanja investicijskih sredstev ter relativne neto sedanje vrednosti. Z izvedbo investicije bo finančna neto sedanja vrednost investicije negativna.

Tabela 24 - Prikaz finančnih kazalnikov

Finančna ISD	negativna
Finančna NSV	- 1.249.729,77 EUR
Ekonomska doba projekta	30 let
Finančna doba vračila sredstev	ni povrnitve (projekt ne ustvarja prihodkov)

### Finančna neto sedanja vrednost investicije

Neto sedanja vrednost investicije omogoča, da investicijske izdatke in denarne prilive diskontiramo na začetni termin, ko nastopijo prvi investicijski izdatki. S tem, ko jih diskontiramo, ustrezno vključimo časovno komponento, tako da so zneski denarnih prilivov in investicijskih izdatkov v različnih časovnih enotah primerljivi. Pozitivna neto sedanja vrednost kaže, da so denarni prilivi večji od investicijskih izdatkov. Negativna neto sedanja



vrednost kaže, da pri uporabljeni diskontni stopnji (zahtevanem donosu) vsota denarnih prilivov ni dovolj velika, da bi se z njo nadomestili investicijski izdatki.

Finančna neto sedanja vrednost investicije je negativna (-1.249.729,77 EUR), kar pomeni da projekt sam ne ustvarja dobičkov ampak bodoča cena pokriva celotne obratovalne stroške ter amortizacijo.

### **Finančna interna stopnja donosa**

Finančna interna stopnja donosa je tista diskontna stopnja (zahtevana donosnost investicije), pri kateri je neto sedanja vrednost enaka 0, oziroma je opredeljena kot tista diskontna stopnja, pri kateri se sedanja vrednost denarnih prilivov investicije izenači s sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov.

Finančna interna stopnja donosa je negativna.

### **Doba vračanja investicije**

Dobe vračanja zaradi neprofitnosti projekta ni mogoče izračunati, saj se ekonomski dobi investicije vložek projekta ne povrne, saj projekt ne prinaša neposrednih prihodkov.

#### **12.2.2. Družbeno – ekonomska analiza koristi**

Socialno družbena analiza stroškov in koristi je ena izmed metod ekonomskih analiz. Analiza omogoča pregled socialnih in družbenih vplivov implementacije projekta na ekonomijo občine oziroma regije ali celo države. Metodologija je osnovana na izračun dodatnih prihodkov, proizvodov, ki bodo posredno ustvarjeni zaradi nove investicije.

Ekonomsko oceno podpira utemeljitev, da je treba vložke projekta oceniti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, donos pa glede na plačilno pripravljenost potrošnikov. Treba je omeniti, da oportunitetni stroški ne ustrezajo nujno opazovanim finančnim stroškom. Ekonomska analiza se izvede z vidika družbe. Denarni tokovi iz finančne analize se štejejo kot izhodišče ekonomske analize.

Analizirali smo sledeče vplive:

- Direktni vplivi, ki bodo nastali zaradi neposredne implementacije projekta na samo panogo,
- Indirektni vplivi: ki bodo nastali po implementaciji projekta, v času obratovanja – dobava inputov in outputov,
- Ostali vplivi, ki bodo nastali po implementaciji projekta in nimajo posrednega vpliva na sam projekt ampak vplivajo na subjekte v okolju tako pravne kot fizične subjekte.

Opređelitev stroškov in koristi:

- **direktni stroški v času gradnje**: celotna ocenjena sedanja vrednost investicije brez davka na dodano vrednost kadar ni povračljiv,
- **direktne koristi v času gradnje**: zaradi izvedbe investicije bodo zlasti v sektorju gradbeništva ustvarili v bruto domačem proizvodu dodano vrednost v proizvodnji,
- **indirektne koristi v času obratovanja**: z implementacijo projekta bodo določene storitve (zlasti vzdrževanje) ustvarile v svojem sektorju dodano vrednost, kar bo imelo posledico na povečanje bruto domačega proizvoda,
- **zunanje koristi projekta**: z izvedbo projekta bodo nastali multiplikativni učinki za lokalno skupnost ter regijo, in sicer zaradi pozitivnih učinkov investicije na lokalno gospodarstvo; z izvedbo projekta bo občina prispevala k nadaljnjemu razvoju turističnih in gostinskih dejavnosti.



Upoštevali smo naslednje zunanje koristi projekta:

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev na predmetnem področju kar posredno vpliva na večjo rast prebivalstva z vidika poselitve in možnost razvoja ter zaposlovanja;
- pozitiven učinek predvsem na povečanju kvalitete življenja prebivalcev in počutju prebivalcev;
- pričakuje se večji razvoj turizma, zaradi izboljšane prometne dostopnosti ter zagotavljanje zdravih in varnih pogojev v prometu, zunanjim obiskovalcem pa lažjo in varno dostopnost do turističnih znamenitosti
- urejena kolesarska infrastruktura in izboljšana dostopnost omogoča neposredni hitrejši gospodarski razvoj.

Prevladujoče eksternalije, ki vplivajo na ekonomsko analizo so:

- povečan obisk turistov: zaradi novega turističnega produkta bo prišlo do dodatnega toka turistov, ki bodo želeli uživati v neokrnjeni naravi in si ogledati turistično območje; ocenjujemo, da bo prišlo do dodatnih 4.500 obiskovalcev na leto, nastale bodo družbene koristi (kulinarična in gostinska ponudba, spominki...) v višini 80.000 EUR letno.
- prihranki na področju zdravstva zaradi povečane rekreativne aktivnosti prebivalstva: izboljšala se bo psihofizično-fizična kondicija prebivalstva; družbeni prihranki zaradi manjšega obiska pri zdravnikih za 800 ljudi v višini 15 EUR po obisku zdravnika bodo znašali na letnem nivoju 12.000 EUR.
- koristi zaradi dodatnih nočitev: zaradi večje prepoznavnosti bo prišlo do dodatnih obiskov turistov, ki bodo nastanjeni v nočitvenih kapacitetah v širši okolici. Pričakujemo najmanj 300 nočitev letno; ob porabi na gosta v povprečju 28 EUR bo družbeni prihodek znašal 8.400 EUR na letnem nivoju.

Z vidika ekonomske upravičenosti se za potrebe analize investicijskega projekta upošteva ocenjena korist za lokalno skupnost v višini 100.400 EUR v polnem letu obratovanja, kar izhaja iz analize podobnih projektov.

V prilogi 2 je prikazan izračun ekonomske neto sedanje vrednosti in ekonomske interne stopnje donosa.

Ekonomsko neto sedanja vrednost (ENSV) projekta je pozitivna (ENSV= 349.245,28 EUR), kar pomeni, da je družba (lokalna skupnost/regija) v boljšem položaju, če se projekt izvede, ker njegove koristi presegajo stroške. To potrjuje tudi ekonomska interna stopnja donosa, ki je v našem primeru 6,41 % in je nad ekonomsko diskontirano stopnjo (4%). Investicija se povrne v dvajsetem letu, saj za razliko od finančne analize, družbeno-ekonomska analiza predvideva določene posredne koristi ter prihodke, ki so prikazani v Prilogi 2. Relativna neto sedanja vrednost znaša 0,39.

Tabela 25 - Prikaz ekonomskih kazalnikov

Ekonomsko ISD	6,41 %
Ekonomsko NSV	349.245,28 EUR
Ekonomsko doba projekta	30 let
Ekonomsko doba vračila sredstev	20 let
Relativna neto sedanja vrednost	0,39



### **Ekonomska neto sedanja vrednost investicije**

Ekonomska neto sedanja vrednost investicije prav tako kot finančna neto sedanja vrednost omogoča, da investicijske izdatke in denarne prilive diskontiramo na začetni termin, ko nastopijo prvi investicijski izdatki.

Omenjena finančna kazalnika se razlikujeta le v vključenih denarnih prilivih. Ekonomska neto sedanja vrednost poleg že ovrednotenih denarnih prilivov iz finančne analize, vključuje še denarno ovrednotene direktne, indirektne in zunanje koristi projekta, ki vplivajo na družbeni razvoj.

Pozitivna neto sedanja vrednost kaže, da so denarni prilivi večji od investicijskih izdatkov. Negativna neto sedanja vrednost kaže, da pri uporabljeni diskontni stopnji (zahtevanem donosu) vsota denarnih prilivov ni dovolj velika, da bi se z njo nadomestili investicijski izdatki.

Ekonomska neto sedanja vrednost investicije je pozitivna (349.245,28 EUR), kar pomeni da je družba (lokalna skupnost/regija) v boljšem položaju, če se projekt izvede, ker njegove koristi presegajo stroške.

### **Ekonomska interna stopnja donosa**

Ekonomska interna stopnja donosa je tista diskontna stopnja (zahtevana donosnost investicije), pri kateri je neto sedanja vrednost enaka 0, oziroma je opredeljena kot tista diskontna stopnja, pri kateri se sedanja vrednost denarnih prilivov investicije in ovrednotenih denarnih prilivov koristi projekta izenačijo s sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov.

Ekonomska interna stopnja donosa znaša 6,41%, kar pomeni da je nad ekonomsko diskontirano stopnjo (4%).

### **Doba vračanja investicije**

Investicija se povrne v dvajsetem letu, saj za razliko od finančne analize, družbeno-ekonomska analiza predvideva določene posredne koristi ter prihodke, ki so prikazani v Prilogi 2.

### **Relativna neto sedanja vrednost**

Relativna neto sedanja vrednost (RNSV) meri donos na enoto investicijskih stroškov. Izračunamo jo iz razmerja med NSV in sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov in pomeni primerjavo med vsoto vseh diskontiranih neto prilivov (NSV) in vsoto diskontiranih investicijskih stroškov. RNSV v tem primeru znaša 0,29.

## **12.3. Predstavitev učinkov, ki se ne dajo ovrednotiti z denarjem**

Z izgradnjo kolesarske bo investitor realiziral tudi naslednje cilje:

- zagotovitev elementov kolesarske infrastrukture po sodobnih merilih,
- povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu, predvsem kolesarjev,
- izboljšanje dostopnosti do delovnih mest, javnih funkcij, ipd. na obravnavanem območju,
- ohranjanje oz. povečanje poseljenosti tega območja,
- zmanjšanje obremenitve okolja s prahom in tudi hrupom,
- boljša povezanost z občinskim središčem ipd.

## **13.0. ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI**

### **13.1. Analiza občutljivosti**

Pri analizi občutljivosti ugotavljamo vplive sprememb potencialnih kritičnih faktorjev na rezultate, podane v finančni analizi. Cilj analize tveganja, ki smo jo opravili v nadaljevanju je opredelitev kritičnih spremenljivk projekta.

»Kritične spremenljivke oz. faktorji« so tiste katerih 1-odstotna sprememba (pozitivna ali negativna) povzroči zvišanje na ustrezno 5-odstotno spremembo osnovne vrednosti NPV.

Prisotni naslednji potencialni kritični faktorji (spremenljivke):

- spremembe investicijske vrednosti in
- faktorji, ki vplivajo na odhodke.

Vpliv teh sprememb smo analizirali za interval med -10 % in +10 % kot sledi v nadaljevanju dokumenta.

Za potrebe analize tveganja pa smo analizirali vpliv teh sprememb za interval med -1 % in +1 % kot sledi v nadaljevanju dokumenta.

#### **Analiza vplivov spremembe investicijske vrednosti**

Spremembe investicijske vrednosti vplivajo na:

- obračun amortizacije,
- stroške vzdrževanja (nadomestni deli),
- stroške zavarovanja.

Verjetnost nastopa tega faktorja je predvsem pogojena:

- z uspešnostjo razpisa za izbor izvajalcev gradbenih del,
- z dinamiko izvedbe investicije (vpliv inflacije ter dodatnih stroškov).

#### **Analiza vplivov na odhodke**

Na odhodke, ki se predvidevajo z izvedbo investicije vplivajo naslednji faktorji:

- stroški dela,
- vzdrževalni in obratovalni stroški ter
- drugi vplivni faktorji.



Tabela 26 - Analiza občutljivosti na ekonomsko neto sedanjo vrednost projekta

	ekonomska NSV			ODMIKI v %	
	ekonomska NSV			ekonomska NSV	
	+ 10% povečanje spremenljivke	izhodiščna vrednost	-10% zmanjšanje spremenljivke	+10% povečanje spremenljivke	- 10% zmanjšanje spremenljivke
<b>Sprememba obratovalnih stroškov</b>	340.011	349.254	358.498	-2,6 %	+2,6 %
<b>Sprememba investicije</b>	233.525	349.254	464.984	-33,1 %	+33,1 %

Tabela 27 - Analiza občutljivosti na neto sedanjo vrednost projekta (finančna in ekonomska) glede na tri spremenljivke na intervalu +/- 10%

PARAMETRI	ELASTIČNOST		
Finančna neto sedanja vrednost	visoka	dvomljiva	nizka
<b>Sprememba obratovalnih stroškov</b>			x
<b>Sprememba investicije</b>		x	
	ELASTIČNOST		
Ekonomska neto sedanja vrednost	visoka	dvomljiva	nizka
<b>Sprememba prihodkov</b>			x
<b>Sprememba obratovalnih stroškov</b>			x
<b>Sprememba investicije</b>		x	

Sprememba obratovalnih stroškov ima neznamenit vpliv na finančno in ekonomsko neto sedanjo vrednost. Glede na to, da investicija nima prihodkov, prav tako ni vpliva le teh na FNSV in ENSV. Dvomljiva je elastičnost spremembe investicije na ekonomsko neto sedanjo vrednost ter finančno neto sedanjo vrednost.

### 13.2. Analiza tveganj

Analiza tveganja predstavlja metodo za določanje verjetnosti ali možnosti za pojav nevarnih dogodkov ter možne posledice. Koncept verjetnostne analize tveganja se uporablja za označitev okoljskih vplivov, njihova pojavnost v naravi s kakršno koli stopnjo natančnosti ni lahko predvidljiva.

Pri preverjanju kritičnosti prej omenjenih spremenljivk (1% sprememba vrednosti spremenljivke povzroči vsaj 5% spremembo NPV) smo ugotovili, da nobena od spremenljivk analize občutljivosti ne predstavlja kritične spremenljivke modela. V sled tega analiza tveganja ni potrebna.

Tabela 28 - Analiza tveganja na neto sedanjo vrednost projekta (finančno in ekonomsko) glede na tri spremenljivke na intervalu (sprememba obratovalnih stroškov, investicije in prihodkov) +/- 1%

PARAMETRI	STOPNJA TVEGANJA		
	visoka	srednja	nizka
Finančna neto sedanja vrednost			
<b>Sprememba obratovalnih stroškov</b>			X
<b>Sprememba investicije</b>			X
	STOPNJA TVEGANJA		
Ekonomska neto sedanja vrednost	visoka	srednja	nizka
<b>Sprememba prihodkov</b>			X
<b>Sprememba obratovalnih stroškov</b>			X
<b>Sprememba investicije</b>			X

Nekoliko večje tveganje je sicer zaznati pri povečanju investicijskih stroškov, vendar se da to tveganje omejiti s kvalitetno izvedbo projektne dokumentacije in z uspešnostjo razpisa za izbor izvajalcev gradbenih del.



## 14.0. ZAKLJUČEK

Iz Investicijskega programa je, po določilih »Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ« (Ur. l. 60/06, 54/10 in 27/16), razviden namen in razvojna upravičenost investicije v cestno in komunalno infrastrukturo.

Iz podatkov je razvidno, da bodo cilji, ki jih zasledujemo z načrtovano investicijo, doseženi. Z vlaganjem v izgradnjo in posodobitev infrastrukture, ob povečani prometni varnosti kolesarjev – ter sanaciji okoljske obremenitve s hrupom zaradi dinamičnega motornega prometa – pa je investicija tudi družbeno – ekonomsko upravičena.

Z izvedbo investicije se bo dvignil nivo varnosti v cestnem prometu, nivo osnovne komunalne oskrbe občanov, izboljšali se bodo pogoji za izvajanje družbene dejavnosti in gospodarskega razvoja.

## PRILOGE

**Priloga 1:** Finančna analiza projekta

**Priloga 2:** Ekonomska analiza projekta



## PRILOGA 1

## Finančna analiza projekta

	Leto	Stroški investicije v EUR	Prihodki iz investicije v EUR	Dodatni operativni stroški v EUR	Denarni tok	NSV	Amortizacija	Ostanek vrednosti
0	2018	-94.347,54	0,00	0,00	-94.347,54	-94.347,54		
1	2019	-569.840,52	0,00	0,00	-569.840,52	-547.923,58		
2	2020	-557.048,90	0,00	0,00	-557.048,90	-515.023,02		
3	2021		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-5.333,98	31.050,00	
4	2022		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-5.128,83	31.050,00	
5	2023		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-4.931,56	31.050,00	
6	2024		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-4.741,89	31.050,00	
7	2025		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-4.559,51	31.050,00	
8	2026		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-4.384,14	31.050,00	
9	2027		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-4.215,52	31.050,00	
10	2028		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-4.053,39	31.050,00	
11	2029		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-3.897,49	31.050,00	
12	2030		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-3.747,58	31.050,00	
13	2031		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-3.603,44	31.050,00	
14	2032		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-3.464,85	31.050,00	
15	2033		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-3.331,59	31.050,00	
16	2034		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-3.203,45	31.050,00	
17	2035		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-3.080,24	31.050,00	
18	2036		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-2.961,77	31.050,00	
19	2037		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-2.847,85	31.050,00	
20	2038		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-2.738,32	31.050,00	
21	2039		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-2.633,00	31.050,00	
22	2040		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-2.531,73	31.050,00	
23	2041		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-2.434,36	31.050,00	
24	2042		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-2.340,73	31.050,00	
25	2043		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-2.250,70	31.050,00	
26	2044		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-2.164,14	31.050,00	
27	2045		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-2.080,90	31.050,00	
28	2046		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-2.000,86	31.050,00	
29	2047		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-1.923,91	31.050,00	
30	2048		0,00	-6.000,00	-6.000,00	-1.849,91	31.050,00	165.600,00
<b>Skupaj:</b>		<b>-1.221.236,96</b>	<b>0,00</b>	<b>-168.000,00</b>	<b>-1.389.236,96</b>	<b>-1.249.729,77</b>	<b>869.400,00</b>	<b>165.600,00</b>

Finančna ISD = negativna

Finančna NSV = - 1.249.729,77 EUR

Ekonomska doba projekta = 30 let

Finančna doba vračila sredstev = ni povrnitve (projekt ne ustvarja prihodkov)



## PRILOGA 2

## Ekonomska analiza projekta

Priloga 2: Ekonomska analiza projekta							
Projekcija prihodkov, stroškov, denarnih tokov in ekonomska neto sedanja vrednosti projekta							
	Leto	Stroški investicije v EUR	Prihodki iz investicije v EUR	Dodatni operativni stroški v EUR	Koristi v EUR	Denarni tok	Ekonomska NSV
0	2018	-94.347,54	0,00	0,00	6.000,00	-88.347,54	-88.347,54
1	2019	-569.840,52	0,00	0,00	25.000,00	-544.840,52	-523.885,12
2	2020	-557.048,90	0,00	0,00	24.000,00	-533.048,90	-492.833,67
3	2021		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	83.921,26
4	2022		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	80.693,52
5	2023		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	77.589,92
6	2024		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	74.605,69
7	2025		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	71.736,24
8	2026		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	68.977,16
9	2027		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	66.324,19
10	2028		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	63.773,26
11	2029		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	61.320,44
12	2030		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	58.961,96
13	2031		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	56.694,19
14	2032		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	54.513,65
15	2033		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	52.416,97
16	2034		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	50.400,93
17	2035		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	48.462,43
18	2036		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	46.598,49
19	2037		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	44.806,24
20	2038		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	43.082,93
21	2039		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	41.425,89
22	2040		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	39.832,59
23	2041		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	38.300,57
24	2042		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	36.827,47
25	2043		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	35.411,03
26	2044		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	34.049,06
27	2045		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	32.739,48
28	2046		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	31.480,27
29	2047		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	30.269,49
30	2048		0,00	-6.000,00	100.400,00	94.400,00	29.105,28
<b>Skupaj:</b>		<b>-1.221.236,96</b>	<b>0,00</b>	<b>-168.000,00</b>	<b>2.866.200,00</b>	<b>1.476.963,04</b>	<b>349.254,28</b>

Ekonomska ISD = 6,41 %

Ekonomska NSV = 349.245,28 EUR

Ekonomska doba projekta = 30 let

Ekonomska doba vračila sredstev = 20 let