



Vrsta investicijske dokumentacije:

**DOKUMENT IDENTIFIKACIJE  
INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

Naziv projekta:

**TRAMOB – UKREPI ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST V MESTU**

Izvajalec:

**SL CONSULT d.o.o., Dunajska 122, 1000 Ljubljana**

Naročnik:

**MESTNA OBČINA MARIBOR, Ulica heroja Staneta 1, 2000  
Maribor**

Datum izdelave:

**Maj 2010**

**Vsebina dokumenta identifikacije investicijskega projekta je zaščitena z avtorskimi pravicami podjetja SL CONSULT d.o.o., Dunajska cesta 122, 1000 Ljubljana. Vsebino dokumenta vključno s prilogami pravne ali fizične osebe ne smejo kopirati in/ali posredovati tretjim osebam, razen izključno z dovoljenjem avtorja. V primeru kršitve avtorskih pravic bo SL CONSULT d.o.o. zoper storilca uveljavljal odškodninsko materialno in nematerialno ter kazensko odgovornost.**

## KAZALO

1	NAVEDBA INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJALCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE.....	1
1.1.	Opredelitev investitorja.....	1
1.2.	Izdelovalec Dokumenta identifikacije investicijskega projekta.....	1
1.3.	Strokovni delavci oz. službe odgovorne za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne, tehnične in druge dokumentacije.....	2
1.4.	Bodoči upravljalec.....	2
1.5.	Datum izdelave DIIP.....	2
2	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO.....	3
2.1	Predstavitve investitorja.....	3
2.2	Razlogi za investicijsko namero.....	6
2.3	Analiza obstoječega stanja.....	7
2.3.1	Analiza obstoječega stanja prometne ureditve dela Žolgarjeve ceste in Ceste Zmage – območje ob osnovnih šolah Franceta Prešerna in Borisa Kidriča, v Mariboru.....	7
2.3.2	Analiza obstoječega stanja kolesarskega prometa v širšem mestnem središču.....	7
2.3.3	Analiza obstoječega stanja na področju uvajanja in promocije trajnostne mobilnosti v Mariboru.....	8
3	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	9
3.1.	Preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami.....	9
3.2.	Predmet celotne operacije.....	10
3.2.1.	Operacija 1: Vzpostavitev nove kolesarske prometne in neprometne infrastrukture (investicijska).....	10
3.2.2.	Operacija 2: Obnova in oprema prostorov za vzpostavitev »Centra za trajnostno mobilnost« (investicijska).....	10
3.2.3.	Operacija 3: Izdelava načrta za trajnostno mobilnost v mestu in okolici (neinvesticijska).....	12
3.2.4.	Operacija 4: Promocija in vzpostavitev trajnostnih oblik prevoza na delo (načrti mobilnosti za podjetja in javne ustanove) – (neinvesticijska).....	13
3.3.	Cilji celotne operacije.....	14
3.4.	Zakonodaja, ki ureja predmetno področje.....	15
4	OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI »BREZ« INVESTICIJE IN ALI MINIMALNO ALTERNATIVO.....	16
4.1.	Varianta »brez« investicije.....	16
4.2.	Varianta »z« investicijo.....	16
5	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANO POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE (NEUPRAVIČENE) STROŠKE IN NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI.....	22
5.1.	Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah.....	23
5.2.	Ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah.....	24
6	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO, SKUPAJ Z INFORMACIJO O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI OZIROMA EKONOMSKI UPRAVIČENOSTI PROJEKTA.....	27
6.1.	Predhodne idejne rešitve in študije.....	27
6.2.	Lokacija.....	27
6.3.	Terminski plan izvedbe investicije.....	28
6.4.	Pomembnejši vplivi investicije na okolje.....	30
6.5.	Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo.....	30
6.6.	Predvideni viri financiranja in drugi možni resursi.....	31
6.7.	Ekonomska upravičenost projekta.....	33

7	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM.....	34
7.1.	Potrebna dokumentacija .....	36
7.2.	Terminski plan izdelave investicijske in projektne dokumentacije .....	36

Priloge: Grifični prikaz lokacije

**1 NAVEDBA INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJALCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE**

**1.1. Opredelitev investitorja**

**Investitor:** **MESTNA OBČINA MARIBOR**  
**Naslov:** Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor  
**Telefon:** +386 2 22 01 000  
**Faks:** +386 2 22 01 207  
**E-mail:** [mestna.obcina@maribor.si](mailto:mestna.obcina@maribor.si)  
**Odgovorna oseba:** **Franc Kangler, župan**

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

**Žig:** \_\_\_\_\_

**1.2. Izdelovalec Dokumenta identifikacije investicijskega projekta**

**Izdelovalec DIIP:** **SL CONSULT d.o.o.**  
**Naslov:** Dunajska cesta 122, 1000 Ljubljana  
**Telefon:** +386 2 46 14 750  
**Faks:** +386 2 46 14 752  
**E-mail:** [marjetka.geld@sl-consult.si](mailto:marjetka.geld@sl-consult.si)  
**Odgovorna oseba:** **Marjetka Geld, svetovalka na projektih**

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



**Sl consult**  
Dunajska cesta 122  
1000 Ljubljana (2)

**Žig izdelovalca:** \_\_\_\_\_

**1.3. Strokovni delavci oz. službe odgovorne za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne, tehnične in druge dokumentacije**

**Odgovorna ustanova:** MARIBORSKA RAZVOJNA AGENCIJA  
**Naslov:** Pobreška cesta 20, 2000 Maribor  
**Telefon:** +386 2 3331 300  
**Faks:** +386 2 3331 310  
**E-mail:** [keuc.boris@mra.si](mailto:keuc.boris@mra.si)  
**Spletna stran:** <http://www.mra.si>  
**Odgovorna oseba:** Boris Keuc, vodja OE Regionalni razvoj

**1.4. Bodoči upravljalec**

Bodoči upravljalec javnih površin, ki se ureja s predmetno operacijo, bo tisto podjetje oz. ustanova, ki bo dobilo koncesijo na javnem razpisu za izvajanje javne službe urejanja javnih površin.

**1.5. Datum izdelave DIIP**

**Datum izdelave DIIP:** Maj 2010

## 2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

### 2.1 Predstavitev investitorja

Investitor: **Mestna občina Maribor**  
 Naslov: Ulica heroja Staneta 1  
 Telefon: +386 2 22 01 000  
 Faks: +386 2 22 01 207  
 Odgovorna oseba: **Franc Kangler, župan**

**Slika 2/1:** Mestna občina Maribor znotraj Podravske regije



Površina Mestne občine Maribor: **147 km<sup>2</sup>**  
 Površina mesta Maribor: **37 km<sup>2</sup>**  
 Število naselij: **33**  
 Število prebivalcev: **112.642** (na dan 30.6.2009)  
 Število gospodinjstev: **43.900** (ob popisu l. 2002)

Maribor leži na presečišču dveh naravnih poti: prva je reka Drava, ki deli mesto na severni in južni del. V nekdanjih časih se je po njej odvijal živahen tovorni promet (šajke, splavi), vzporedno z njo pa sta stekli tudi cesta in železnica; druga, poldnevniška smer je prehodna pot čez Dravo iz Graške kotline proti Celjski kotlini. Cesta in železnica skozi Maribor povezujeta srednjo in jugovzhodno Evropo.

Naravna lega je mestu zarisovala razvoj. Staro mestno jedro je stisnjeno med zložne dravske terase in med gorice na severu. Njegov tloris kaže pravokotno mrežo zaporedja zgradb in prometnih komunikacij v smeri sever-jug in zahod-vzhod. V 19. stoletju se je mesto začelo širiti proti Meljskemu hribu, v našem stoletju pa se je zlasti zaokrožilo pod Pohorje in v dveh potegnjenih krakih ob Stražunskem gozdu proti jugovzhodu. Žal je bil ta razvoj preburen, tako da ga ni spremljala ustrezna urbanizacija. Zato so še danes skoraj vse pogloblitve urbane komponente mesta na levem bregu Drave, v starem mestnem jedru ali ob njem.

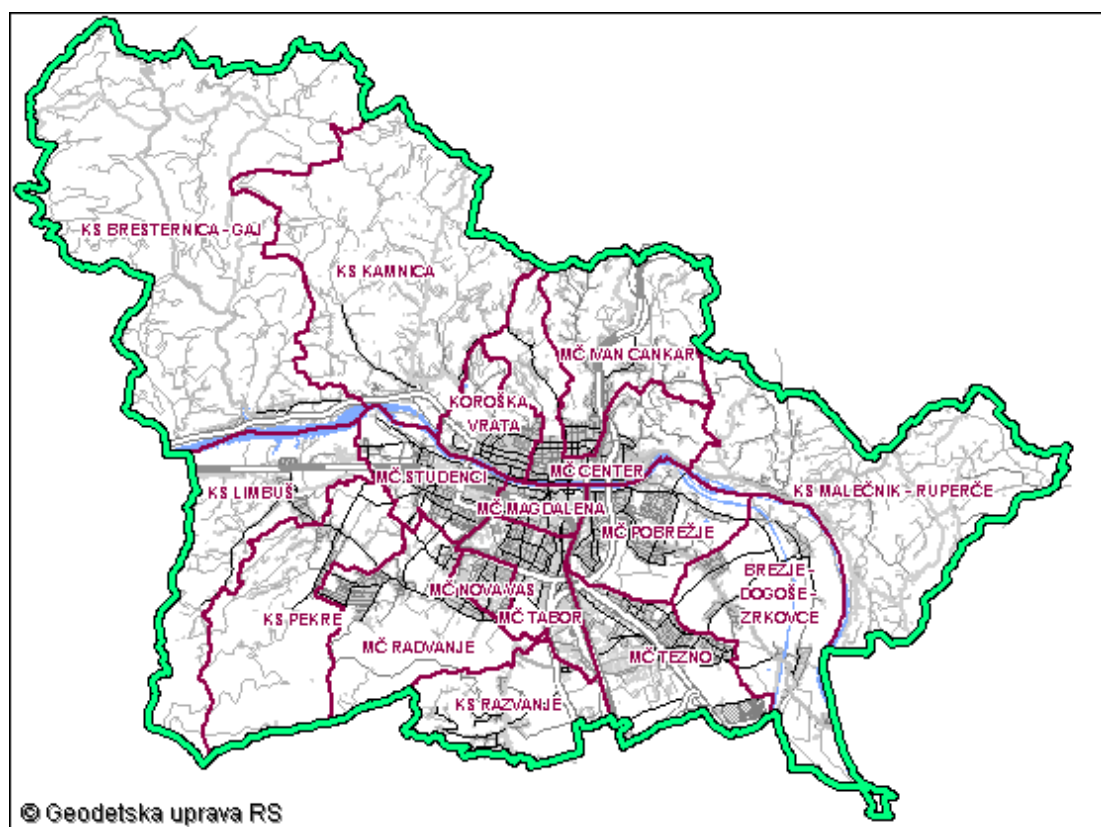
Mesto se je razširilo na obe strani reke Drave. V njem se naravno stekajo sklenjene pokrajine:

- 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 Ptuj

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.

Mesto Maribor je razdeljeno na 11 mestnih četrti in 6 krajevnih skupnosti.

**Slika 1/2:** Mestne četrti – krajevne skupnosti





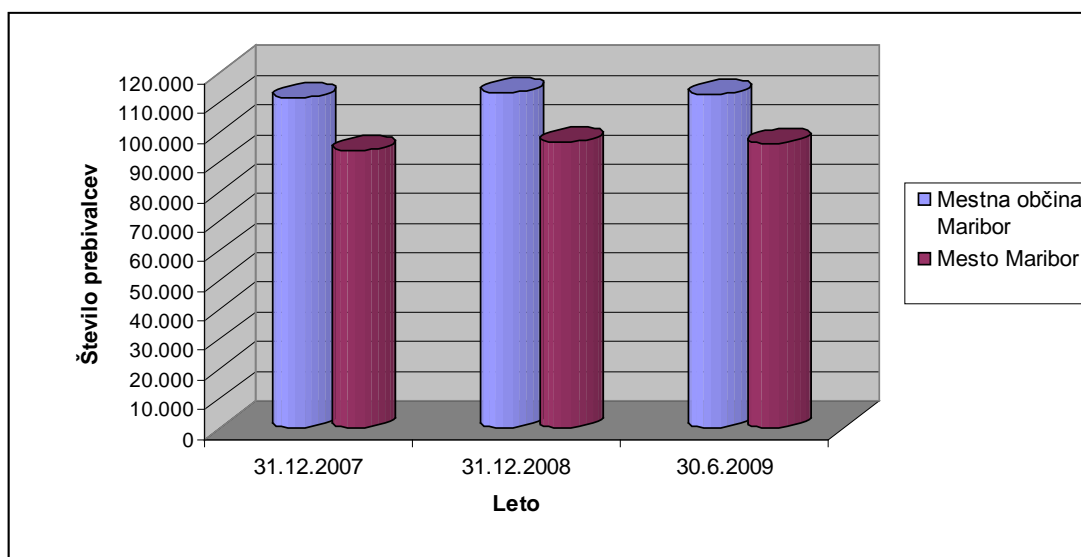
Naslednja tabela prikazuje gibanje števila prebivalcev v Mestni občini Maribor in mestu Maribor po presečnih obdobjih od leta 2007 do 2009.

**Tabela 1/1:** Gibanje števila prebivalcev v Mestni občini Maribor ter mestu Maribor v letih 2007-2009

Leto	31.12.2007	31.12.2008	30.6.2009	Povprečna rast v %
Mestna občina Maribor	111.340	113.113	112.642	0,59
Mesto Maribor	93.584	96.408	96.090	1,34

Vir: Surs

**Graf 1/1:** Gibanje števila prebivalcev v Mestni občini Maribor ter mestu Maribor v obdobju 2007-2009



Spodnja tabela prikazuje ekonomske kazalnike Mestne občine Maribor za mesec februar leta 2010.

**Tabela 1/2:** Ekonomski kazalniki Mestne občine Maribor za februar 2010

Povprečna bruto plača	1.412,87 EUR
Povprečna neto plača	916,66 EUR
Delovno aktivno prebivalstvo	61.799
Zaposlene osebe	58.119
Samozaposlene osebe	3.680
Samozaposlene osebe brez kmetov	3.466
Kmetje	214
Stopnja registrirane brezposelnosti	15,2%

Vir: (<http://e-uprava.gov.si/ispo/>), 10.5.2010

## 2.2 Razlogi za investicijsko namero

Promet v slovenskih mestih in okolici je izrazito podrejen avtomobilu. Od vseh poti na kopnem jih v Sloveniji kar 90 % opravimo z avtomobilom, kar nas uvršča na prvo mesto v Evropski uniji (DG-ET 2006).

Tudi mesto Maribor je vključno s svojo okolico izpostavljeno stalni rasti števila rednih uporabnikov avtomobilov in hkratnemu upadanju uporabe javnega potniškega prometa (JPP), koles ter pešačenja kot oblike premagovanja razdalj v mestu. Razmerje v prid individualnega motoriziranega prometa se vztrajno povečuje. Količina pločevine v mestu se čedalje večja, medtem ko se na večini avtobusnih linij srečujejo z znatnim upadanjem števila prevoženih potnikov in posledično s tem se te linije označujejo za nerentabilne. .

V kolikor se želi izboljšati mobilnost v mestu Maribor (kakovost in hitrost) bo potrebno več pozornosti nameniti okolju prijaznim načinom prevoza. Pri tem ne mislimo samo na okolje kot tako in škodljive vplive motoriziranega prometa ampak na vse karakteristike, ki gosto naseljeno urbano okolje sestavljajo. To enostavno ne prenese nobenega, še tako dodelanega in razvitega sistema, ki temelji izključno na individualnem motoriziranem prometu. Dejstvo je, da brez kakovostnega JPP, ki ga dopolnjujeta kolesarski in peš promet v mestnem okolju enostavno ne gre vzpostaviti kvalitetnega, okolju in prebivalcem prijaznega in učinkovitega sistema.

Iz tega razloga je predlaganih nekaj ukrepov s katerimi se želi doseči izboljšanje stanja ali vsaj nekoliko umiriti trend konstantnega slabšanja kakovosti in učinkovitosti kar zadeva mobilnost v mestu Maribor. Glavne aktivnosti so usmerjene na izboljšanje kolesarskega prometa, vendar je s smotno zasnovano in navezavo na (JPP), možno doseči tudi znatno izboljšanje kakovosti dostopa in uporabe JPP v mestu, saj se obe obliki prometa dobro dopolnjujeta. V mestu je več kot polovica voženj na delo in šolo opravljena z avtomobilom.

Poleg tega so omenjeni predlogi v skladu s sprejeto resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije, ki med drugim zavezuje k zagotavljanju zadovoljive stopnje mobilnosti prebivalstva, ki mora temeljiti na uporabi v danih razmerah najbolj primernega transportnega sistema ter k izgradnji in vzdrževanju prometne infrastrukture za nemotorizirani promet, s katero se vzpodbujata uporaba koles in hoja na ustreznih relacijah.

Predvidene aktivnosti posamezne operacije imajo nedvomno vpliv na doseganje omenjenjenih ciljev. Med njimi bi izpostavili naslednje aktivnosti:

- Vzpostavitev nove kolesarske in prometne in neprometne infrastrukture.
- Promocija trajnostnih oblik na delo »mobilnostni načrti na delo«.
- Obnova in oprema prostorov za vzpostavitev »Centra za trajnostno mobilnost«.
- Izdelava in izvedba promocijskih produktov, zloženk, kolesarskih kart, dogodkov oz. prireditvev.
- Priprava Načrta trajnostne mobilnosti za Maribor in okolico.

## 2.3 Analiza obstoječega stanja

### 2.3.1 Analiza obstoječega stanja prometne ureditve dela Žolgarjeve ceste in Ceste Zmage – območje ob osnovnih šolah Franceta Prešerna in Borisa Kidriča, v Mariboru

Predmet operacije je ureditev prometnega režima na Žolgarjevi cesti in Cesti Zmage, na območju osnovnih šol Franceta Prešerna in Borisa Kidriča v Mariboru.

Promet po obeh cestah na območju šol je sedaj dvosmeren do zapore s cvetličnimi koriti na Žolgarjevi cesti, pri vhodu v obe šoli. Zaradi navedene zapore v obeh slepih cestah prihaja do prometnih zastojev, divjega parkiranja, ...

Promet ob obeh šolah ni samo neurejen, temveč je posledično tudi nevaren predvsem za učence obeh osnovnih šol.

Pri prometni ureditvi je potrebno upoštevati tudi predvideno izgradnjo hotela QUADRO na zahodni strani ceste Zmage in predvideni prometni režim hotela, obstoječe uvoze v garaže severno od Žolgarjeve ceste in servisni dostop – dostavo za Foto Tabor.

Na navedenem območju ni urejenega kolesarskega prometa.

V projektni nalogi za izgradnjo nove telovadnice OŠ Franceta Prešerna je bila predvidena tudi sprememba namembnosti dela ceste Zmage ob šolskem dvorišču. Ta del ceste Zmage bi se naj izvzel iz javnega dobra in zaprl za javni promet. Na osnovi izdelanega predloga prometne ureditve, je Urad za komunalo, promet, okolje in prostor podal stališče, iz katerega nedvoumno izhaja, da ni pravne podlage za zaprtje javne ceste, oz. pravne podlage, ki bi omogočila parkiranje samo za določene skupine voznikov.

Glede na navedeno stališče prometnega urada je izdelana nova prometna ureditev območja obeh šol. S to operacijo se na območju obeh šol predvideva novi prometni režim z omejitvijo hitrosti, območje se uredi kot območje umirjenega prometa, obe lokalni javni cesti se ohranjata, uredijo se pločniki za pešce in kolesarske steze ter v okviru prostorskih danosti legalizirajo do sedaj neurejena parkirišča.

### 2.3.2 Analiza obstoječega stanja kolesarskega prometa v širšem mestnem središču

Na območju širšega mestnega središča je bilo ugotovljeno, da bi bilo potrebno predhodno ukiniti način in obliko parkiranja ali pa spremeniti način postavitve iz pravokotnega in poševnega, v način vzdolžnega parkiranja.

To bi imelo za posledico večje preureditve in seveda analizo ter zagotovitve večjega števila parkirnih mest na ustreznih in možnih lokacijah izven območja. Zaradi tega v nadaljevanju navajamo samo ulice oziroma odseke, kjer sedanje omejitve ne omogočajo oziroma ne dopuščajo ustreznih označb. Ti odseki so:

- Gregorčičeva ulica, od Strossmayerjeve ulice do Grajske ulice,
- Krekova ulica, od Trubarjeve ulice do Ulice heroja Staneta,
- Ulica heroja Tomšiča, od Krekove ulice do Mladinske ulice,
- Tyrševa ulica, od Gregorčičeve ulice do Mladinske ulice,
- Trubarjeva ulica, od Gregorčičeve ulice do Mladinske ulice,
- Cankarjeva ulica, od Aškerčeve ulice do Razlagove ulice,
- Kopitarjeva ulica, od Kersnikove ulice do Partizanske ceste,
- Ulica heroja Staneta, od Maistrove ulice do Trga generala Maistra (zahodna stran),
- Trg Borisa Kidriča, od Cafove ulice do Partizanske ceste (severna stran),
- Cankarjeva ulica, od Razlagove ulice do Partizanske ceste (vzhodna stran),
- Slovenska ulica, od Gledališke ulice do Strossmayerjeve ulice (severna stran),

- Cafova ulica

Ob tem je potrebno opozoriti na naslednje:

- celotna poteza Partizanske ceste, od Tomšičeve ulice do Svetozarevske ulice, ima že označene kolesarske steze,
- kolesarska steza je označena tudi na južnem pločniku Mladinske ulice, od Strossmayerjeve ulice do Ulice heroja Staneta,
- poteza Ulica heroja Tomšiča – Grajska ulica, Slovenska ulica do Gledališke ulice, Grajski trg, Trg svobode, so opredeljeni, kot cona za pešce, kjer je vožnja s kolesom dovoljena, vendar ni označena.

Za vse obdelane poteze pa velja, da so obstoječi pločniki ustrezno široki in omogočajo predlagane označbe v smislu talne in vertikalne prometne signalizacije.

### **2.3.3 Analiza obstoječega stanja na področju uvajanja in promocije trajnostne mobilnosti v Mariboru**

Čeprav se stanje na področju uvajanja in promocije trajnostne mobilnosti v Mariboru počasi le premika na bolje, pa vseeno še veliko manjka. V kolikor želimo načrtno in predvsem celovito ter dolgoročno spodbujati okolju prijazne in predvsem trajnostne oblike mobilnosti, moramo omogočiti tako razvoj prometne kot tudi neprometne infrastrukture. Zraven izgradnje trajnostno usmerjene prometne infrastrukture, so zelo pomembne aktivnosti pri pripravi načrtov trajnostne mobilnosti v mestu in okolici ter priprava drugih pomembnih prometnih dokumentov in strategij. Kot podporne aktivnosti so za učinkovitost različnih ukrepov zelo pomembne promocijske in osveščevalne akcije ter kampanje. Seveda je potrebno pri tem aktivno vključevati in upoštevati zainteresirano javnost ter nevladne organizacije s tega področja.

### 3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

#### 3.1. Preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami

Predmetne operacije so usklajene z Operativnim programom krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007-2013 v okviru prednostne usmeritve »Regionalni razvojni programi« razvojne prioritete »Razvoj regij«.

Prednostna usmeritev »Regionalni razvojni programi« vključuje ukrep »Razvoj urbanih območij« v okviru katere so tudi umeščene predmetne operacije in sicer v okviru naslednjih upravičenih namenov:

- zagotavljanje čistih transportnih sistemov (prometna in neprometna rastrukture za potrebe nemotoriziranega prometa v mestnih naseljih (kolesarske steze in poti, pešpoti objekti za varno shranjevanje koles, informacijska infrastruktura, spodbujanje rabe nemotoriziranih prevoznih sredstev (varne poti v šolo, s kolesom na delo, vzpostavitev centrov trajnostne mobilnosti, ipd);
- načrtovanje učinkovitega JPP in/ali trajnostne mobilnosti v mestih in širših gravitacijskih območjih z namenom vplivanja na potovalne navade in izbiro načina prevoza, vključno z načrti za upravljanje mobilnosti ter izvajanje strategij za upravljanje povpraševanja); operacije morajo biti skladne z nacionalnimi usmeritvami in veljavnimi standardi na tem področju.

Operacije so skladne s ciljem 4. prioritete »Razvoj regij« v okviru Operativnega programa krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007-2013 tj. skladen razvoj regij. Z izvedbo operacij se zasleduje skladen razvoj z uravnoteženimi gospodarskimi, socialnimi in okoljskimi vidiki regije. Z operacijami se bo prispevalo k:

- zmanjševanju razlik v kakovosti življenj ter ekonomski in socialni blaginji ob upoštevanju varstva okolja in zmanjševanju razlik v zdravju in
- povečanju blagostanja prebivalstva ob upoštevanju načel trajnostnega razvoja.

Celoviti programi prenove mest in degradiranih urbanih središč, s katerimi bodo razvojne regije okrepile povečevanje učinkovitosti in konkurenčnosti mest in urbanih območij vključno z njihovo dostopnostjo, so tako pomembna vsebina regionalnih razvojnih programov. Razvoj regij, ki bo temeljil na učinkovitem in kvalitetnem notranjem razvoju naselij, podprtim s celovito prenovo mest in drugih naselij ter degradiranih urbanih območij, bo tako omogočal zagotavljanje socialne vključenosti, preprečevanje degradacij okolja in s tem povečanje njihove konkurenčnosti.

Predmetne operacije bodo omogočale vzpostavitev trajnostne mobilnosti v mestu Maribor.

Operacija je vključena v Izvedbeni načrt Regionalnega razvojnega programa 2010-2012 Podravske regije, v okviru programa »Večja dostopnost do javne infrastrukture in javnih storitev« ter v okviru ukrepa »Razvoj javnega potniškega prometa ter ostalih trajnostnih oblik mobilnosti«.

### 3.2. Predmet celotne operacije

#### 3.2.1. Operacija 1: Vzpostavitev nove kolesarske prometne in neprometne infrastrukture (investicijska)

##### a) Vodenje kolesarskega prometa v širšem mestnem središču

V okviru te operacije se bo uredilo vodenje kolesarjev na območju severo-vzhodnega dela mesta Maribor. Gre za območje, katerega na severni strani omejuje Tomšičeva ulica, na vzhodni in južni strani Partizanska cesta in Slovenska ulica, na zahodni strani Strossmayerjeva ulica, na severni strani (proti vzhodu) Mladinska ulica in Maistrova ulica ter ob zahodnem robu še Ulica heroja Staneta (ob vzhodnem robu mestnega parka).

##### b) Prometna ureditev dela Žolgarjeve ceste in Ceste Zmage

Maribor je drugo največje slovensko univerzitetno mesto. Poleg Univerze ima še veliko število osnovnih in srednjih šol. Prometna dostopnost do šol temelji na uporabi različnih prevoznih sredstev, še največkrat je v uporabi avtomobil. Starši s prevozom svojih otrok zaradi neurejenosti dostopa do šol povzročajo nevarnost za druge bolj ranljive udeležence v prometu. Predvsem pešci in kolesarji so zaradi neurejene prometne infrastrukture pogosto v nevarnosti. Ureditev nove dostopnosti po Žolgarjevi cesti in Cesti Zmage, na območju osnovnih šol Franceta Prešerna in Borisa Kidriča je zelo pereča predvsem zaradi neurejenih prometnih razmer.

Promet po obeh cestah na območju šol je sedaj dvosmeren do zapore s cvetličnimi koriti na Žolgarjevi cesti, pri vhodu v obe šoli. Zaradi navedene zapore v obeh slepih cestah prihaja do prometnih zastojev in divjega parkiranja. Promet ob obeh šolah ni samo neurejen, temveč je posledično tudi nevaren predvsem za učence obeh osnovnih šol. Na navedenem območju ni urejenega kolesarskega prometa.

Glede na izhodišča prometnega urada je izdelana nova prometna ureditev območja obeh šol. S to operacijo se na območju obeh šol predvideva novi prometni režim z omejitvijo hitrosti, območje se uredi kot območje umirjenega prometa, obe lokalni javni cesti se ohranjata, uredijo se pločniki za pešce in kolesarske steze ter v okviru prostorskih danosti legalizirajo do sedaj neurejena parkirišča.

#### 3.2.2. Operacija 2: Obnova in oprema prostorov za vzpostavitev »Centra za trajnostno mobilnost« (investicijska)

Čeprav se stanje na področju razvoja, uvajanja in promocije trajnostne mobilnosti v Mariboru počasi le premika na bolje, pa vseeno še veliko manjka. V kolikor se želi načrtno in predvsem celovito ter dolgoročno spodbujati okolju prijazne in predvsem trajnostne oblike mobilnosti, se mora omogočiti tudi razvoj neprometne infrastrukture. Kot podporne aktivnosti so za učinkovitost različnih ukrepov zelo pomembne promocijske in osveščevalne akcije ter kampanje. Seveda je potrebno pri tem aktivno vključevati in upoštevati zainteresirano javnost ter nevladne organizacije s tega področja.

Center za trajnostno mobilnost bo večnamenski prostor, ki bo dolgoročno namenjen koordinaciji in aktivni promociji trajnostne mobilnosti v mestu. Zelo pomembna funkcija Centra bo tudi vzpostavitev funkcije koordinatorja za trajnostno mobilnost v mestu in »javne kolesarske kuhinje«, ter izboljšanje možnosti za delovanje nevladnih organizacij na prometnem področju.

### **Predlog dejavnosti centra:**

#### **1. Kolesarska kuhinja**

To bo prostor z dostopom do orodij in ostale opreme s katero se lahko popravi kolo. Tam se bo lahko našlo že uporabljeno kolo (second hand), ponovno sestavilo kolo po delih ali nadgradilo že obstoječe kolo. Je trajno nekomercialen prostor, namenjen promociji kolesarske kulture. Ima kooperativno mentaliteto, promovira ponovno, trajnostno uporabo starih koles in sestavljanje novih koles iz recikliranih delov.

Sekundarna usmeritev je izobraževanje ljudi o vzdrževanju, pregledu, servisu, samozadostnosti in demistifikaciji koles, z namenom promovirati njihovo varno uporabo v skupnosti. Kolesarska kuhinja je neprofiten, skupnostni prostor, ki plemeniti skupnost s promocijo samozanesljivosti, izobraževanja in socialne sinergije, ki se nanaša na kolesarjenje.

#### **Zakaj je potrebna?**

Ker večina ljudi ne ve kako popraviti svoje kolo.

Ker se ljudje ponavadi vozijo z »nevarnimi« kolesi.

Ker obstaja potreba po ozaveščanju o dostopu do bolj poceni in zanesljivega transporta.

Ker je potrebno promovirati varnejšo vožnjo s kolesom skozi povečani dostop do izobraževanja, orodij in znanja.

Ker lahko kolesarjenje v mestu Maribor pomeni enostavno rešitev, ki promovira fizično zdravje, nižje emisije ogljika v ozračje in povečano osebno odgovornost do okolja in soseke.

Kolesarska kuhinja je neprofitna, zbrani denar od gostov in uporabnikov je namenjen vzdrževanju, izboljšanju in/ali širitvi same kolesarske kuhinje ali njenih projektov.

#### **2. Informativne izobraževalne aktivnosti**

V okviru Centra bodo izvajane naslednje aktivnosti:

- nasveti pri nakupu koles in opreme,
- informacije o možnosti kolesarjenja v Mariboru in širši okolici,
- knjižnica,
- organiziranje dogodkov za promocijo trajnostne mobilnosti (izleti, razstave, prireditve, projekti...),
- priprava in izdajanje kolesarskih publikacij, kart, zloženk....

#### **3. Koordinator trajnostne mobilnosti**

Pomemben člen podpornega okolja za razvoj in promocijo trajnostne mobilnosti v mestu je vzpostavitev javne funkcije – **Koordinator trajnostne mobilnosti**, katerega glavne aktivnosti so:

- sodelovanje z občinskimi službami, Uradom za promet ter načrtovalskimi in strokovnimi organizacijami pri izdelavi raznolikih prostorskih aktov in strokovnih podlag ter načrtov,
- aktivno sodelovanje pri zasnovi in izvajanju interdisciplinarnih razvojnih projektov in programov trajnostne mobilnosti (na občinski, regijski in deloma tudi državni ravni),
- pomoč pri izvajanju vsakoletnega programa promocije trajnostne mobilnosti (Teden trajnostne mobilnosti ),

- sodelovanje pri prometnem monitoringu (štetja, anketiranja udeležencev v prometu...) v zvezi z uporabo trajnostnih prevoznih sredstev,
- sodelovanje z izvajalci javnega avtobusnega in železniškega potniškega prometa,
- svetovanje zainteresiranim glede ureditve njihovih kolesarskih parkirišč.

### 3.2.3. Operacija 3: Izdelava načrta za trajnostno mobilnost v mestu in okolici (neinvesticijska)

Mobilnost zavzema v življenju posameznika, gospodinjstva, pa tudi družbe kot celote, pomembnejše mesto, kot se morda zdi. V zgodovinskem razvoju je človek namreč lokacije, kjer lahko zadovoljuje svoje osnovne potrebe, »razmetal« po prostoru. Proces še ni zaključen, saj se razdalje, ki jih mora premagati povprečen Evropejec, da bi se šolal, oskrboval, prišel in odšel z delovnega mesta, rekreiral, obiskal prijatelje ali kulturne prireditve itd. še povečujejo. Naporu posameznika, pa tudi družbe, so bili desetletja usmerjeni v zagotavljanje individualne motorizirane mobilnosti. Družinski proračuni so izjemno obremenjeni s stroški za transport (beri: nakup in vzdrževanje osebnega avtomobila), državni in lokalni proračuni pa s stroški gradnje in vzdrževanja cestne infrastrukture.

Velik del Evrope, pa tudi Slovenije, je – sicer pozno, pa vendar – spoznal, da je razvoj spodbujanja osebne motorizirane mobilnosti trčil na prostorske, okoljske, finančne, pa še kakšne meje. Iz tega spoznanja – spremenjenega vrednostnega sistema – se je pojavila potreba, da se prevrednot koncepte mobilnosti.

Tudi zaradi tega sodobna mesta potrebujejo spremembo v načinu vodenja, upravljanja in načrtovanja prometne politike. Razlogi za spremembe v mestnem prometu so predvsem:

- zdravstvene narave (debelost, premalo gibanja prebivalstva,...),
- odvisnost od fosilnih pogonskih goriv,
- boj proti globalnemu segrevanju oziroma spreminjanju podnebja in
- kakovost bivanja v mestu.

Dejstvo je, da je za naselja, ki ležijo v močnem gravitacijskem območju večjih središč, problematika mobilnosti še dodatno pomembna. Prebivalci teh naselij za zadovoljevanje osnovnih bivalnih funkcij (predvsem delo, šolanje, oskrba) porabijo bistveno več časa in več denarja, pri potovanjih so izpostavljeni več varnostnim in zdravstvenim tveganjem itd. kot je to sicer v povprečju. V zameno (seveda) bivajo v cenejšem in bolj zdravem okolju.

Sodobni trajnostni mobilnostni načrti temeljijo na novih konceptih »blaginje«, kjer se ob siceršnjih imperativih trajnostnega razvoja (varovanje zdravja, okolja), ne zanemarja želja in potreba po določeni ekonomski aktivnosti in rasti. Prevrednoteni koncepti mobilnosti iščejo predvsem rešitve, ki bi:

- pri potovanjih ljudem **omogočale izbiro** in jih ne vezale na osebni prevoz;
- ljudi in njihove potrebe obravnavale **enakovredno**; tudi tistih približno 50 % ljudi, ki ne more kot voznik opraviti neke poti, mora imeti možnost samostojnega gibanja po prostoru;
- a pri tem **ne bistveno ogrozati ekonomije**.

Izdelava načrta trajnostne mobilnosti je postopek, ki zahteva zelo širok in kompleksen pristop. Upoštevati je potrebno vse politike, ki imajo vpliv na prometni sektor, kot npr. socialna vključenost, vprašanja varnosti, varovanja okolja in zagotavljanja ekonomskega razvoja mesta Maribor. Pri tem je potrebno upoštevati tudi širše geografsko območje – delovne migracije iz sosednjih občin.

Ukrepi, določeni v okviru akcijskega načrta, morajo predstavljati uravnotežene in celovite rešitve. Zelo pomembno je tudi sodelovanje javnosti, saj je le tako mogoče resnično razumeti prometne probleme in potrebe. V akcijskem načrtu bodo določene neposredne aktivnosti, opisani ukrepi, določeni časovni okvirji, odgovornosti,...



### 3.2.4. Operacija 4: Promocija in vzpostavitev trajnostnih oblik prevoza na delo (načrti mobilnosti za podjetja in javne ustanove) – (neinvesticijska)

#### Upravljanje mobilnosti v podjetjih

V prometu se vsak dan srečujemo s problemi kot so gneča in zastoji. Posledice so prometne nesreče, žrtve nesreč, hrup in onesnaževanje zraka. Zaradi tega mora biti mobilnost v prometu boljše organizirana, kjer je javni prostor dostopen vsem, neodvisno od tega, ali kdo poseduje avtomobil ali ne. Ulice bi morale biti dovolj varne, da se otroci lahko zopet igrajo pred hišo. Pri tem bo kakovost zraka v mestih boljša, če bo več zelenih in manj cestnih površin. Nujno je boljše sodelovanje med udeleženci v prometu. Cilj, h kateremu se teži, je zanesljiv, udoben in dostopen prometni sistem. K temu lahko bistveno prispeva upravljanje z mobilnostjo.

Pri strategijah za boljše mobilnost ločimo »trde« in »mehke« ukrepe. Pod »trde« ukrepe štejemo poseg v prometno infrastrukturo, cenovno politiko in zakonodajo. Upravljanje mobilnosti v podjetjih vsebuje predvsem »mehke« ukrepe, ozaveščanje, informiranje in komunikacijo ter koordinacijo in organizacijo storitev.

Upravljanje mobilnosti je koncept na področju potniškega in tovornega prometa, ki spodbuja nova sodelovanja in ponuja paket ukrepov, ki spodbujajo in podpirajo učinkovito, okolju in družbi prijazno (trajnostno) mobilnost.

Ukrepi temeljijo predvsem na delovnih področjih informiranja, komunikacije, organizacije in koordinacije ter potrebujejo marketing.

#### Načrtovanje mobilnosti v podjetju

Upravljanje mobilnosti je nov koncept promocije trajnostnega prevoza. Bistvo upravljanja mobilnosti v podjetju so »mehki« ukrepi (npr. informiranje o obstoječih uporabniških storitvah in koordinacija le-teh), ki povečujejo učinkovitost »trdih« ukrepov pri načrtovanju prometa (npr. nove tramvajske linije, nove ceste in nove kolesarske poti). Orodja upravljanja mobilnosti ne zahtevajo nujno velikih investicij (v primerjavi s »trdimi« ukrepi), imajo pa lahko velik vpliv na spremembo mobilnostnega vedenja udeležencev v prometu.

#### Kaj je načrt mobilnosti v podjetju?

Načrt mobilnosti v podjetju skuša povezati transportne in ostale poslovne zadeve ter si s koordinirano strategijo prizadeva za boljši izkoristek sredstev podjetja. Strategija lahko vključuje promocijo javnega prevoza, delavskih avtobusov, sopotništva, kolesarjenja, pešačenja in predstavitev ukrepov kot so upravljanje s parkirnim prostorom ali bolj učinkovita raba prevoznih sredstev.

Izhajajoč iz ZDA se je načrt mobilnosti v podjetju hitro razširil po Evropi. Nekaj dobro znanih podjetij izvaja načrte mobilnosti in naraščajoče število podjetij premišluje o uvedbi takšnih načrtov.

Načrt mobilnosti je najbolj pogosto orodje za izvajanje upravljanja mobilnosti znotraj enega podjetja. Gre za obsežen in usmerjevalen dokument z napotki, kako izvajati upravljanje mobilnosti za določeno podjetje.

Na splošno lahko pri mobilnostnem načrtu uporabimo vsa sredstva, ki bi pomagala zmanjšati uporabo motoriziranih prevoznih sredstev za prevoz na in z delovnega mesta. Lahko je omejen na določene namenske vožnje na sedež podjetja, kot npr. promet dnevniških obiskovalcev ali promet zaposlenih vozačev.

Za uvedbo načrta mobilnosti je navadno potrebna raziskava (npr. anketa), s katero dobimo vpogled v potovalne navade na in z delovnega mesta, kot tudi v prometne razmere v okolici sedeža podjetja. Načrt določa ukrepe, kdo je odgovoren za vpeljavo ukrepov, kako naj bi se jih vpeljalo ter časovno organizacijo vpeljav. Mobilnostni načrt mora vsebovati eksplicitno stališče prizadevanj, ki naj bi bila dosežena v določenem časovnem razponu in naj bi delovala kot motivator, da bi prepričala finančnike in priskrbeli ciljne skupine za nadaljnjo vrednotenje.

Pomembno je pridobiti soglasje med vsemi vpletenimi v mobilnostni načrt, ter se posvetovati na vseh nivojih v organizaciji, da bi zagotovili čim večjo podporo izbranim ukrepom.

Termin »načrt mobilnosti« se do zdaj uporablja predvsem na nivoju podjetij. Vendar se lahko razvije v dokument za ostale ciljne skupine, kot za določeno mestno četrt ali za določene uporabnike (npr. mladostnike, hendikepirane).

### 3.3. Cilji celotne operacije

Z načrtovano operacijo: »**Ukrepi za trajnostno mobilnost v mestu**« želimo aktivno poseči v prometno dogajanje z jasnim namenom – zagotoviti meščanom boljše pogoje za večjo uporabo trajnostnih prevoznih sredstev in s tem omogočiti hitrejši razvoj trajnostne mobilnosti mestu.

Zaradi kompleksnosti prometne problematike v mestu in njegovi okolici je potrebno skrbno in celovito načrtovati raznolike aktivnosti na različnih vsebinskih področjih. Seveda je pri tem zelo pomembno, da lokalna skupnost doseže tako političen kot tudi strokoven dogovor o načinu, in dinamiki reševanja nastale prometne situacije. Brez sodelovanja strokovne in nestrokovne (NVO-ji) javnosti tega ni mogoče zadovoljivo doseči.

V okviru operacije je predvidena **priprava »Načrta trajnostne mobilnost za mesto in okolico« ter promocija in uporaba trajnostnih oblik prevoza na delo** (načrti trajnostne mobilnosti v podjetjih, javnih ustanovah). Za zagotovitev podpornega okolja za razvoj in promocije trajnostne mobilnosti v mestu in širše je predvidena **obnova in oprema prostorov za vzpostavitev Centra za trajnostno mobilnost**.

Kvalitetna prometna infrastruktura je osnovni pogoj za omogočanje razvoja trajnostnih prometnih sredstev, zato brez investicij na tem področju ne moremo zagotoviti varnega odvijanja prometa okolju prijaznih prometnih oblik.

V okviru operacije je predvidena **ureditev in vzpostavitev novih kolesarskih in peš povezav v mestu in vzorčna ureditev prometne dostopnosti do OŠ France Prešeren in Boris Kidrič**.

Z izvedbo predvidenih aktivnosti bodo doseženi naslednji cilji operacije:

- izboljšane bodo možnost za povečanje kolesarskega in peš prometa,
- izboljšanje podpornega okolja za razvoj trajnostne mobilnosti v mestu,
- povečanje možnosti za razvoj in promocijo trajnostne mobilnosti,
- povečanje deleža kolesarjev, pešcev in potnikov JPP (modal split),
- izboljšanje stanja okolja v mestu (nižje emisije CO<sub>2</sub> in PM 10 in 2.5 ),
- izboljšanje dolgoročnega načrtovanja trajnostne mobilnosti v mestu in okolici.

Cilji operacije bodo doseženi z:

- vzpostavitvijo/izgradnjo novih kolesarskih povezav ter peš površin v mestu,
- ureditvijo prometne dostopnosti do OŠ France Prešeren in Boris Kidrič,
- obnovo in opremo prostorov za ustanovitev Centra trajnostne mobilnosti v mestu,
- promocijo in pripravo načrtov za trajnostno mobilnost za podjetja in javne ustanove,
- pripravo Načrta trajnostne mobilnosti za mesto in okolico.

Operacija bo v skladu s ciljem - **skladen razvoj regij** v okviru OP krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007 – 2013, razvojne prioritete »Razvoj regij«, prednostna usmeritev OP – regionalni razvojni programi. Z izvedbo operacije zasledujemo skladen razvoj z uravnoteženimi gospodarskimi, socialnimi in okoljskimi vidiki regije. Operacija bo prispevala k:

- povečanju atraktivnosti urbanih območij zaradi izboljšanja infrastrukture za potrebe nemotoriziranih oblik prometa (kolesarji, pešci, ...),
- zmanjševanju razlik v kakovosti življenja ter ekonomski in socialni blaginji ob upoštevanju varstva okolja in zmanjševanju razlik v zdravju,

- vplivanju na potovalne navade in izbiro načina prevoza z načrti trajnostne mobilnosti in promocijo trajnostnih oblik mobilnosti in
- povečanju blagostanja prebivalstva ob upoštevanju načel trajnostnega razvoja.

### 3.4. Zakonodaja, ki ureja predmetno področje

V okviru predmetni operacij so bodo upoštevala naslednja splošna določila, in sicer:

- Zakon o urejanju prostora (Ur.l. RS, št. 110/02)
- Zakon o graditvi objektov (Ur.l. RS, št. 102/04)
- Zakon o javnih cestah (Ur.l. RS, št. 33/06-UPB1, 33/06, 45/08, 57/08, 42/09, 109/09)
- Zakon o varnosti cestnega prometa (Ur.l. RS, št. 56/08-UPB5, 57/08, 73/08, 58/09, 36/10)
- Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest (Ur.l. RS, št. 49/97)
- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opreми na javnih cestah (Ur.l. RS, št. 46/00, 110/06, 49/08, 64/08, 65/08-popr.)
- Pravilnik o načinu označevanja javnih cest in o evidencah o javnih cestah in objektih na njih (Ur.l. RS, št. 49/97)
- Pravilnik o načinu označevanja in zavarovanja del na javnih cestah in ovir v cestnem prometu (Ur.l. RS, št. 116/06, 88/08)
- Pravilnik o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja javnih cest (Ur.l. RS, št. 62/98)
- Navodilo o pripravljanju in izdajanju tehničnih specifikacij za javne ceste (Ur.l. RS, št. 69/98)

## 4 OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI »BREZ« INVESTICIJE IN ALI MINIMALNO ALTERNATIVO

### 4.1. Varianta »brez« investicije

Mesto Maribor je vključno s svojo okolico izpostavljeno stalni rasti števila rednih uporabnikov avtomobilov in hkratnemu upadanju uporabe JPP, koles ter pešačenja kot oblike premagovanja razdalj v mestu.

Razmerje v prid individualnega motoriziranega prometa se vztrajno povečuje. Količina pločevine v mestu se večja, medtem ko se na večini avtobusnih linij srečujejo z znatnim upadanjem števila prevoženih potnikov in posledično s tem se te linije označujejo za nerentabilne. Nadalje se posamezne frekvence voženj na teh "neatraktivnih" linijah manjšajo s čemer zapademo v začaran krog: uporabnikov ni zaradi pomanjkljive ponudbe in obratno.

V kolikor želimo izboljšati mobilnost v mestu Maribor (kakovost in hitrost) bo potrebno več pozornosti nameniti okolju prijaznim načinom prevoza. Pri tem ne mislimo samo na okolje kot tako in škodljive vplive motoriziranega prometa ampak na vse karakteristike, ki gosto naseljeno urbano okolje sestavljajo. To enostavno ne prenese nobenega, še tako dodelanega in razvitega sistema, ki temelji izključno na individualnem motoriziranem prometu. Dejstvo je, da brez kakovostnega JPP, ki ga dopolnjujeta kolesarski in peš promet v mestnem okolju enostavno ne gre vzpostaviti kvalitetnega, okolju in prebivalcem prijaznega in učinkovitega sistema.

V kolikor ne pride do izvedbe aktivnosti znotraj posamezne operacije, se ne bo izboljšala mobilnost v mestu Maribor, kar pomeni, da ne bo dana možnost za povečanje kolesarskega in peš prometa, kar vpliva na stanje okolja v mestu (povečanje emisij CO<sub>2</sub>). To tudi pomeni, da se ne bo izboljšalo podporno okolje za razvoj trajnostne mobilnosti v mestu in njena promocija. V kolikor se ne bo pristopilo k ureditvi kolesarskih poti, se ne bo izboljšala varnost v prometu. Ker je v mestu Maribor iz teh razlogov nujno potrebno pristopiti k ukrepom za trajnostno mobilnost v mestu, lahko zaključimo, da varianta »brez« investicije ni mogoča.

### 4.2. Varianta »z« investicijo

V nadaljevanju podajamo tehnično rešitev za prometno ureditev dela Žolgarjeve ceste in Ceste Zmage, vodenje kolesarskega prometa v širšem mestnem središču ter obnovo in opremo prostorov za vzpostavitev »Centra za trajnostno mobilnost«.

#### 4.2.1. Prometna ureditev dela Žolgarjeve ceste in Ceste Zmage – območje ob osnovnih šolah Franceta Prešerna in Borisa Kidriča v Mariboru

Z operacijo se na območju osnovnih šol F. Prešerna in B. Kidriča predvideva nova prometna ureditev, s katero se predvidi :

## MOTORNI PROMET

1. Na območju šol se predvidi enosmerni motorni promet z omejitvijo hitrosti – območje umirjenega prometa, s katerim se doseže pretočnost prometnice pri dovozih in odvozih otrok v šolo ter ureditev kolesarskega in peš prometa.
2. Glede na navedeno se po delu Žolgarjeve ceste, zahodno od uvoza v garaže stanovanjskega bloka ter po cesti Zmage do uvoza za predvideni hotel QUADRO, predvidi enosmerni motorni promet z uvozom po Žolgarjevi cesti.
3. Območje enosmernega prometa se uredi kot območje umirjenega prometa, z omejitvijo hitrosti, z zožitvijo vozišča, ter z ustrezno prometno horizontalno in vertikalno prometno signalizacijo.
4. Na obeh straneh območja umirjenega prometa se legalizirajo sedaj neurejena parkirišča z ustreznimi talnimi oznakami, predvidijo se parkirna mesta za dovoze otrok v šolo (5 PM za dostavo) in parkirišči za invalide (2 PM).
5. Z uvedbo ožjega voznega pasu na območju enosmernega prometa na delu Ceste Zmage se ob obojestranskem parkiranju uredi večje število parkirnih mest (23 PM). Pločnik na zahodni strani ceste in drevored se v celoti ohranjata, pločnik na vzhodni strani ceste je ožji za cca 70cm. Zožitev pločnika je potrebna zaradi zagotovitve tehničnih elementov parkirnih mest. Parkiranje je urejeno vzdolžno (zahodna stran ceste) ob cesti in pod kotom 45°(vzhodna stran ceste).
6. Ob Žolgarjevi ulici se legalizira skupaj 13 PM od tega 5 PM obstoječih ob južnem robu ceste in 8 novih PM (1 PM za invalida), kjer so bila prej neurejena parkirišča.
7. Dodatni dostavni mesti za dovoz otrok se predvidita tudi na Gorkega ulici.
8. Z navedenimi spremembami, se prometni režim na križišču Betnavske in Žolgarjeve c. ne spremeni, enako velja za prometni režim na križišču Ul. Pariške komune in Ceste Zmage.
9. Prometni režim za potrebe hotela QUADRO se zato ne spremeni.
10. Uredita - asfaltirata se oba uvoza-izvoza na severni strani Žolgarjeve ceste. (uvoz-izvoz delavnica, garaže).

## KOLESARJI

Na območju Žolgarjeve ceste se na novo uredita kolesarski stezi, povezani na obstoječo kolesarsko stezo ob Gorkega ulici in sicer:

1. Za kolesarski promet v smeri iz zahoda proti vzhodu se kolesarska steza uredi na zunanem robu pločnika ob šolski zgradbi.
2. Ulične svetilke, ki so sedaj ca 30-50 cm v pločniku se prestavijo izven območja predvidene kolesarske steze, tako, da kolesarski promet ne bo oviran.
3. Za kolesarski promet v smeri iz vzhoda proti zahodu se kolesarska steza uredi na severni strani ceste in sicer s pričetkom na pločniku pri križišču z Betnavsko cesto in poteka po robu pločnika, nato kolesarska steza prečka uvoz h garažam stanovanjskega bloka in nadalje poteka po desni strani cestišča, na delu, kjer je predviden enosmerni promet, na zahodni strani pa se na pločniku ob Gorkega ul. priključi na obstoječo kolesarsko stezo.
4. Za varen dostop iz kolesarske steze na pločniku Gorkega ulice do kolesarske steze na pločniku ob Žolgarjevi cesti, se predvidi novi prehod za kolesarje.
5. Obe kolesarski stezi omogočata varen dostop do kolesarnic, ki se uredijo na dvoriščih obeh šol.

## PEŠCI

1. Pločnik na območju obeh šol ob Žolgarjevi cesti in obojestransko ob Cesti Zmage se ohranja. Pločnik ob Žolgarjevi cesti se delno razširi za cca 1,0m od vhoda v šolo do Ceste Zmage.
2. Obstoječi pločnik iz Betnavske ceste na severni strani Žolgarjeve ceste se uredi in podaljša do novega prehoda za pešce na Žolgarjevi cesti.
3. Za varen prehod pešcev preko cestišča se predvidijo prehodi za pešce:
  - za dostop iz pločnika Gorkega ulice do pločnika ob Žolgarjevi cesti
  - za prehod preko Žolgarjeve ceste ob vhodu v šoli
  - za prehod preko uvoza v garaže (na severni strani Žolgarjeve ceste)

## URBANA OPREMA

1. Vzdlž razširjenega dela pločnika na Žolgarjevi cesti se namesti ustrezna urbana oprema (klopi, koši za smeti, konfini ). Vsi pločniki oz. hodniki za pešce so od cestišča ločeni z betonskim robnikom 15/25cm.
2. Obstoječi pločnik iz Betnavske ceste na severni strani Žolgarjeve ceste se uredi, opremi z urbano opremo (klopi, koši), predvidi se zasaditev dreves.
3. Na dvorišču obeh šol se ob dvoriščnih vhidih uredijo kolesarnice – nadstreški za kolesa.
4. Vzdlž obeh cest je obstoječ drevored, ki se ohranja. Na delih kjer drevesa manjkajo se zasadijo nova drevesa enake vrste kot je obstoječ drevored. Ob obstoječih in novih drevesih je predviden zeleni otok, ki se uredi v travnih ploščah. Ob Žolgarjevi cesti se lahko kot alternativa uporabijo kovinske rešetke za drevesa.

## IZVEDBA

S prometno ureditvijo Žolgarjeve ceste in Ceste Zmage je zaradi dotrajanosti asfaltnih površin na območju ureditve, predvidena tudi zamenjava zgornjega ustroja vseh utrjenih površin. Vse nove utrjene površine: ceste, parkirna mesta, kolesarske steze, hodniki za pešce se izvedejo v asfaltu **v enakih višinah in padcih kot je bila obstoječa ureditev**. Če se na licu mesta ugotovi, da je tampon neprimeren ga je potrebno zamenjati.

Novi robniki 15/25cm so predvideni med povoznimi in nepovoznimi utrjenimi površinami. Robniki 8/20cm so predvideni kot obroba travnih plošč - zeleni deli ob drevesih. Robniki se položijo v nivoju asfalta. Robniki 5/20cm so predvideni med hodnikom za pešce in zelenico na začetku Žolgarjeve ulice. Robniki se polagajo v betonski temelj C 12/15.

Odvodnjavanje je urejeno preko obstoječih in novih točkovnih požiralnikov z LTŽ rešetko za povezen promet.

Na Žolgarjevi ulici cesta »A« se zaradi razširitve pločnika dodatno namestijo trije točkovni cestni požiralniki. Požiralniki so tipski (betonski ali PE) globine 1,50m z iztokom 0,80m pod terenom. Požiralniki se z vezno cevjo PVC Ø150mm in 2% padcem vežejo na obstoječo meteorno kanalizacijo, ki poteka po Žolgarjevi ulici.

Površine namenjene zelenicam se humusirajo s humusom v debelini 10-20cm in zasejejo s travnim semenom. Parkirna mesta na Žolgarjevi ulici so urejena po sistemu vzdolžnega parkiranja v dimenzijah 6,0 x 2,50m 8 parkirnih mest. 1 parkirno mesto se predvidi za invalida v dimenzijah 6,0 x 3,0m. Na obstoječih parkirnih mestih se sistem pravokotnega parkiranja zamenja s sistemom parkiranja pod kotom 45° 5 PM.

Parkirna mesta na Cesti Zmage se uredijo po sistemu vzdolžnega parkiranja 6,0 x 2,50m 9PM (desni rob ceste) in sistemu parkiranja pod kotom 45° dimenzije 5,50 x 2,30m (levi rob ceste) 14 PM. 5% vseh parkirnih mest je predvideno funkcionalno oviranim osebam.

Parkirna mesta za kolesa so urejena na dvorišču obeh šol 4+3 skupno 7 komadov tipskih stojal za kolesa (1 komad=5 stojnih mest). Stojala za kolesa so v kvaliteti kot je npr. Stojalo za kolesa PRESENT (Cementarstvo Kremen).

Obravnava območje je urejeno z ustrezno horizontalno in vertikalno prometno signalizacijo, ki omogoča varno odvijanje prometa.

Vsi prometni znaki so iz Al.-pločevine z odsevno folijo tip II. Pritrjeni so na jeklenem drogu (stebričku) Ø64mm, pritrjenem na točkovni AB temelj. Stranice prometnih znakov so 600mm, okrogli prometni znaki so premera D= 600mm.

Spodnji rob prometnega znaka je od površine vozišča oddaljen 225cm. Prometnih znaki morajo biti od roba vozišča v horizontalni smeri oddaljeni vsaj 30cm.

Vse talne označbe so izdelane strojno z belo barvo, razen parkirnih mest za invalide, umirjanje prometa in mestih za dostavo, ki so v rumeni barvi. Oznake se izvedejo z enokomponentno barvo, širina črte je 10cm, debelina nanosa enega suhega sloja barve mora znašati 250 micronov. Pri izvedbi označb je potrebno barvi dodati posip iz svetlobno odbojnih kroglic v količini 0,25kg/m<sup>2</sup>.

Prehodi za pešce V-16 so širine 50cm. Prehod za pešce na Žolgarjevi ulici pred zožitvijo ceste je nivojsko dvignjen.

Barvane označbe na vozišču morajo zagotavljati lastnosti minimalno 1 leto od dneva drugega nanosa. Barva je enokomponentna, ki se nanaša dvakrat v presledku treh mesecev. Garancijska doba debeloslojnih označb mora biti 2 leti, življenska doba pa 5 let.

Nova prometna ureditev omogoča urejen in varen cestni promet na območju obeh šol za motorna vozila, pešce, kolesarje, kot tudi urejeno parkiranje za osebna vozila in varno ustavljanje vozil staršev ob dovozu in odvozu otrok iz šole.

#### 4.2.2. Vodenje kolesarskega prometa v širšem mestnem središču

V nadaljevanju so opisani osnovni ukrepi za posamezne ulice in odseke skozi območje obdelave, pri čemer so izbrani dve osnovni širini talne označbe kolesarske steze in sicer 1,00 m oziroma 1,20 m vključno s talno belo črto.

Glede na prostorske omejitve in možnosti so predlagane naslednji ukrepi za realizacijo.

##### **TOMŠIČEVA ULICA:**

Na celotnem odseku od Ulice heroja Staneta do Partizanske ceste, je na južnem pločniku neposredno ob zelenici označiti kolesarsko stezo v širini 1,00 m ter jo smiselno prostorsko prilagoditi vsem prečkanjem posameznih ulic in navezati na izvedeno stanje v križišču s Partizansko cesto.

Za vsakim križiščem, v smeri proti vzhodu, je potrebno postaviti prometni znak PZ II –42 (steza za pešce in kolesarje), kar pomeni 5 kom. znakov.

Na severni strani je kolesarje možno voditi v gabaritu obstoječega drevoreda (gramozna ureditev s posipom), kot skupno peš in kolesarsko pot ter jo označiti v smeri proti zahodu s prometnimi znaki PZ II – 43 (steza za mešani promet pešcev in kolesarjev) – 5 kom.

##### **AŠKRČEVA ULICA:**

Na celotni dolžini od Ulice heroja Staneta do Kersnikove ulice je možna označba kolesarske steze v širini 1,00 m na severnem pločniku, neposredno ob zelenici in tudi na južnem pločniku v širini 1,00 m in odmikom od robnika za 0,50 m, kot posledica vzdolžnega parkiranja ob južni strani vozišča. Postaviti je potrebno prometne znake PZ II – 42.

**MAISTROVA ULICA:**

Na odseku od Ulice heroja Staneta, do Kersnikove ulice je na severni in južni strani potrebno označiti kolesarsko stezo v širini 1,00 m in odmikom 0,50 m od robnika, kot posledica vzdolžnega parkiranja. Na pododseku med Ulico heroja Tomšiča in Ulica hroja Staneta je na severni strani potrebno označiti kolesarsko stezo v širini 1,20 m, neposredno ob zelenici . Postaviti je potrebno prometne znake PZ II – 42.

**MLADINSKA ULICA:**

Na odseku od Trubarjeve ulice, do Ulice heroja Tomšiča je na severni strani potrebno označiti kolesarsko stezo v širini 1,00 m z odmikom od robnika 0,50 m zaradi parkiranja. Na južni strani je že označeno. Na južni strani Mladinske in Maistrove ulice med Strossmayerjevo ulico in Ulico heroja Staneta, je že obstoječa označba. Na pododseku med Strossmayerjevo ulico in Trubarjevo ulico je na severni strani potrebno označiti kolesarsko stezo v širini 1,20 m, neposredno ob zelenici. Potrebno je postaviti prometne znake PZ II – 42.

**RAZLAGOVA ULICA:**

Na odseku med Ulico heroja Staneta in Kersnikovo ulico (Cafovo ulico) je na severni strani potrebno označiti kolesarsko stezo v širini 1,20, neposredno ob zelenici. Na južni strani je med Cankarjevo ulico in Cafovo ulico potrebno označiti kolesarsko stezo s širino 1,00 m in odmikom 0,50 m od robnika. Na pododseku med Ulico heroja Staneta in Cankarjevo ulico, je na južni strani potrebno označiti kolesarsko stezo v širini 1,20 m. Potrebno je postaviti prometne znake PZ II – 42.

**KERSNIKOVA ULICA:**

Možna je označba na vzhodni in zahodni strani v širini 1,20 m oziroma 1,00 m, neposredno ob zelenici, parkiranju ali drevesih.

**CANKARJEVA ULICA:**

Obnoviti je potrebno talno označbo na južnem delu (zahodna stran), med Razlagovo ulico in Partizansko cesto, v širini kolesarske steze 1,20 m, na vozišču.

**PREŠERNOVA ULICA:**

Obojestranska označba kolesarske steze je možna med Razlagovo ulico in Tomšičevo ulico v širini 1,00 m. Na južnem odseku med Partizansko cesto in Razlagovo ulico je oznaka možna samo na vzhodni strani v širini 1,00 m in odmaknjena 0,50 m od robnika, zaradi parkiranja.

**ULICA HEROJA STANETA:**

Med Razlagovo ulico in Tomšičevo ulico je na vzhodnem pločniku potrebno označiti kolesarsko stezo v širini 1,20 m, na zahodnem pločniku pa 1,00 m na delu med Maistrovo ulico in Razlagovo ulico. Preostali del severno, je voden skozi park po obstoječih poteh.

**STROSSMAYERJEVA ULICA:**

Možna je oznaka na vzhodnem pločniku v širini 1,20 m, oziroma 1,00 m ob liniji kandelabrov za javno razsvetljavo.

**OBMOČJE CONE ZA PEŠCE:**

Oznake niso predvidene – ostane obstoječe stanje in režim.

**OBMOČJE MESTNEGA PARKA:**

Zadrži se obstoječe razmere, brez dodatnih oznak.



#### KONČNA DOLOČILA:

- podani predlogi so izdelani kot prostorska prevera možnosti in medsebojno niso povezani v celoti, saj obstoječe stanje (parkiranje) to ne omogoča. Potrebne so predhodne korenite spremembe v smislu ukinitve ali drugačne oblike parkiranja – vzdolžno.
- predlagana talna označba kolesarskih stez z rdečo barvo,
- na primernih in ustreznih lokacijah (določene bodo na licu mesta), je potrebno talno označiti še (piktogram) smerno puščico – po potrebi (V – 25 do V – 29) in simbol kolesa,
- na vseh prečkanjih v križiščih je potrebno izvesti pogreznjene robnike, kjer takšna rešitev še ni izvedena,
- kolesarji so locirani v območje širine prehoda za pešce,
- na osnovi odločitve upravnega organa je na vseh smereh potrebno postaviti prometne znake PZ II – 42 (steza za pešce in kolesarje),
- označbe je možno izvajati etapno, kot funkcionalno zaključene celote,
- pred pričetkom izrisa je potrebno pritegniti k sodelovanju načrtovalca za sprotne označbe na terenu,
- rešitve je potrebno smiselno navezati na obstoječe stanje,
- odstraniti je potrebno vse obstoječe ovire, kot so cvetlična korita, vrtovi na pločniku ipd., kar uredi naročnik,
- vse nerešene detajle je potrebno uskladiti na licu mesta ob prisotnosti naročnika, izvajalca in načrtovalca,
- na vseh prečkanjih uvozov (izvozov) do objektov, preko pločnika oziroma kolesarske steze mora biti črta prekinjena.

#### 4.2.3. [Obnova in oprema prostorov za vzpostavitev »Centra za trajnostno mobilnost«](#)

Prenovljeni in opremljeni prostori bodo nudili delovne pogoje za koordinatorja trajnostne mobilnosti v mestu, možnost delovanja nevladnih organizacij s področja mobilnosti, možnost organizacije prireditev, razstav in promocije trajnostnih prevoznih sredstev, delovnih srečanj, izobraževanj in večerov »nove kulture mobilnosti«. V prostorih bo delovala tudi »kolesarska kuhinja« v kateri si bodo lahko občani sami popravljali in sestavljali kolesa ter omogočali hrambo koles in prtljage za potrebe kolesarskega turizma.

To bo prostor v kateri bo »kolesarska kuhinja, kjer bo:

Prostor:

- za delavnico, za skladiščenje in hrambo kolesarske prtljage, pisarno in prostor za sestanke in srečanja,
- dvorišče z lahkim dostopom za kolesa in njihovo parkiranje.

Oprema:

- stojala za kolesa, delovni pult, lesena ali magnetna stena za odlaganje orodja, police in zaboji za orodja in dele,
- pult za sprejem strank, gostov, obiskovalcev,
- stoli in miza za srečanja in sestanke.

Orodja:

- seti ključev, komplet izvijačev, kompresorska tlačilka, kladiva, klešče.

Deli:

- zračnice in plašči, verige, napere, gumice za zavore, zvonci, ...

## **5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANO POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE (NEUPRAVIČENE) STROŠKE IN NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI**

Ker se operacijo namerava prijaviti na razpis Službe Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj v okviru prednostne usmeritve »Regionalni razvojni programi« razvojne prioritete »Razvoj regij« Operativnega programa krepitve regionalnih razvojnih potencialov 2007-2013, smo celotno investicijo razdelili na upravičene investicijske stroške za sofinanciranje s strani Evropskega sklada za regionalni razvoj ter preostale stroške, ki se bodo sofinancirali iz občinskega proračuna.

Splošni kriteriji upravičenosti za sofinanciranje operacij s strani Evropskega sklada za regionalni razvoj so predvsem v krepitvi ekonomske in socialne kohezije v Evropski uniji z izravnavo regionalnega neravnovesja.

Stroški in izdatki so upravičeni, če:

- so z operacijo neposredno povezani, so potrebni za njeno izvajanje in so v skladu s cilji operacije,
- so dejansko nastali: za dela, ki so bila opravljena; za blago, ki je bilo dobavljeno; oziroma za storitve, ki so bile izvedene;
- so pripoznani v skladu s skrbnostjo dobrega gospodarja;
- nastanejo in so plačani v obdobju upravičenosti;
- temeljijo na verodostojnih knjigovodskih in drugih listinah in
- so izkazani v skladu z veljavnimi pravili Skupnosti in nacionalnimi predpisi.

Upravičeni stroški skladni z Navodili Organa upravljanja o upravičenih stroških za programsko obdobje 2007-2013 za okoljsko infrastrukturo so:

- stroški izvedbe gradbenih, obrtniških in instalcijskih del, vključno z zunanjim urejanjem okolja;
- stroški nakupa, dobave in vgradnje opreme, ki je upravičena v okviru namena vsebine operacije;
- stroški nakupa zemljišč (do 10% vrednosti celotnih upravičenih stroškov operacije);
- stroški nakupa zgradb;
- stroški storitev izdelave investicijske dokumentacije (razen dokumenta identifikacije investicijskega projekta);
- stroški storitev izdelave in revizije projektne dokumentacije;
- stroški storitev strokovnega nadzora gradnje;
- stroški storitev vodenja operacije s strani zunanjega izvajalca;
- stroški storitev informiranja in obveščanja javnosti o operaciji.

Do sofinanciranja iz Evropskega sklada za regionalni razvoj niso upravičeni naslednji stroški in izdatki:

- obresti na dolgove;
- nakup zemljišča v znesku, ki presega 10% skupnih upravičenih izdatkov zadevne operacije;
- povratni davek na dodano vrednost in
- davek na promet nepremičnin.

Davek na dodano vrednost je upravičen strošek, razen v primerih, ko je prejemnik sredstev kot zavezanec identificiran za namene DDV upravičen do odbitka DDV v skladu s predpisi, ki urejajo sistem DDV.

DDV prikazujemo kot neupravičen strošek.

### 5.1. Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Celotno investicijo smo razdelili na upravičene investicijske stroške in neupravičene stroške. Del upravičenih stroškov se bo predvidoma sofinanciral iz Evropskega sklada za regionalni razvoj, neupravičeni stroški pa se bodo sofinancirali iz občinskega proračuna.

Naslednja tabela prikazuje razdelitev investicije na upravičene in neupravičene stroške ter razdelitev po letih.

**Tabela 5/1:** Investicijska vrednost po stalnih cenah v EUR po letih

STROŠKI OPERACIJE	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Leto	Leto
	EUR			2010	2011
<b>VZPOSTAVITEV NOVE KOLESARSKE PROMETNE IN NEPROMETNE INFRASTRUKTURE</b>					
Stroški izvedbe gradbenih, obrtniških in instalacijskih del, vključno z zunanjim urejanjem objektov	278.551,55	278.551,55		262.086,07	16.465,48
Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so upravičeni v okviru namena vsebine operacije	1.800,00	1.800,00		1.800,00	0,00
Stroški nakupa, dobave in vgradnje ali amortizacije opreme	21.146,48	21.146,48		16.551,60	4.594,88
Stroški storitev izdelave in revizije projektne dokumentacije	7.305,00	7.305,00		7.305,00	0,00
Stroški storitev strokovnega nadzora gradnje	2.494,65	2.494,65		2.160,00	334,65
Stroški storitev informiranja in obveščanja javnosti o operaciji <sup>1</sup>	1.956,91	1.956,91		1.764,00	192,91
<b>Skupaj</b>	<b>313.254,59</b>	<b>313.254,59</b>		<b>291.666,67</b>	<b>21.587,92</b>
DDV (20%)	62.650,92		62.650,92	58.333,33	4.317,59
<b>Skupaj z DDV</b>	<b>375.905,51</b>	<b>313.254,59</b>	<b>62.650,92</b>	<b>350.000,00</b>	<b>25.905,51</b>
<b>OBNOVA IN OPREMA PROSTOROV ZA VZPOSTAVITEV »CENTRA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST«</b>					
Stroški izvedbe gradbenih, obrtniških in instalacijskih del, vključno z zunanjim urejanjem objektov	69.881,89	69.881,89			69.881,89
Stroški nakupa, dobave in vgradnje ali amortizacije opreme	19.685,04	19.685,04			19.685,04
Stroški storitev strokovnega nadzora gradnje	1.476,38	1.476,38			1.476,38
Stroški storitev informiranja in obveščanja javnosti o operaciji	1.181,10	1.181,10			1.181,10
<b>Skupaj</b>	<b>92.224,41</b>	<b>92.224,41</b>			<b>92.224,41</b>
DDV (20%)	18.444,88		18.444,88		18.444,88
<b>Skupaj z DDV</b>	<b>110.669,29</b>	<b>92.224,41</b>	<b>18.444,88</b>		<b>110.669,29</b>

<sup>1</sup> Stroški vključujejo: izdelavo in postavitve oglasnih desk, razlagalnih tabel, stroške oblikovanja in tiskanja informativnih gradiv, objave v različnih medijih, stroški izdelave oz. nadgradnje spletne strani, organizacije novinarskih konferenc oz. drugih dogodkov.

**TRAMOB – UKREPI ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST V MESTU**

STROŠKI OPERACIJE	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Leto	Leto
	EUR			2010	2011
<b>IZDELAVA NAČRTA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST V MESTU IN OKOLICI</b>					
Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so upravičeni v okviru namena vsebine operacije	98.425,20	98.425,20			98.425,20
Stroški storitev informiranja in obveščanja javnosti o operaciji	18.959,97	18.959,97			18.959,97
<b>Skupaj</b>	<b>117.385,17</b>	<b>117.385,17</b>			<b>117.385,17</b>
DDV (20%)	23.477,03		23.477,03		23.477,03
<b>Skupaj z DDV</b>	<b>140.862,20</b>	<b>117.385,17</b>	<b>23.477,03</b>		<b>140.862,20</b>
<b>PROMOCIJA IN VZPOSTAVITEV TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI NA DELO</b>					
Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so upravičeni v okviru namena vsebine operacije	40.994,09	40.994,09			40.994,09
Stroški storitev informiranja in obveščanja javnosti o operaciji	14.881,89	14.881,89			14.881,89
<b>Skupaj</b>	<b>55.875,98</b>	<b>55.875,98</b>			<b>55.875,98</b>
DDV (20%)	11.175,21		11.175,21		11.175,21
<b>Skupaj z DDV</b>	<b>67.051,19</b>	<b>55.875,98</b>	<b>11.175,21</b>		<b>67.051,19</b>
<b>Skupaj vse aktivnosti</b>	<b>578.740,15</b>	<b>578.740,15</b>	<b>115.748,04</b>	<b>291.666,67</b>	<b>287.073,48</b>
<b>DDV</b>	<b>115.748,04</b>				
<b>Skupaj vse aktivnosti z DDV</b>	<b>694.488,19</b>	<b>578.740,15</b>	<b>115.748,04</b>	<b>350.000,00</b>	<b>344.488,19</b>

## 5.2. Ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah

Obdobje od dneva določitve investicijskih stroškov po stalnih cenah (maj 2010) do konca izvedbe operacije (september 2011) 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).

Skladno z omenjeno uredbo ocenjujemo podražitve s povprečnimi stopnjami inflacije, ki so opredeljene v Pomladanski napovedi gospodarskih gibanj 2010 (UMAR, 02.04.2010).

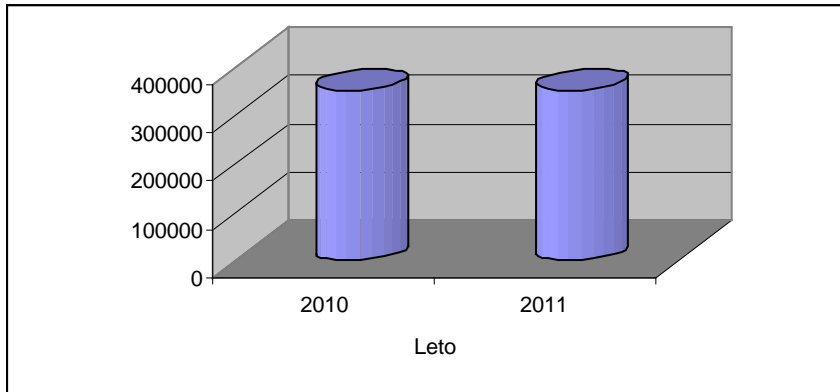
Pri preračunu investicijskih vrednosti po tekočih cenah smo upoštevali sledeče predpostavke:

- povprečna rast cen v višini 1,6% za leto 2011;
- razdelitev investicije po letih v skladu z opredeljenim časovnim načrtom izvedbe:

Tabela 5/2: Investicijska vrednost v tekočih cenah po letih v EUR

STROŠKI OPERACIJE	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Leto	Leto
	EUR			2010	2011
<b>VZPOSTAVITEV NOVE KOLESARSKE PROMETNE IN NEPROMETNE INFRASTRUKTURE</b>					
Stroški izvedbe gradbenih, obrtniških in instalacijskih del, vključno z zunanjim urejanjem objektov	278.815,00	278.815,00		262.086,07	16.728,93
Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so upravičeni v okviru namena vsebine operacije	1.800,00	1.800,00		1.800,00	0,00
Stroški nakupa, dobave in vgradnje ali amortizacije opreme	21.220,00	21.220,00		16.551,60	4.668,40
Stroški storitev izdelave in revizije projektne dokumentacije	7.305,00	7.305,00		7.305,00	0,00
Stroški storitev strokovnega nadzora gradnje	2.500,00	2.500,00		2.160,00	340,00
Stroški storitev informiranja in obveščanja javnosti o operaciji	1.960,00	1.960,00		1.764,00	196,00
<b>Skupaj</b>	<b>313.600,00</b>	<b>313.600,00</b>		<b>291.666,67</b>	<b>21.933,33</b>
DDV (20%)	62.720,00		62.720,00	58.333,33	4.386,67
<b>Skupaj z DDV</b>	<b>376.320,00</b>	<b>313.600,00</b>	<b>62.720,00</b>	<b>350.000,00</b>	<b>26.320,00</b>
<b>OBNOVA IN OPREMA PROSTOROV ZA VZPOSTAVITEV »CENTRA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST«</b>					
Stroški izvedbe gradbenih, obrtniških in instalacijskih del, vključno z zunanjim urejanjem objektov	71.000,00	71.000,00			71.000,00
Stroški nakupa, dobave in vgradnje ali amortizacije opreme	20.000,00	20.000,00			20.000,00
Stroški storitev strokovnega nadzora gradnje	1.500,00	1.500,00			1.500,00
Stroški storitev informiranja in obveščanja javnosti o operaciji	1.200,00	1.200,00			1.200,00
<b>Skupaj</b>	<b>93.700,00</b>	<b>93.700,00</b>			<b>93.700,00</b>
DDV (20%)	18.740,00		18.740,00		18.740,00
<b>Skupaj z DDV</b>	<b>112.440,00</b>	<b>93.700,00</b>	<b>18.740,00</b>		<b>112.440,00</b>
<b>IZDELAVA NAČRTA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST V MESTU IN OKOLICI</b>					
Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so upravičeni v okviru namena vsebine operacije	100.000,00	100.000,00			100.000,00
Stroški storitev informiranja in obveščanja javnosti o operaciji	19.263,33	19.263,33			19.263,33
<b>Skupaj</b>	<b>119.263,33</b>	<b>119.263,33</b>			<b>119.263,33</b>
DDV (20%)	23.852,67		23.852,67		23.852,67
<b>Skupaj z DDV</b>	<b>143.116,00</b>	<b>119.263,33</b>	<b>23.852,67</b>		<b>143.116,00</b>
<b>PROMOCIJA IN VZPOSTAVITEV TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI NA DELO</b>					
Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so upravičeni v okviru namena vsebine operacije	41.650,00	41.650,00			41.650,00
Stroški storitev informiranja in obveščanja javnosti o operaciji	15.120,00	15.120,00			15.120,00
<b>Skupaj</b>	<b>56.770,00</b>	<b>56.770,00</b>			<b>56.770,00</b>
DDV (20%)	11.354,00		11354		11.354,00
<b>Skupaj z DDV</b>	<b>68.124,00</b>	<b>56.770,00</b>	<b>11354</b>		<b>68.124,00</b>
<b>Skupaj vse aktivnosti</b>	<b>583.333,33</b>	<b>583.333,33</b>	<b>116.666,67</b>	<b>291.666,67</b>	<b>291.666,66</b>
<b>DDV</b>	<b>116.666,67</b>				
<b>Skupaj vse aktivnosti z DDV</b>	<b>700.000,00</b>	<b>583.333,33</b>	<b>116.666,67</b>	<b>350.000,00</b>	<b>350.000,00</b>

**Graf 5/1:** Predvidena dinamika investiranja



## 6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO, SKUPAJ Z INFORMACIJO O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI OZIROMA EKONOMSKI UPRAVIČENOSTI PROJEKTA

### 6.1. Predhodne idejne rešitve in študije

Za obseg potrebne vsebine dokumenta identifikacije investicijskega projekta smo upoštevali Uredbo o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06).

Osnova za ocene investicijskih vrednosti so bile sledeče strokovne podlage in sicer:

- Prostorska prevera in predlog označbe vodenja kolesarskega omrežja v širšem mestnem središču, Urbis d.o.o.; 2009.
- Popis del in ocena stroškov; Urbis d.o.o, januar 2010.
- Prometna ureditev dela Žolgarjeve c. in C. Zmage – območje ob OŠ Franceta Prešerna in Borisa Kidriča., PZI, Projektantska ocena investicije, IMO BIRO d.o.o., februar 2010.
- Izdelava IP in PZI dela projektne dokumentacije za ureditev poslovnega prostora Centra za trajnostno mobilnost na Partizanski ulici 21, Maribor, Biro za urbanizem Maribor, maj 2010.

### 6.2. Lokacija

**Regija:** Podravska statistična regija

**Občina:** Mestna občina Maribor

**Mesto:** Maribor

**Ulice:**

- Žolgarjeva ulica,
- Cesta Zmage,
- Tomšičeva ulica,
- Aškrčeva ulica,
- Maistrova ulica,
- Mladinska ulica,
- Razlagova ulica,
- Kersnikova ulica,
- Cankarjeva ulica,
- Prešernova ulica,
- Ulica heroja Staneta,
- Strossmayerjeva ulica,

Center za trajnostno mobilnost bo deloval na Partizanski ulici 21.

Natančnejši potek ureditve je podan v prilogi 1.

### 6.3. Terminski plan izvedbe investicije

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

V maju 2010 je bil potrjen dokument identifikacije investicijskega projekta. Investicijski program se je prav tako pripravil v maju 2010 kakor tudi projektna dokumentacija. Javni izbor izvajalca gradbenih del po potekal od junija do julija 2010. Izvedba del oz. gradnja ter vgradnja opreme bo potekala od julija 2010 do aprila 2011. V času gradnje in vgradnje opreme bo potekal tudi strokovni nadzor nad gradnjo. Aktivnosti informiranja in obveščanja javnosti bodo potekale od avgusta 2010 do septembra 2011. Zaključek operacije je predviden konec septembra 2011.



TRAMOB – UKREPI ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST V MESTU

Tabela 6/1: Okvirni terminski plan izvedbe

Aktivnost	2010												2011											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Priprava DIIP-a																								
Priprava IP																								
<b>VZPOSTAVITEV NOVE KOLESARSKE PROMETNE IN NEPROMETNE INFRASTRUKTURE</b>																								
Stroški izvedbe gradbenih, obrtniških in instalacijskih del, vključno z zunanjim urejanjem objektov																								
Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so upravičeni v okviru namena vsebine operacije																								
Stroški nakupa, dobave in vgradnje ali amortizacije opreme																								
Stroški storitev izdelave in revizije projektne dokumentacije																								
Stroški storitev strokovnega nadzora gradnje																								
Stroški storitev informiranja in obveščanja javnosti o operaciji																								
Skupaj celotna (bruto) vrednost operacije																								
<b>OBNOVA IN OPREMA PROSTOROV ZA VZPOSTAVITEV »CENTRA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST«</b>																								
Stroški izvedbe gradbenih, obrtniških in instalacijskih del, vključno z zunanjim urejanjem objektov																								
Stroški nakupa, dobave in vgradnje ali amortizacije opreme																								
Stroški storitev strokovnega nadzora gradnje																								
Stroški storitev informiranja in obveščanja javnosti o operaciji																								
Skupaj celotna (bruto) vrednost operacije																								
<b>IZDELAVA NAČRTA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST V MESTU IN OKOLICI</b>																								
Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so upravičeni v okviru namena vsebine operacije																								
Stroški storitev informiranja in obveščanja javnosti o operaciji																								
Skupaj celotna (bruto) vrednost operacije																								
<b>PROMOCIJA IN VZPOSTAVITEV TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI NA DELO</b>																								
Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so upravičeni v okviru namena vsebine operacije																								
Stroški storitev informiranja in obveščanja javnosti o operaciji																								
Skupaj celotna (bruto) vrednost operacije																								

#### 6.4. Pomembnejši vplivi investicije na okolje

Pri izvedbi operacije bodo upoštevana izhodišča varstva okolja:

- **učinkovitost izrabe naravnih virov** (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin),
- **okoljska učinkovitost** (uporaba najboljših razpoložljivih tehnik, uporaba referenčnih dokumentov, nadzor emisij in tveganj, zmanjšanje količin odpadkov in ločeno zbiranje odpadkov); pri gradnji bodo uporabljene najboljše razpoložljive tehnike, odvečni material se bo zbiral ločeno,
- **trajnostna dostopnost** (spodbujanje okolju prijaznejših načinov prevoza),
- **zmanjševanje vplivov na okolje.**

Operacija ne bo imela negativnih vplivov na okolje.

Investicija ne bo dodatno onesnaževala okolja, vode ali zraka, niti ne bo vplivala na povečanje hrupa v okolju. Z ekološkega vidika investicija ni sporna in ne bo povzročala dodatnih stroškov okolja zaradi hrupa, emisij ali oškodovane pokrajine.

S predmetno operacijo se ne posega na področja na katerih bi veljal posebni ali s smernicami določen režim varstva okolja. Investicija se umešča v že izdelan obstoječ prostor. Izvajalec bo upošteval vse standarde, ki jih predpisuje zakonodaja.

Aktivnosti v posamezni operaciji (nove označene kolesarske steze, promocija kolesarjenja na delo, center za trajnostno mobilnost) bodo vplivale na izboljšanje pogojev za kolesarje v mestu, kar bo posledično vplivalo na zmanjšanje števila voženj z avtomobilom in s tem izboljšanje stanja okolja zaradi zmanjšanja količine emisij motoriziranega prometa in hrupa.

#### 6.5. Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

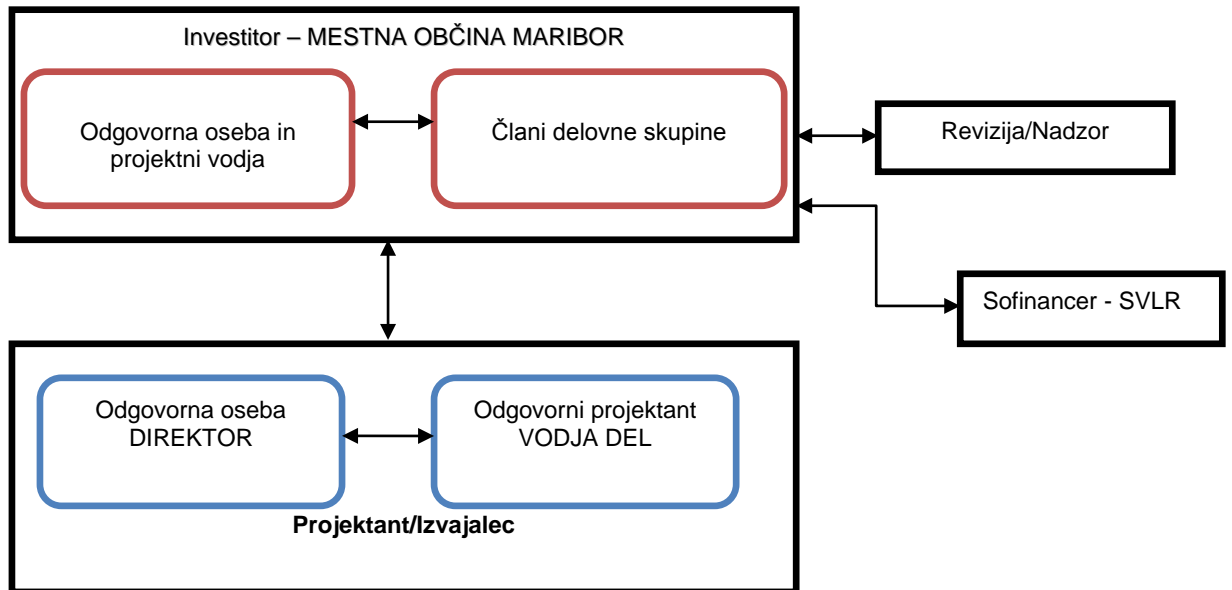
Mestna občina Maribor je investitorica operacije »Tramob – ukrepi za trajnostno mobilnost v mestu« in bo kandidirala za sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v okviru Operativnega programa krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007-2013, razvojne prioritete »Razvoj regij«.

Operacija bo sofinancirana iz občinskih sredstev ter iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj. Izvajalec del oz. odgovorni vodja del bo izbran na podlagi javnega naročila z objavo na portalu javnih naročil. Sam razpisni postopek in izbor izvajalca se bosta izvršila na podlagi Zakona o javnem naročanju /ZJN-2/ (Ur.l. RS, št. 128/06, 16/08) in navodili organa upravljanja za informiranje in obveščanje javnosti o kohezijskem in strukturnih skladih v programskem obdobju 2007-2013.

Bodoči upravljavec javnih prometnih površin bo izbran na javnem razpisu za izvajanje javne službe urejanja javnih površin.

Glede na to, da bo predmetna investicija sofinancirana s strani Evropskega sklada za regionalni razvoj, bo potekal nadzor nad izvajanjem operacije tudi s strani Službe vlade Republike Slovenije za regionalni razvoj in lokalno samoupravo.

Shema 11/1: Kadrovsko-organizacijska struktura



## 6.6. Predvideni viri financiranja in drugi možni resursi

Za izvedbo investicije so predvideni naslednji viri financiranja:

- Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR) in
- občinski vir.

Vire financiranja za upravičene stroške smo okvirno razdelili na naslednje:

- 85% sofinanciranja s strani ESRR oz. 495.833,33 EUR in
- 15% občinski vir oz. 87.500 EUR.

Neupravičeni stroški, tj. znesek DDV, bodo financirani v celoti iz občinskega proračuna.

**Tako je celotna vrednost investicije, ki znaša 700.000 EUR, razdeljena na naslednje vire financiranja:**

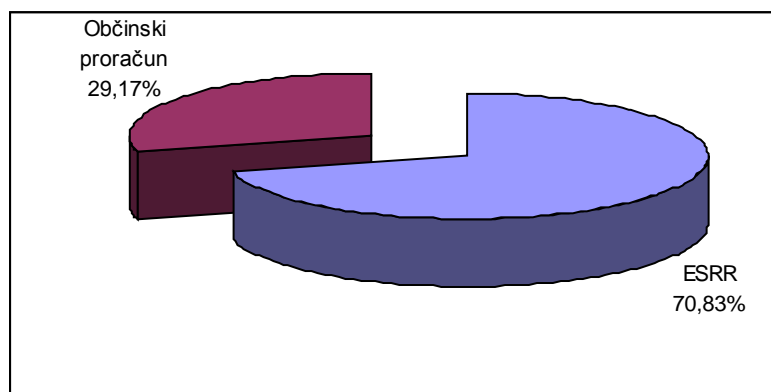
- **70,83% sofinanciranja s strani ESRR oz. 495.833,33 EUR in**
- **29,17% sofinanciranja s strani občinskega proračuna oz. 204.166,67 EUR.**

Naslednja tabela prikazuje vire financiranja po letih.

**Tabela 6/3:** Viri financiranja

Viri financiranja	Leto 2010	Leto 2011	Skupaj	Delež v %
<b>Upravičeni stroški</b>	<b>291.666,67</b>	<b>291.666,66</b>	<b>583.333,33</b>	<b>100,00%</b>
ESRR	247.916,67	247.916,66	495.833,33	85,0000%
MOM	43.750,00	43.750,00	87.500,00	15,0000%
<b>Neupravičeni stroški</b>	<b>58.333,33</b>	<b>58.333,34</b>	<b>116.666,67</b>	<b>100,00%</b>
ESRR	0	0	0	0,00%
MOM	58.333,33	58.333,34	116.666,67	100,00%
<b>Skupaj</b>	<b>350.000,00</b>	<b>350.000,00</b>	<b>700.000,00</b>	<b>100,00%</b>
<b>ESRR</b>	<b>247.916,67</b>	<b>247.916,66</b>	<b>495.833,33</b>	<b>70,83%</b>
<b>MOM</b>	<b>102.083,33</b>	<b>102.083,34</b>	<b>204.166,67</b>	<b>29,17%</b>

**Graf 6/1:** Razdelitev virov financiranja



## 6.7. Ekonomska upravičenost projekta

Ekonomске opravilčnosti na tej stopnji priprave dokumenta identifikacije investicijskega projekta ne moremo predstaviti vrednostno, pač pa opredeljujemo upravičenost z kvalitativnega vidika glede na vse tri segmente analize torej iz širšega družbenega, razvojno gospodarskega in socialnega vidika.

Koristi, ki jih izvedba predmetne operacije prinaša na družbenem področju:

- Povečanje kakovosti življenja prebivalcev mesta Maribor.
- Izboljšanje stanja okolja v mestu.
- Izboljšanje varnosti v prometu.
- Izboljšanje načrtovanja trajnostne mobilnosti v mestu in okolici.

Koristi, ki jih izvedba predmetne operacije prinaša na razvojno gospodarskem področju:

- Z implementacijo operacije se pričakuje, da se bo povečal delež javnega prevoza, kar bo posledično vplivalo na gospodarsko rast mesta.
- Uspešna izvedba operacije bo zgled ostalim mestom po ureditvi javnih prometnih površin, kar bo vplivalo na večjo gospodarsko aktivnost.
- Povečana atraktivnost in dostopnost mestnega središča za kolesarski turizem.

Koristi, ki jih izvedba predmetne operacije prinaša na socialnem področju:

- Z izvedbo operacije bo zagotovljena učinkovita in enakopravna mobilnost za vse.
- Zadovoljilo se bo potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšal promet.

## **7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM**

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/06) v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost in sicer:

1. za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 evrov najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta;
2. za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 evrov dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program;
3. za investicijske projekte nad vrednostjo 2.500.000 evrov dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijska zasnova in investicijski program;
4. za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 evrov je treba zagotoviti dokument identifikacije investicijskega projekta, in sicer:
  - a) pri tehnološko zahtevnih investicijskih projektih;
  - b) pri investicijah, ki imajo v svoji ekonomski dobi pomembne finančne posledice (na primer visoki stroški vzdrževanja);
  - c) kadar se investicijski projekti (so)financirajo s proračunskimi sredstvi.

Pri projektih z ocenjeno vrednostjo pod 100.000 evrov se vsebina investicijske dokumentacije lahko ustrezno prilagodi (poenostavi), vendar mora vsebovati vse ključne prvine, potrebne za odločanje o investiciji in zagotavljanje spremljanja učinkov.

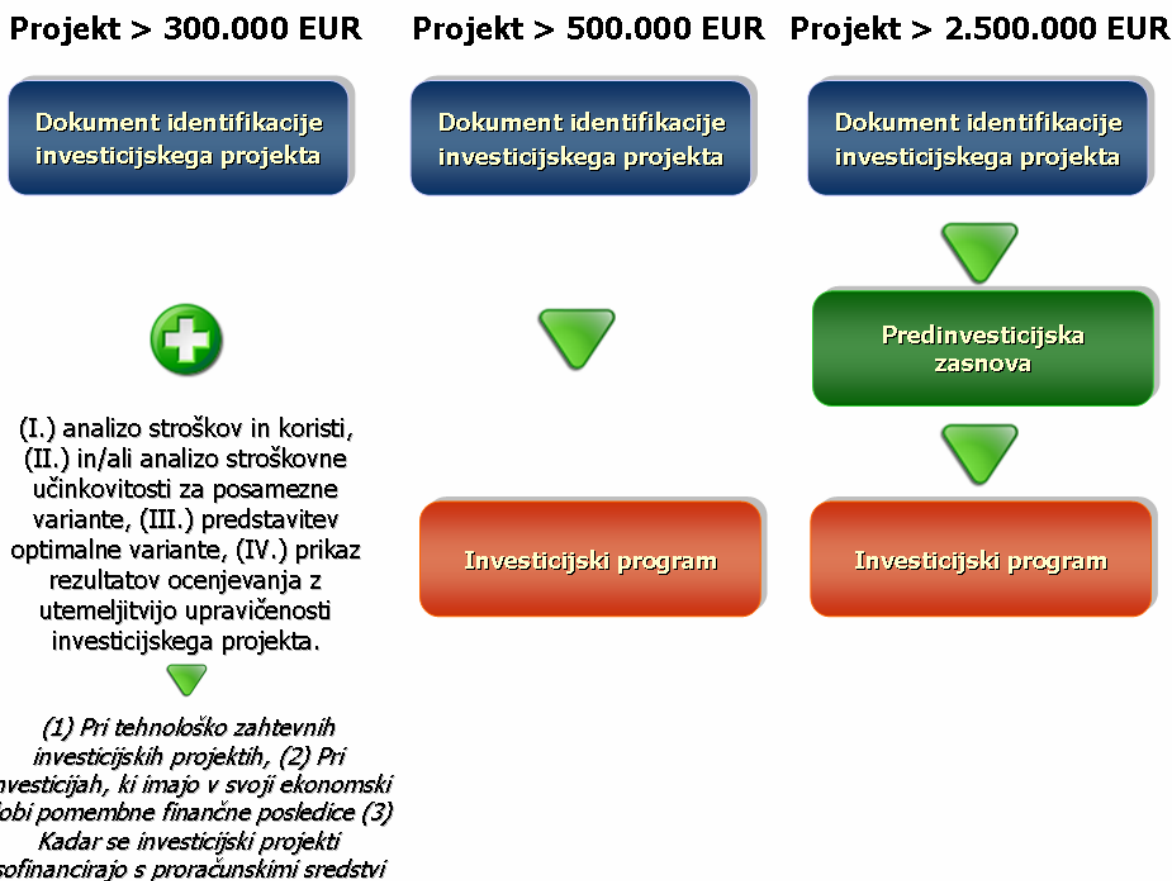
Če gre za več podobnih investicij ali druge smiselno povezane posamične ukrepe manjših vrednosti, se lahko skupina projektov združi v program (načrt investicijskega vzdrževanja, načrt nabav z obrazložitvami, in podobno), za katerega veljajo isti postopki in merila kot za posamičen investicijski program.

Če je bila izdelana in potrjena predinvesticijska zasnova za celovit projekt in so cilji in ključne predpostavke iz celovitega projekta ostali nespremenjeni, ni treba ponovno izdelovati predinvesticijske zasnove za posamezne investicijske projekte, čeprav njihova ocenjena vrednost presega 2.500.000 evrov.

Na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 60/2006) je za vodenje in izvajanje predmetne investicije potrebno zagotoviti:

- dokument identifikacije investicijskega projekta,
- investicijski program.

Shema 7/1: Mejne vrednosti za pripravo investicijske dokumentacije



Celotna ocenjena vrednost operacije **po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost** za operacijo »TRAMOB- Ukrepi za trajnostno mobilnost v mestu« je ocenjena na **694.488,18 EUR**. Glede na to, da je ocenjena vrednost celotne vrednosti operacije po stalnih cenah nad 500.000 EUR, je potrebno v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (4 člen, Mejne vrednosti) za omenjeno operacijo izdelati poleg dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) še investicijski program (IP).

### 7.1. Potrebna dokumentacija

Za potrebe izvedbe celotne investicije bo potrebno izdelati naslednjo dokumentacijo:

**A) INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA**

- Dokument identifikacije projekta DIIP
- Investicijski program IP

**B) PROJEKTNA DOKUMENTACIJA**

- Idejna zasnova IDZ
- Idejni projekt IDP
- PGD Projekt za izvedbo (PZI)
- Projekt izvedenih del PID

**C) TEHNIČNA DOKUMENTACIJA**

- Projekt za obratovanje in vzdrževanje objekta POV
- Projekt za vpis v uradne evidence PVE

**D) OSTALA DOKUMENTACIJA**

- Razpisne dokumentacije za gradnjo, za storitve nadzora, stike z javnostjo, projektno dokumentacijo

### 7.2. Terminski plan izdelave investicijske in projektne dokumentacije

Po potrditvi DIIP-a je predvidena priprava investicijskega programa. Nato sledi izbira izvajalca gradenj in strokovnega nadzora.



**Grafični prikaz lokacije – Kolesarsko omrežje v širšem mestnem središču**

**Grafični prikaz lokacije – Ureditev odseka Žolgerjeve ceste in Ceste Zmage**

**Grafični prikaz – Center za trajnostno mobilnost**