

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

ZA PROJEKT:

NADGRADNJA IN POSODOBITEV AVTOMATIZACIJE CESTNEGA PROMETA V MESTNI OBČINI MARIBOR



Mesto Maribor^[1]

DECEMBER 2010



Naročnik: Mestna občina Maribor
Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor

Odgovorna oseba: Franc Kangler, župan

Predmet: Nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor

Dokument: Dokument identifikacije investicijskega projekta

Izdelovalec dokumenta:



Odgovorna oseba izdelovalca: Petra Sirc, univ.dipl.polit.

Ljubljana, 16.12. 2010

**MESTNA OBČINA MARIBOR
ŽUPAN**

Ulica heroja Staneta 1, 2000 MARIBOR

Številka: 35900-109/2010

Datum: 16.12.2010

**MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR**

ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 4. SEJI MESTNEGA SVETA MESTNE
OBČINE MARIBOR

NASLOV GRADIVA: **DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA
PROJEKTA ZA NADGRADNJO IN POSODOBITEV
AVTOMATIZACIJE CESTNEGA PROMETA V MESTNI
OBČINI MARIBOR**

GRADIVO

PRIPRAVIL/A:

Uroš KOSI, univ. dipl. inž. prom., UKPOP
Vili EISENHUT, univ.dipl.inž.el., UKPOP

GRADIVO

PREDLAGA:

Franc KANGLER, župan

POROČEVALEC/CI: Uroš KOSI, univ. dipl. inž. prom.

Vili EISENHUT, univ.dipl.inž. el.

PREDLOG SKLEPA: Mestni svet Mestne občine Maribor potrdi Dokument identifikacije investicijskega projekta Nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor.

ŽUPAN
MESTNE OBČINE MARIBOR
Franc KANGLER

Priloga : Obrazložitev

KAZALO VSEBINE

1 OPREDELITEV INVESTITORJA TER DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB	1
1.1	IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA - JAVNEGA PARTNERJA	1
1.2	IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA - ZASEBNEGA PARTNERJA	1
1.3	IDENTIFIKACIJA IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	2
1.4	STROKOVNI DELAVCI OZIROMA SLUŽBE, ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	2
2	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO.....	3
2.1	OSNOVNI PODATKI O JAVNEM PARTNERJU – MESTNI OBČINI MARIBOR	3
2.2	OSNOVNI PODATKI O ZASEBNEM PARTNERJU	5
2.3	ANALIZA TRENUTNEGA STANJA NA PODROČJU UREDITVE SEMAFORIZACIJE V MESTNI OBČINI MARIBOR	5
2.3.1	<i>Obstoječe stanje in razlogi za nadgradnjo obstoječe ureditve cestnega prometa</i>	<i>5</i>
2.3.2	<i>Ciljne skupine uporabnikov posodobljene in nadgrajene prometne ureditve</i>	<i>7</i>
3	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE.....	8
3.1	OPIS INVESTICIJE	8
3.2	NAMEN IN CILJI INVESTICIJE	8
3.3	USKLAJENOST CILJEV INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	9
4	PREDSTAVITEV VARIANT	14
4.1	VARIANTA A.....	15
4.2	VARIANTA B.....	16
5	PREDLAGANA REŠITEV Z OKVIRNIMI TEHNIČNIMI PODATKI.....	17
5.1	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN VREDNOSTI INVESTICIJE PO POSAMEZNIH VARIANTAH ...	17
5.2	OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	17
6	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO	21
6.1	PREDHODNA IDEJNA REŠITEV ALI ŠTUDIJA	21
6.2	OPIS LOKACIJE.....	21
6.3	OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV.....	21
6.4	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE	22
6.5	VARSTVO OKOLJA	25
6.6	KADROVSKO - ORGANIZACIJSKA SHEMA S PROSTORSKO OPREDELITVIJO	25
6.7	OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA	27
6.8	EKONOMSKA UPRAVIČENOST PROJEKTA	27
7	SMISELNOST IN MOŽNOST NADALJNJE PRIPRAVE POTREBNE DOKUMENTACIJE	29
7.1	POTREBNA DOKUMENTACIJA	29
7.2	ČASOVNI NAČRT IZDELAVE POTREBNE DOKUMENTACIJE	29
8	ZAKLJUČKI	30
9	VIRI	32

KAZALO TABEL

<i>Tabela 3.1: Pričakovani rezultati projekta</i>	<i>9</i>
<i>Tabela 5.1: Ocena investicijskih stroškov za varianto B, stalne cene na dan 23.11. 2010</i>	<i>18</i>
<i>Tabela 5.2: Ocena investicijskih stroškov z DDV, tekoče cene [EUR].....</i>	<i>19</i>
<i>Tabela 6.1: Ocena investicijskih stroškov za varianto B, stalne cene z DDV na dan 23.11. 2010 (EUR)</i>	<i>21</i>
<i>Tabela 6.2: Ocena investicijskih stroškov z DDV, tekoče cene [EUR].....</i>	<i>22</i>
<i>Tabela 6.3: Terminski plan načrtovane investicije s časovnimi roki za posamezno fazo, varianta B</i>	<i>24</i>
<i>Tabela 6.4: Rešitve v zvezi z vplivi na okolje v času izvedbe investicije</i>	<i>25</i>
<i>Tabela 6.5: Dinamika investiranja z viri, varianta B, stalne cene z DDV na dan 23. november 2010</i>	<i>27</i>

KAZALO SLIK

<i>Slika 2.1: Lega Mestne občine Maribor v Sloveniji^[4]</i>	<i>3</i>
<i>Slika 2.2: Območje Mestne občine Maribor^[7]</i>	<i>4</i>
<i>Slika 6.1: Terminski plan investicije za varianto B.....</i>	<i>23</i>
<i>Slika 6.2: Kadrovska - organizacijska shema za načrtovano investicijo.....</i>	<i>26</i>
<i>Slika 7.1: Časovni načrt izdelave potrebne dokumentacije za varianto B.....</i>	<i>29</i>

1 OPREDELITEV INVESTITORJA TER DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB

1.1 IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA - JAVNEGA PARTNERJA

Investitor:	Mestna občina Maribor
Naslov:	Ulica heroja Staneta 1 2000 Maribor Tel.: +386 (0) 2 22-01-000 Fax.: +386 (0) 2 22-01-207 Elektronska pošta: mestna.obcina@maribor.si Matična številka: 5883369 Davčna številka: SI12709590
Odgovorna oseba:	Franci Kangler, župan

Datum: 16.12. 2010 Podpis in žig:

1.2 IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA - ZASEBNEGA PARTNERJA

Nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor bo izvedena v javno-zasebnem partnerstvu, kjer bo javni partner Mestna občina Maribor, zasebni partner pa bo izbran z javnim razpisom. Ker se postopki izbire zasebnega partnerja v času pisanja dokumenta identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP) še niso začeli, tudi zasebni partner še ni znan. Zasebni partner bo tako predstavljen v predinvesticijski zasnovi (v nadaljevanju PIZ) in investicijskem programu (v nadaljevanju IP), ki bosta izdelana po podpisu pogodbe med javnim in izbranim zasebnim partnerjem.

1.3 IDENTIFIKACIJA DOKUMENTACIJE

IZDELOVALCA

INVESTICIJSKE

Izdelovalec DIIP: PS - projektno svetovanje, Petra Sirc s.p.
Naslov: Kebetova ulica 18
4000 Kranj
Tel.: +386 (0) 590 49 010
Elektronska pošta: petra@projektno-svetovanje.si
Matična številka: 3156648000
Davčna številka: SI24097993
Odgovorna oseba: Petra Sirc, univ.dipl.polit.

Datum: 16.12. 2010 Podpis in žig:

1.4 STROKOVNI DELAVCI OZIROMA SLUŽBE, ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE

**Priprava in nadzor nad
investicijsko
dokumentacijo** Mestna občina Maribor

Naslov: Ulica heroja Staneta 1
2000 Maribor
Tel.: +386 (0) 2 22-01-000
Fax.: +386 (0) 2 22-01-207
Elektronska pošta: mestna.obcina@maribor.si
Matična številka: 5883369
Davčna številka: SI12709590
Odgovorna oseba: Vili Eisenhut, univ.dipl. inž. el., direktor Urada
za komunalno, promet, okolje in prostor

Datum: 16.12. 2010 Podpis in žig:

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

Predmet obravnave tega dokumenta je nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor, ki je prikazana v dveh variantah. Varianta A predvideva izvedbo projekta s klasičnim javnim naročilom, varianta B pa v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva^[2].

2.1 OSNOVNI PODATKI O JAVNEM PARTNERJU – MESTNI OBČINI MARIBOR

Maribor je po velikosti drugo slovensko mesto ter gospodarsko in kulturno središče severovzhodne Slovenije. Lega mesta v presečišču prometnih poti iz srednje v jugovzhodno Evropo ter iz zahodne srednje Evrope v Panonsko nižino mu daje še večji pomen.^[3] 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 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. Lega MO Maribor v Sloveniji je prikazana na sliki 2.1.

Slika 2.1: Lega Mestne občine Maribor v Sloveniji^[4]



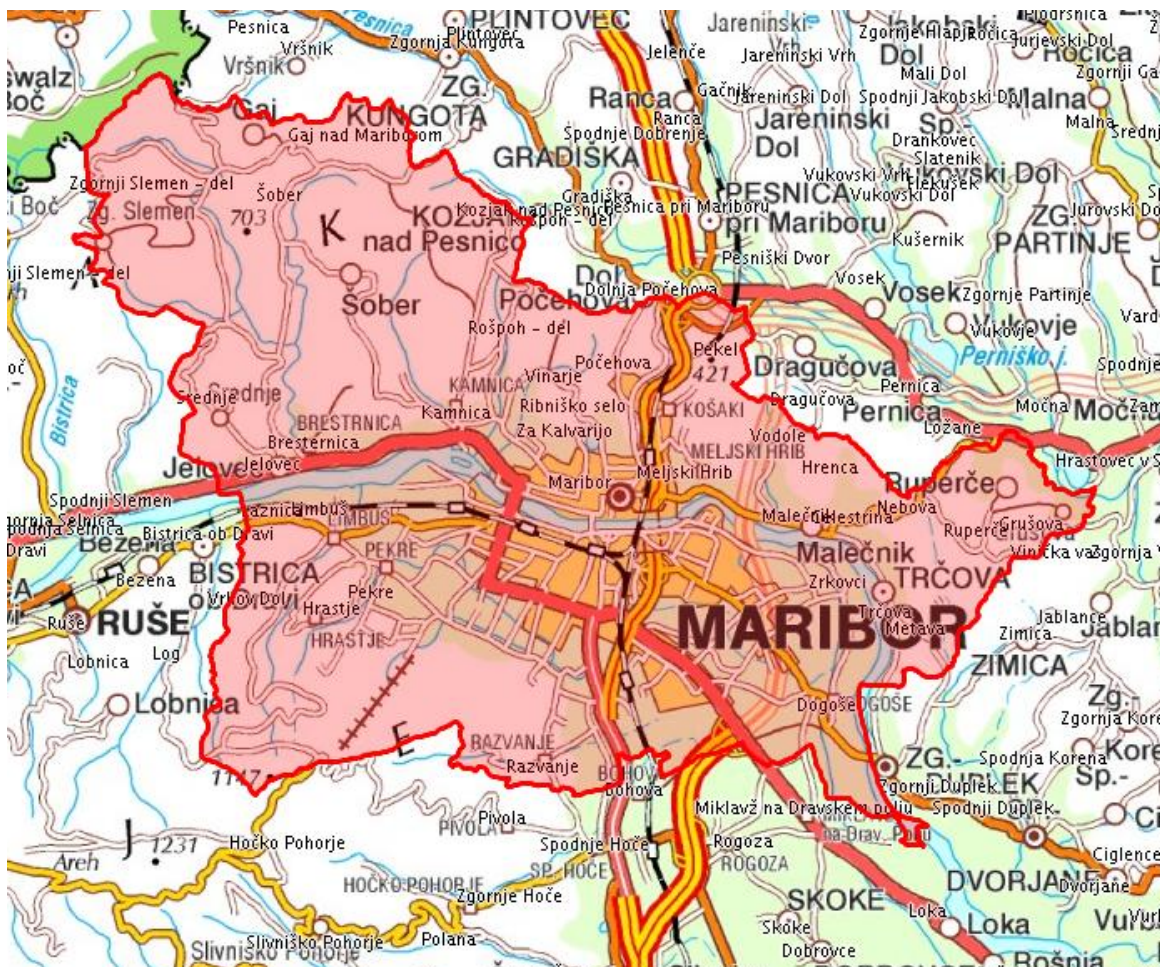
Naravna lega je mestu zarisovala razvoj. Staro mestno jedro je stisnjeno med zložne dravske terase in med gorice na severu. Njegov tloris kaže pravokotno mrežo zaporedja zgradb in prometnih komunikacij v smeri sever-jug in zahod-vzhod. V 19. stoletju se je mesto začelo širiti proti Meljskemu hribu, v dvajsetem stoletju pa se je zlasti zaokrožilo pod Pohorje in v dveh potegnjenih krakih ob Stražunskem gozdu proti jugovzhodu.

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, mladoterciarno gričevje iz miocenskih laporjev in peščencev,
- Dravsko-Ptujsko polje, ki se v obliki velikega trikotnika kot velikanski vršaj prodnatih diluvialnih nanosov razteza proti Ptujju.^[5]

Mestna občina Maribor (v nadaljevanju MO Maribor) je razdeljena na enajst mestnih četrti, šest ožjih delov oziroma krajevnih skupnosti ter 33 naselij. Maribor je z 112.364 prebivalci (na dan 01.01. 2010)^[6] drugo največje mesto v državi. Meri 147,5 km² z gostoto poselitve 762 prebivalcev/km². Središče občine je mesto Maribor, ki je univerzitetno mesto ter gospodarsko, finančno, upravno, izobraževalno, kulturno, trgovsko in turistično središče severovzhodne Slovenije, Podravske regije in Vzhodne kohezijske regije. Maribor bo leta 2012 Evropska prestolnica kulture, leta 2013 pa bo gostil zimsko Univerzijado.

Slika 2.2: Območje Mestne občine Maribor^[7]



Mesto Maribor želi postati bolj prepoznavno, vodilno gospodarsko središče v regiji in širše, kulturna prestolnica v tem delu Slovenije in Evrope, priznana univerzitetno središče, dominantno v športu, priljubljena turistična destinacija in predvsem varno mesto. K revitalizaciji mesta bo pripomoglo tudi novo oblikovanje vizije in strategije mesta, vzpostavljanje partnerstev in graditev mrež na vseh področjih, pritegovanje različnih akterjev, ki bi sodelovali pri snovanju boljše prihodnosti. K trajnostnemu in sonaravnemu razvoju mesta pa bo zagotovo prispeval tudi obravnavani projekt, saj bo nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa ne samo povečala prometno varnost prebivalcev Mestne občine Maribor, temveč bo tudi zmanjšala obremenitev okolja s hrupom in izpušnimi plini, povečala prometno pretočnost in dala nastavke za učinkovit urbani razvoj mesta.

2.2 OSNOVNI PODATKI O ZASEBNEM PARTNERJU

Ker se postopki izbire zasebnega partnerja v času pisanja DIIP še niso začeli, tudi zasebni partner še ni znan. Zasebni partner bo tako predstavljen v predinvesticijski zasnovi in investicijskem programu.

2.3 ANALIZA TRENUTNEGA STANJA NA PODROČJU UREDITVE SEMAFORIZACIJE V MESTNI OBČINI MARIBOR

2.3.1 Obstoječe stanje in razlogi za nadgradnjo obstoječe ureditve cestnega prometa

Zelena knjiga - Za novo kulturo mobilnosti v mestih^[8] ugotavlja, da so zastoji v mestih eden izmed glavnih problemov večine evropskih mest. Zastoji imajo negativne gospodarske, socialne, zdravstvene in okoljske posledice ter povzročajo uničevanje naravnega in grajenega okolja. Pogosto se pojavljajo na mestnih obvoznicah in vplivajo na zmogljivost vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T). Tekoč prometni sistem bi omogočil, da ljudje in blago potujejo brez zamud in bi omejil navedene negativne posledice. Na lokalni ravni največji izziv tako predstavlja zmanjšanje negativnih posledic zastojev ob zagotavljanju nadaljevanja uspešnega gospodarskega položaja mestnih območij.

Zastoje v mestnih središčih se lahko zmanjša tudi z uvedbo sistemov inteligentnega in prilagojenega prometa (t.i. inteligentni prevozniki sistemi – v nadaljevanju ITS), ki omogočajo optimalno načrtovanje potovanj, boljše upravljanje s prometom in lažje upravljanje prometnega povpraševanja. Zaradi velikih stroškov razvoja in postavitve povsem novih inteligentnih sistemov se mesta odločajo za kombinacijo - posodobitev obstoječe in kjer je primerno, razvoj in postavitve nove prometne infrastrukture. Javno-zasebno partnerstvo pa je tista oblika financiranja, ki občinam omogoča izvedbo tovrstnih ukrepov, saj same v večini primerov nimajo zadostnih finančnih virov.

Mobilnost je danes eden pomembnejših dejavnikov in pokazateljev uspešnosti gospodarstva. Dejstvo je, da se zaradi neurejene prometne ureditve in ob hitrem tempu življenja pozablja na kulturo udeležbe v prometu. Nove vpadnice, novi

urbani centri in drugačna mentaliteta voznikov povzročata neobvladljivost obstoječe prometne ureditve, ki se slabša iz dneva v dan.

Promet je glede emisij CO₂ sektor, ki ga je najtežje upravljati. Kljub napredku v avtomobilski tehnologiji povečevanje prometa in narava vožnje v mestih (ustavljanje in speljevanje) pomenita, da so mesta glavni in še vedno rastoči vir emisij CO₂, kar prispeva k podnebnim spremembam. Pomembna škodljiva posledica povečanega prometa v mestih in vsakodnevnih zastojev je tudi izguba časa udeležencev v prometu, kar se odraža tudi v nižjem bruto družbenem proizvodu. ITS omogoča dinamično upravljanje obstoječih infrastruktur, saj izkušnje iz evropskih mest, ki so ITS že vpeljale, kažejo, da se z učinkovitejšo uporabo cestnega prostora lahko pridobi dodatne zmogljivosti v višini 20–30 % ali več. To je zlasti pomembno, ker je v mestnih območjih navadno malo prostora za dodatna cestna območja.^[8]

Zviševanje stopnje motorizacije v mestu Maribor in njegovi okolici je ugotovila tudi Prometna študija mesta Maribor – 1. faza^[9]. V obmestju je velik delež dnevnih migrantov, ki pretežno, predvsem pri vožnjah na delo, uporabljajo osebno vozilo. Stopnja motorizacije se zna še zviševati tudi zaradi večanja števila gospodinjstev ter nadaljnjega priseljevanja v obmestje.^[9]

Aktivno upravljanje infrastruktur za mestni promet ima prav tako lahko pozitiven vpliv na varnost udeležencev v cestnem prometu in okolje, saj zaradi večje pretočnosti zmanjšuje negativne pritiske na okolje.

Večina slovenskih mest, tudi Maribor, razpolaga s staro opremo v cestnem prometu, ki ne kljubuje več velikemu številu udeležencev v prometu, predvsem pa ravno zaradi zastarelosti zelo draži vzdrževanje. Težavo v Mestni občini Maribor predstavlja tudi dejstvo, da večina obstoječih sistemov ni prometno odvisnih, kar pomeni, da se ne odzivajo na realen promet, temveč so vnaprej programirani, kar pa ne more zagotavljati pretočnosti.

Vlaganja v semaforski sistem v MO Maribor so popolnoma zamrla. Trenutna prometna ureditev tako ne zagotavlja več učinkovitega obvladovanja prometnega povpraševanja, ki iz dneva v dan povečuje svoj vpliv, hkrati pa postaja vedno bolj nepredvidljiv in neobvladljiv. Vedno bolj se kaže potreba po nadgradnji oz. posodobitvi obstoječe prometne infrastrukture ter njeni prilagoditvi na sedanje in prihodnje stanje, ki bo v skladu z urbanističnim razvojem MO Maribor. Hkrati pa se MO Maribor sooča s finančnimi omejitvami, ki onemogočajo financiranje tako kompleksnega in ambicioznega projekta. Trenutna finančna konstrukcija in namenskost sredstev omogočata le parcialne rešitve, ki na dolgi rok bistveno podražijo implementacijo posodobitve na način, ki bi uresničil želje in potrebe udeležencev v prometu in upravljavcev avtomatizacije cestnega prometa. Glavne težave, s katerimi se MO Maribor sooča danes, so:

- zastoji v cestnem prometu zaradi premajhne pretočnosti ob konicah, ki jo povzroča tudi nenadzorovan in nekoordiniran promet,
- križiščna semaforizacija se ne odziva na dejansko stanje prometa, zato povzroča prometno nestrpnost in nedisciplino, posledično pa povečano število prometnih nesreč,
- onesnaženje okolja zaradi nenehnega ustavljanja in speljevanja ob zastojih,

- visoka poraba električne energije zaradi halogenskih svetlobnih signalnih dajalcev,
- izpadi delovanja semaforских naprav ob ekstremnih vremenskih razmerah zaradi neustrezne kableske povezave.

2.3.2 Ciljne skupine uporabnikov posodobljene in nadgrajene prometne ureditve

Uporabniki posodobljene in nadgrajene prometne ureditve bodo v prvi vrsti prebivalci celotne Mestne občine Maribor, pa tudi vsi dnevni migranti, ki prihajajo v Maribor na svoje delovno mesto. Ciljni uporabniki bodo nenazadnje tudi dnevni obiskovalci mesta, tako domači kot tuji.

3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE

3.1 OPIS INVESTICIJE

Načrtovana investicija predvideva nadgradnjo in posodobitev ureditve cestnega prometa v Mestni občini Maribor. Z vidika izvedbe investicije sta bili pregledani dve varianti: varianta A predvideva realizacijo projekta s klasičnim javnim naročilom, varianta B pa v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva.

3.2 NAMEN IN CILJI INVESTICIJE

V Mestni občini Maribor predstavlja zastarelo upravljanje s cestnim prometom velik problem. Ker želi MO Maribor svojim prebivalcem in njegovim obiskovalcem omogočiti varno udeležbo v cestnem prometu, zagotoviti boljši nadzor in celovito upravljanje s cestnim prometom ter zmanjšati onesnaževanje okolja, je **neposreden cilj investicije** celostna prenova in nadgradnja obstoječe avtomatizacije cestnega prometa ter vzpostavitev sodobne prometne rešitve z možnostjo nadgradnje za prihodnje potrebe Mestne občine Maribor.

Osnovni namen projekta je vzpostavitev ažurnega in v realnem času odzivnega sistema za avtomatsko vodenje prometa.

Cilji investicije so tudi:

1. optimiziran promet, ki bo omogočil boljšo varnost vseh udeležencev v cestnem prometu in posledično manjše število nesreč,
2. boljši nadzor nad prometom, ki bo tako postal bolj pretočen in urejen,
3. zmanjšanje stroškov električne energije za vzdrževanje trenutne opreme v cestnem prometu,
4. zmanjšanje onesnaževanja okolja z izpušnimi plini in hrupom,
5. zmanjšanje časa, porabljenega v prometnih zastojih,
6. povečanje ugleda mesta, saj bo z novim sistemom mesto bolj privlačno za domače in tuje goste.

Rezultati projekta so predstavljeni v tabeli 3.1.

Tabela 3.1: Pričakovani rezultati projekta

Opis (naziv) kazalnika	Enota mere	Normativ/ standard	Pred investicijo	Po investiciji
Vzpostavitev sistema pametnega vodenja prometa	Št. novih sistemov	Vsaj 1 nov pametni sistem vodenja prometa	0	1
Posodobitev križišč	Št. križišč s sodobno opremo	Vsaj 80 posodobljenih križišč	0	82
Posodobitev semaforških naprav	Št. naprav	Vsaj 50 posodobljenih semaforških naprav	0	52

3.3 USKLAJENOST CILJEV INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

Mestna občina Maribor je pri svojem delu na področju urejanja cestnega prometa zavezana upoštevati tako slovensko kot evropsko zakonodajo. Krovna dokumenta s področja urejanja cestnega prometa v Sloveniji sta **Zakon o varnosti cestnega prometa**^[10] in **Resolucija o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 – 2011**.^[11]

Nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa bo izpolnila zahteve iz prvega odstavka 15. člena **Zakona o varnosti cestnega prometa** (v nadaljevanju ZVCP-1)^[10], ki določa, da so *za varen in nemoten promet na občinskih cestah odgovorne občine*. V 6. odstavku 15. člena ZVCP-1^[10] pa je določeno, da *občina odredi odstranitev uničene, poškodovane, izrabljene ali neustrezno postavljene prometne signalizacije ter postavitve nove signalizacije na občinskih cestah*. V 7. odstavku 15. člena je zapisano, da lahko zaradi izboljšanja varnosti cestnega prometa občina predlaga upravljavcu državne ceste v naselju prometno ureditev na tej cesti.

Resolucija o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 – 2011^[11] opredeljuje, da je zagotavljanje večje varnosti mogoče s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti, *z zagotavljanjem varnejših vozil in cestne infrastrukture, kar lahko in morajo udeležiti načrtovalci, proizvajalci in izvajalci, vzdrževalci ter ustrezne nadzorne službe*.

Resolucija o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa se zavzema, da bi tudi v Sloveniji dolgoročno dosegli t.i. »Vizijo nič«: nič mrtvih in nič hudo poškodovanih zaradi prometnih nesreč. Ta cilj se bo doseglo tudi z *zgraditvijo cestne infrastrukture, ki bo preprečevala morebitne napake, ki vodijo v prometne nesreče s hudimi posledicami*. Vizija nič tako obvezuje državne organe in organizacije, *organe samoupravnih lokalnih skupnosti*, strokovne institucije, organizacije civilne družbe in posameznike, da vse svoje odločitve in ravnanje usmerijo k njeni uresničitvi^[11].

Med smotri Resolucije o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa^[11] sta navedena tudi:

- Z medsebojnim povezovanjem državne ravni s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi in civilno družbo kar najbolj povečati obstoječe vire;
- izboljšati uporabnost in varnost cestnega okolja, vse od načrtovanja, izvedbe, vzdrževanja in nadzora.

Da bi se doseglo zgoraj opisana cilja, morajo lokalne skupnosti med drugim tudi izvajati naloge, ki se nanašajo na varen in nemoten promet na občinskih cestah.

Resolucija^[11] navaja tudi, da je za dolgoročno doseganje trajne prometne varnosti ključnega pomena načrtovanje in oblikovanje cestne infrastrukture, z njenim okoljem vred. Med naštetimi ukrepi, ki bodo na področju cestne infrastrukture prispevali k doseganju dolgoročnega cilja »Vizija nič«, je tudi zagotavljanje večje prometne varnosti na cestah, kar se bo med drugim doseglo tudi:

- s pregledovanjem ustreznosti prometne signalizacije,
- z uvajanjem sodobnih naprav, ki z informacijsko tehnologijo omogočajo uporabnikom lažje vključevanje v promet in upravljavcem cest boljše upravljanje, tako pa večjo varnost na cestah,
- z uvajanjem materialov, ki zagotavljajo varnejši promet vsem udeležencem,
- z načrtnim preverjanjem ustreznosti prometne signalizacije, ki ureja omejitve hitrosti v naseljih.

Za zagotavljanje varnega in nemotenega prometa na občinskih cestah v Mestni občini Maribor je bil sprejet **Odlok o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Maribor** (Medobčinski uradni vestnik št. 20/2007)^[12], s katerim se na območju Mestne občine Maribor določi prometna ureditev, postopek in način dela Mestne redarske službe Mestne uprave MO Maribor in Medobčinskega inšpektorata pri nadzoru nad ustavljenimi, parkiranimi in zapuščenimi vozili, pa tudi delovanje Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MO Maribor. V 35. členu Odloka je navedeno, da nadzor nad izvajanjem določb tega odloka, ki urejajo postavljanje in vzdrževanje predpisane prometne signalizacije in nadzor nad zapuščenimi vozili, opravlja inšpektor v skladu s pooblastili, predpisanimi v ZVCP-1 in v tem odloku.

V 7. členu **Odloka o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa** (Medobčinski uradni vestnik št. 9/2010)^[13] je navedeno, da zaradi spremljanja prometnih razmer, nadzora nad spoštovanjem prometnih predpisov, izboljšanja pretočnosti prometa in prometne varnosti, so območja za pešce ter ostale prometne površine na območju MO Maribor lahko opremljena z video nadzornim sistemom. Z video nadzornim sistemom zbrani podatki so last MO Maribor, s katerimi se razpolaga skladno z določili zakona, ki ureja varstvo osebnih podatkov.

Pri celovitem načrtovanju svojega razvoja pa mora MO Maribor upoštevati tudi **Zakon o varstvu okolja**^[14], ki v 38. členu nalaga mestnim občinam izdelavo Programa varstva okolja in operativnih programov za svoje območje, ki morajo

biti izdelani skladno z **Resolucijo o Nacionalnem programu varstva okolja** (Ur. list RS, št. 2/2006)^[15] in iz nje izhajajočimi operativnimi programi.

Občinski program varstva okolja za Maribor^[16] (v nadaljevanju OPVO) je strateški dokument za celovito načrtovanje okoljskega trajnostnega razvoja mesta Maribor, saj so lokalne skupnosti tiste, ki s celostnim načrtovanjem upravljanja z okoljem hitreje in učinkoviteje zmanjšujejo in preprečujejo obremenjevanje okolja in ustvarjajo pogoje za kakovostno in zdravo življenje. OPVO za Maribor je dokument, ki ga mesto potrebuje s ciljem, da se:

- zmanjša obremenjevanja okolja,
- ohranja narava in izboljšuje kakovost okolja,
- izpostavi trajnostna raba naravnih virov,
- zmanjšuje raba energije in poveča uporaba obnovljivih virov energije,
- izpostavi trajnostna mobilnost,
- odpravljajo posledice obremenjevanja okolja, izboljšuje porušeno naravno ravnovesje in ponovno vzpostavijo naravne regeneracijske sposobnosti,
- povečuje snovna in energetska učinkovitost proizvodnje in potrošnje ter
- opušča uporaba nevarnih snovi.

Na področju prometa je najbolj problematična čezmerna onesnaženost zraka z delci PM₁₀. Prav tako se povečane koncentracije dušikovih oksidov, delcev in benzena pojavljajo predvsem ob najbolj prometnih cestah, pa tudi koncentracije prizemnega ozona so posredno povezane z emisijami iz prometa.

Eden od ciljev MO Maribor je doseči dobro organiziranost prometa, saj je le-ta ključnega pomena za lokalno skupnost, predvsem zaradi manjših obremenitev okolja, pa tudi velikih časovnih prihrankov prebivalcev mesta. V ta namen je ključno spodbujati vse trajnostne oblike prometa, kot so: javni prevoz, kolesarjenje, pešačenje in dodatno izredno pomembno je informiranje in osveščanje v zvezi s postopnim uvajanjem trajnostnih oblik prometa.

OPVO navaja, da je motorni promet v Mariboru kljub gradnji (ali pa dolgoročneje prav zaradi nje) novih in novih prometnic vse gostejši, kar še posebej velja za mirujoči promet.

Okoljski program je načrt razvoja MO Maribor v obdobju 2008 – 2013, pri čemer so poleg okoljskih vidikov upoštevani tudi gospodarski in socialni elementi razvoja mesta. S trajnostnim pristopom želi MO Maribor doseči usklajen sonaraven razvoj, ki bo prinašal razvojne priložnosti mestu. Med finančno najbolj zahtevne ukrepe za realizacijo sodijo tudi projekti s področja trajnostnega prometa, ki so ocenjeni na 13,5 mio EUR.

V OPVO za Maribor je opredeljenih šest strateških ciljev, ki jih bo MO Maribor dosegla do leta 2013 in s katerimi bo mesto postalo občanom in občankam prijazno, sonaravno usmerjeno mesto. Dva od teh ciljev obsegata tudi področje prometa, in sicer strateški cilj 3 - varstvo zraka, varstvo pred hrupom in podnebne spremembe ter strateški cilj 4 - trajnostno usmerjen razvoj prometa.

V sklopu tretjega strateškega cilja na področju varstva zraka, varstva pred hrupom in podnebne spremembe se je MO Maribor obvezala, da bo:

- dosegla mejne oziroma ciljne vrednosti za posamezna onesnaževala, in sicer: NO_x, PM₁₀, NO₂, Pb, benzen in ozon do leta 2010,
- zmanjšala emisije toplogrednih plinov za 8 % v obdobju 2008-2012 glede na leto 1986,
- dosegla 5,75 % delež biogoriv v prometu do leta 2010,
- določila stopnje izpostavljenosti prebivalstva okoljskemu hrupu,
- zmanjšala število prebivalcev, izpostavljenih prekomernemu hrupu.

Na področju trajnostno usmerjenega razvoja prometa pa si je MO Maribor postavila naslednje okoljske cilje:

- okoljski cilji za doseganje ustreznih vrednosti kakovosti zraka,
- okoljski cilji za doseg ustreznih vrednosti ravni hrupa,
- izboljšanje varnosti pešcev in kolesarjev,
- dvig kakovosti bivanja v mestu.

Te cilje bo dosegla tudi s sistemskim ukrepom uvedbe sistema za stalno spremljanje stanja prometa, ki bo zagotavljal vse potrebne kazalce za spremljanje učinkovitosti ukrepov ter z izdelavo prometne politike in prometne strategije MO Maribor s poudarkom na vzpostavljanju načel trajnostne mobilnosti.

Področje prometne infrastrukture ter njeno urejanje v prihodnosti opredeljuje tudi **Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007 – 2013**^[17], in sicer razvojna prioriteta Razvoj regij in prednostna usmeritev »Regionalni razvojni programi«. Ta prednostna usmeritev opredeljuje vsebinska področja, kjer so bile ugotovljene največje razvojne slabosti in neizkoriščene priložnosti v regionalnem razvoju in ki jih navajajo regionalni razvojni programi kot prioriteta. Med ta področja sodijo tudi:

- prometna infrastruktura,
- okoljska infrastruktura in
- razvoj urbanih območij.

Vsa ta prednostna področja zahtevajo trajnostne prometne rešitve, ki bodo zmanjšale negativne vplive na okolje in omogočale izkoriščanje prostorskih potencialov znotraj regij. Usklajen in trajnosten regionalni razvoj se bo dosegel tudi s celovitimi programi prenove mest in degradiranih urbanih središč, s katerimi bodo razvojne regije okrepile povečevanje učinkovitosti in konkurenčnosti mest in urbanih območij. Celovit pristop k transportnim sistemom ter načrti za čisto mobilnost v mestih naj bi bili sestavni del načrtov trajnostnega prometa v mestih, v katerih bi bilo smiselno razvijati dodatne možnosti (kot so okoljska območja z nizkimi emisijami ter nizko ravnjo hrupa, omejevanje hitrosti, zagotavljanje »čistega« javnega voznega parka in njegova rekonstrukcija, čistejši alternativni načini prevoza, inovativni promet v mestih in prometna politika vključno s parkirno itd.) za zmanjšanje okoljskega vpliva prometa v mestih.^[17]

Na nivoju Evropske unije na področju mobilnosti v mestih je potrebno upoštevati tudi t.i. Zeleno knjigo - Za novo kulturo mobilnosti v mestih, ki določa, da bodo evropska mesta morala zmanjšati onesnaževanje okolja z izpušnimi plini ter hrupom, kar je tudi posledica vedno večjih prometnih zastojev in slabe pretočnosti cestnega prometa.^[8]

Iz predhodno predstavljenih razvojnih dokumentov je razvidno, da je načrtovana investicija v nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor skladna z njimi in z njo Mestna občina Maribor sledi trajnostnemu razvoju tudi na področju prometne infrastrukture.

4 PREDSTAVITEV VARIANT

V mestu Maribor trenutno deluje zastarel sistem urejanja cestnega prometa. Ker želi MO Maribor svojim prebivalcem in obiskovalcem omogočiti varno udeležbo v cestnem prometu, izboljšati pretočnost občinskih cest še posebej v prometnih konicah ter posledično izboljšati kvaliteto življenja v celotni občini, se je odločila za nadgradnjo in posodobitev trenutne avtomatizacije cestnega prometa.

Obnavljanje problematike zahteva sistemski pristop, ki vključuje vse vidike prometne ureditve, od financiranja projekta, stopnje onesnaževanja okolja, obremenjenosti križišč v mestnem jedru in širši okolici ter posledičnega vpliva na gospodarsko klimo, do zagotavljanja najvišje stopnje varnosti v cestnem prometu.

Parcialne rešitve na makro ravni za MO Maribor niso sprejemljive, saj dražijo investicijo na dolgi rok, hkrati pa ne dajejo zelenega učinka. Vedno znova se pojavljajo kritične točke, ki ob kompleksnosti cestnega prometa postajajo vedno bolj neobvladljive in vedno hitreje pokažejo, da je razmerje med vloženimi sredstvi v delno prenavo in zelenim rezultatom kot produktom vložka neustrezno in nezadostno. V okviru dolgoročnega programa obnove semaforškega sistema v Mestni občini Maribor je edina smiselna celovita prenova avtomatskega vodenja prometa. S tem se omogoči, da se, zaradi kompatibilnosti in sinhronizacije posameznih nosilcev cestno-prometnega sistema, možnosti, ki jih sistem ponuja, uresničujejo v polni meri. To pomeni, da je cestno-prometna ureditev nadzorovana, vodena in prilagodljiva vsem predvidljivim in nepredvidljivim situacijam ter kljubuje izzivom, ki jih prinaša prihodnost.

Posodobitev in nadgradnja obstoječe avtomatizacije cestnega prometa v MO Maribor mora zagotoviti:

- boljši pregled nad stanjem cestnega prometa na področju celotne MO Maribor,
- prometno odvisno delovanje vseh križiščnih naprav, ki urejajo cestni promet v MO Maribor,
- medsebojno komunikacijo križiščnih naprav, ki urejajo cestni promet v MO Maribor,
- optimalno pretočnost prometa,
- optimalen prometni tok ob izrednih dogodkih,
- večjo odzivnost prometnih udeležencev,
- boljšo povezanost med različnimi deli mesta,
- video nadzor nad kritičnimi točkami v MO Maribor,
- znižanje stopnje onesnaženosti v MO Maribor,
- znižanje izdatkov za električno energijo v zvezi z urejanjem cestnega prometa v MO Maribor,
- povečanje varnosti udeležencev cestnem prometu.

Celovita nadgradnja avtomatizacije cestnega prometa v Občini Maribor bo tako obsegala:

- zamenjavo 52 semaforских naprav, kalibriranje 48 križišč, postavitve novih drogov v 48 križiščih ter postavitve do 1.300 detektorjev za vozila in pešce,
- opremo 75 križišč z novimi LED signalnimi dajalci za nočno zatemnitev,
- vzpostavitev komunikacijskih poti in priklop 82 semaforских naprav na prometni center,
- vzpostavitev video nadzora 10 križišč ter
- vzpostavitev sodobnega Centra za nadzor in upravljanje s prometom v mestih.

Vzpostavljena posodobitev bo implementirana na način, ki bo zagotavljal enostaven nadzor in predvidel optimalne rešitve za vsako prometno situacijo. Posodobljeni sistem mora prav tako omogočati nastavke za učinkovito načrtovanje infrastrukturnega razvoja, kar bo posledično znižalo stopnjo onesnaženosti zraka zaradi speljevanja vozil.

Z namenom preučevanja najbolj primerne načina posodobitve in nadgradnje ureditve cestnega prometa v Mestni občini Maribor sta bili oblikovani dve varianti rešitve trenutne situacije:

- Varianta A: Nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor s klasičnim javnim naročilom ter
- Varianta B: Nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva.

4.1 VARIANTA A

Varianta A predvideva nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor s klasičnim javnim naročilom. Vendar pa klasično javno naročilo v konkretnem primeru ni ustrezno, saj javni partner ne razpolaga s finančnimi sredstvi, potrebnimi za realizacijo projekta. Skladno z zakonodajo, ki ureja postopke oddaje javnih naročil^[19], mora namreč naročnik razpolagati s sredstvi za realizacijo projekta v trenutku oddaje javnega naročila oziroma v trenutku objave javnega razpisa. Glede na to, da navedeni pogoj ni izpolnjen, prav tako niso izpolnjeni pogoji za realizacijo predmetnega projekta v obliki klasičnega javnega naročila.

V primeru, da bi bila izbrana varianta A, se investicija ne bi mogla izvesti, kar pomeni, da se obstoječi sistem avtomatizacije cestnega prometa ne bi nadgradil. Prebivalci in obiskovalci mesta Maribor bi tudi v prihodnje izgubljali čas v kolonah vozil, njihova varnost v cestnem prometu bi ostala na trenutni ravni oziroma bi se zaradi vedno večjega števila vozil še znižala, prav tako bi se ozračje še naprej v enakem ali celo večjem obsegu (ob predpostavki, da je vsak dan več vozil na cesti) onesnaževalo tako z izpušnimi plini kot tudi s hrupom.

Nenazadnje Mestna občina Maribor v primeru, da bi se odločila za varianto A in se obstoječi sistem avtomatizacije cestnega prometa ne bi posodobil in nadgradil, ne bi upoštevala sprejetih prostorskih in strateških aktov, ki urejajo tudi področje cestnega prometa.

4.2 VARIANTA B

Nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor bi se v primeru variante B zaradi pomanjkanja občinskih finančnih virov izvedla v obliki javnonaročniškega javno - zasebnega partnerstva. Kar pomeni, da se bo v primeru, da bo izbrana varianta B, najprej sprejelo akt o javno-zasebnem partnerstvu, v katerem se bo ugotovil obstoj javnega interesa ter opredelila izhodišča projekta, predvsem z vidika pravic in obveznosti bodočih partnerjev, prav tako se bo opredelil način izbora zasebnega partnerja (konkurenčni dialog) ter druga ključna vprašanja. S tem bo javni partner oblikoval okvir, znotraj katerega bo izveden javni razpis in izbran zasebni partner^[2].

Izbrani zasebni partner bo v celoti prevzel stroške posodobitve oziroma nadgradnje sistema, kar vključuje:

- nakup vse potrebne opreme, tako programske kot strojne,
- vzpostavitev komunikacijskih poti,
- izdelavo potrebne projektne dokumentacije,
- pridobivanje soglasij in dovoljenj,
- potrebna gradbena in montažna dela,
- manjkajočo investicijsko dokumentacijo.

Zasebni partner bo v celoti prevzel tudi vzdrževanje sistema v obdobju, ki bo dogovorjen v postopku izbire zasebnega partnerja. Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov^[18] predlaga za projekte na področju telekomunikacij in ostalih storitev 15 letno ekonomsko dobo.

Ker gre za javno infrastrukturo, bo celoten sistem ves čas v lasti MO Maribor.

Javni partner MO Maribor pa bo moral zasebnemu partnerju zagotoviti vsa ustrezna dovoljenja ter infrastrukturo (ustrezna ureditev prometa, itd...) za nemoteno izvedbo investicije.

5 PREDLAGANA REŠITEV Z OKVIRNIMI TEHNIČNIMI PODATKI

5.1 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN VREDNOSTI INVESTICIJE PO POSAMEZNIH VARIANTAH

Investicija v nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini je v tem dokumentu obravnavana z vidika njene izvedbe ali s klasičnim javnim naročilom ali v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva. Ker javni partner ne razpolaga z zadostnimi finančnimi sredstvi za celostno izvedbo opisane investicije, s katerimi bi samostojno financiral implementacijo projekta, se predlaga izvedbo projekta v javno-zasebnem partnerstvu.

Vzpostavljena posodobitev sistema bo implementirana na način, ki bo zagotavljal enostaven nadzor in bo predvidel optimalne rešitve za vsako prometno situacijo, povečal varnost udeležencev v prometu, omogočal nastavke za učinkovito načrtovanje infrastrukturnega razvoja in posledično znižal stopnjo onesnaženosti zraka zaradi speljevanja vozil.

Pri izvedbi projekta v javno-zasebnem partnerstvu bo izbrani zasebni partner dolžan na lastne stroške in na lastno poslovno tveganje posodobiti celoten semaforški sistem skladno z zahtevami MO Maribor ter ga v časovnem obdobju, dogovorjenem v Pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu med MO Maribor in izbranim zasebnim partnerjem, upravljal in vzdrževal. Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov^[18] predlaga za projekte na področju telekomunikacij in ostalih storitev 15 letno ekonomsko dobo.

V primeru variante B, ki predvideva izvedbo projekta v javno-zasebnem partnerstvu, so stroški investicije ocenjeni na 5.660.838 EUR (stalne cene z DDV na dan 23.11. 2010). Ker se v primeru variante A načrtovana investicija ne bi izvedla, tudi stroški ne bi nastali.

5.2 OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

Ocena investicijskih stroškov nakupa potrebne opreme ter gradbeno – obrtniških del je bila pridobljena na podlagi izkušenj Mestne občine Maribor s podobnimi projekti.

Ocena investicijskih stroškov (izdelava investicijske in projektne dokumentacije, pravnega svetovanja ter pridobivanja dovoljenj in soglasij) pa je bila pridobljena na podlagi izdelanih ponudb s strani nosilcev posameznih aktivnosti oziroma na podlagi izkušenj s podobnimi projekti.

Pri izračunu stroškov investicije je upoštevan potek investicije, ki je predviden v terminskem načrtu v poglavju 6.4 in predvideva, da bo pogodba med javnim in izbranim zasebnim partnerjem podpisana meseca aprila 2011.

V tabeli 5.1 so predstavljeni načrtovani stroški investicije (stalne cene na dan 23.11. 2010) v nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v primeru, da bi bila izbrana varianta B.

Tabela 5.1: Ocena investicijskih stroškov za varianto B, stalne cene na dan 23.11. 2010

Vrsta del	Brez DDV [EUR]	Vrednost DDV [EUR]	Skupaj [EUR]	Delež (%)
Gradbena dela	418.250	83.650	501.900	8,87%
Montaža	786.975	157.395	944.370	16,68%
Skupaj gradbena dela	1.205.225	241.045	1.446.270	25,55%
Programska in strojna oprema	1.904.140	380.828	2.284.968	40,36%
Druga oprema	1.459.150	291.830	1.750.980	30,93%
Skupaj oprema	3.363.290	672.658	4.035.948	71,30%
Investicijska dokumentacija	10.050	2.010	12.060	0,21%
Pravno svetovanje	4.800	960	5.760	0,10%
Projektna dokumentacija	50.000	10.000	60.000	1,06%
Pridobivanje dovoljenj in soglasij	84.000	16.800	100.800	1,78%
Skupaj dokumentacija	148.850	29.770	178.620	3,16%
SKUPAJ VREDNOST INVESTICIJE	4.717.365	943.473	5.660.838	100,00%

Kot je razvidno iz tabele 5.1 so v primeru, da bo izbrana varianta B, stroški načrtovane investicije ocenjeni na 5.660.838 EUR (stalne cene z DDV). Povprečni strošek na opremljeno križišče¹ znaša 57.529 EUR brez DDV oziroma 69.035 EUR z DDV.

V tabeli 5.2 je prikazana ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah, ki je bila izdelana na podlagi ocene inflacije UMAR, ki je za leto 2011 predvidel, da bi le-ta bila 2,7 %, za leto 2012 pa 2,2 %. Ker za leto 2013 UMAR ni podal napovedi o višini inflacije, je bila pri izračunih za leto 2013 upoštevana enaka višina inflacije kot v letu 2012.^[20]

¹ V sklopu implementacije načrtovanega projekta bo nadgrajenih in posodobljenih 82 križišč.

Tabela 5.2: Ocena investicijskih stroškov z DDV, tekoče cene [EUR]

Vrsta del	2011	2012	2013	SKUPAJ
Gradbena dela	128.863	263.397	134.597	526.857
Montaža	0	517.757	483.874	1.001.631
Skupaj gradbena dela	128.863	781.154	618.471	1.528.488
Programska in strojna oprema	18.634	1.162.562	1.243.474	2.424.670
Druga oprema	579.721	1.155.641	91.684	1.827.046
Skupaj oprema	598.355	2.318.203	1.335.158	4.251.716
Investicijska dokumentacija	12.386	0	0	12.386
Pravno svetovanje	5.916	0	0	5.916
Projektna dokumentacija	30.810	31.488	0	62.298
Pridobivanje dovoljenj in soglasij	51.761	52.900	0	104.661
Skupaj dokumentacija	100.873	84.388	0	185.261
SKUPAJ VREDNOST INVESTICIJE	828.091	3.183.745	1.953.629	5.965.465

Iz tabele 5.2 je razvidno, da vrednost investicije po tekočih cenah znaša 5.965.465 EUR. V letu 2011 bodo nastali stroški za pripravo projekta, in sicer za izdelavo investicijske dokumentacije, pravnega svetovanja, delno za projektno dokumentacijo, pridobivanje dovoljenj in soglasij, pričela se bodo tudi že gradbena dela na prvih križiščih. Kupil se bo tudi prvi del programske in strojne ter druge potrebne opreme. V letu 2012 so bo izdelala manjkajoča projektna dokumentacija ter pridobilo še potrebna dovoljenja in soglasja, nadaljevala se bodo gradbena dela, pričela se bo tudi montaža opreme ter kupilo manjkajoči potrebni del opreme. V letu 2013 se bodo odvijala še preostala gradbena dela z nakupom in montažo potrebne opreme. Celoten sistem naj bi bil implementiran do sredine meseca maja 2013.

Matrica predlagane razdelitve tveganj na projektu med MO Maribor in zasebnim partnerjem v primeru izvedbe projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva, predstavljena v Pravni študiji^[2], predvideva, da bo *zasebni partner* poleg tveganja načrtovanja in projektiranja ter tveganja realizacije projekta oziroma implementacije sistema *v celoti prevzel tudi tveganje upravljanja in vzdrževanja vzpostavljenega sistema*. Kar pomeni, da bo izbrani zasebni partner moral zagotavljati sredstva za vzdrževanje nadgrajenega in posodobljenega sistema v časovnem obdobju, dogovorjenem v Pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu. Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov^[18] predlaga za projekte na področju telekomunikacij in ostalih storitev 15 letno ekonomsko dobo.

Mestna občina je v letu 2010 namenila 462.000 EUR za investicije ter vzdrževanje trenutnega sistema avtomatizacije cestnega prometa, in sicer:

- 100.000 EUR za investicije v avtomatizacijo cestnega prometa,
- 290.000 EUR za redno vzdrževanje ter
- 72.000 EUR za delovanje nadzornega centra.

V izvedeni investiciji po varianti B (javnonaročniško javno-zasebno partnerstvo) bo občina v zameno za 462.000 EUR letno dobila popolnoma nadgrajen in posodobljen sistem avtomatizacije cestnega prometa ter njegovo vzdrževanje v obdobju 15 let.

V postopku izbora izvajalca javno-zasebnega partnerstva in usklajevanja pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu bo moral javni partner posebno pozornost nameniti izbiri finančno stabilnega (likvidnega) partnerja, ki bo sposoben zagotoviti ustrezna investicijska sredstva, načelu gospodarnosti (zasledovanje načela »value for money«, uravnoteženi razporeditvi tveganj med partnerja, vzpostavitvi konkurence v fazi izbire partnerja, maksimiziranju fleksibilnosti javnega partnerja v okviru postavljenih ciljev projekta, oblikovanju uravnoteženega partnerstva, zagotovitvi kvalitetne in pravočasne izvedbe ter oblikovanju dodatnih meril s ciljem izbora ekonomsko najugodnejše ponudbe.

6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

6.1 PREDHODNA IDEJNA REŠITEV ALI ŠTUDIJA

Z namenom preučevanja v nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor je bila izdelana Pravna študija izvedbe javno-zasebnega partnerstva in opredelitev optimalnega modela za zadovoljitev javnega interesa za projekt: Nadgradnja in avtomatizacija cestnega prometa v Mestni občini Maribor. Študijo je izdelal Inštitut za javno – zasebno partnerstvo, zavod Turjak v mesecu novembru 2010^[2].

6.2 OPIS LOKACIJE

Načrtovana investicija vključuje optimizacijo 82 križišč v Mestni občini Maribor. Podrobna predstavitev lokacij bo predstavljena v investicijskem dokumentu, ko bo znan zasebni partner in končni obseg investicije.

6.3 OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

Investicija se v primeru predstavljene variante A ne bi izvedla zaradi pomanjkanja finančnih sredstev Mestne občine Maribor, zato tudi stroški zanjo niso prikazani. Varianta B pa predvideva nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor. Investicijski stroški variante B obsegajo poleg potrebnih gradbenih del in nakupa opreme (splošne ter programske in strojne) tudi izdelavo potrebne dokumentacije (investicijske in projektne dokumentacije, pravno svetovanje ter ostale stroške (pridobivanje soglasij, dovoljenj). Investicijski stroški za varianto B po stalnih cenah z DDV na dan 23. 11. 2010 so prikazani v tabeli 6.1.

Tabela 6.1: Ocena investicijskih stroškov za varianto B, stalne cene z DDV na dan 23.11. 2010 (EUR)

Vrsta del	2011	2012	2013	SKUPAJ
Skupaj gradbena dela	125.475	744.240	576.555	1.446.270
Skupaj oprema	582.624	2.208.654	1.244.670	4.035.948
Skupaj dokumentacija	98.220	80.400	0	178.620
SKUPAJ INVESTICIJA	806.319	3.033.294	1.821.225	5.660.838

Iz tabele 6.1 je razvidno, da so investicijski stroški v nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor ocenjeni na 5.660.838 EUR z DDV.

V tabeli 6.2 je prikazana ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah, ki je bila izdelana na podlagi ocene inflacije UMAR, ki je za leto 2011 predvidel, da bi le ta

bila 2,7 %, za leto 2012 pa 2,2 %. Ker za leto 2013 UMAR ni podal napovedi o višini inflacije, je bila pri izračunih za leto 2013 upoštevana enaka višina inflacije kot v letu 2012.^[20]

Tabela 6.2: Ocena investicijskih stroškov z DDV, tekoče cene [EUR]

Vrsta del	2011	2012	2013	SKUPAJ
Skupaj gradbena dela	128.863	781.154	618.471	1.528.488
Skupaj oprema	598.355	2.318.203	1.335.158	4.251.716
Skupaj dokumentacija	100.873	84.388	0	185.261
SKUPAJ INVESTICIJA	828.091	3.183.745	1.953.629	5.965.465

Iz tabele 6.2 je razvidno, da investicijski stroški po tekočih cenah z DDV znašajo 5.965.465 EUR. Po tekočih cenah bo v letu 2011 za celoten projekt potrebno zagotoviti 828.091 EUR, v letu 2012 3.183.745 EUR in leta 2013 še preostanek sredstev v višini 1.953.629 EUR.

6.4 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE

Terminski načrt izvedbe investicije upošteva vse predvidene postopke po veljavni zakonodaji na področju javnih financ, javno-zasebnega partnerstva in javnega naročanja.^[19]

V terminskem načrtu so upoštevani naslednji postopki, dokumenti in dovoljenja:

1. pridobivanje investicijske dokumentacije (dokumenta identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijske zasnove in investicijskega programa),
2. izpeljava vseh potrebnih postopkov, povezanih z izbiro zasebnega partnerja,
3. izdelava projektne dokumentacije (PZI - projekt za izvedbo in PID - projekt izvedenih del) in
4. implementacija projekta.

Vse potrebne aktivnosti in njihovo trajanje so za varianto B prikazane na sliki 6.1 in v tabeli 6.3. Pri izvajanju tega projekta je potrebno upoštevati tudi vse postopke, ki so potrebni za izbiro ustreznega zasebnega partnerja. Vse postopke v skladu s pravili javno-zasebnega partnerstva bi se lahko izpeljalo do konca meseca aprila 2011. Nato bodo sledili postopki izbire izdelovalca projektne dokumentacije ter izdelava projektne in investicijske dokumentacije vključno s pridobitvijo potrebnih dovoljenj in soglasij. Celotna načrtovana investicija naj bi se zaključila do sredine meseca maja 2013. Ker se v primeru variante A investicija ne bi izvedla, tudi terminski načrt za to varianto ni prikazan.

Predstavljeni terminski načrt je izdelan ob predpostavki, da bo pogodba med izbranim zasebnim partnerjem in javnim partnerjem podpisana najkasneje konec meseca aprila 2011. V primeru, da le-ta ne bo podpisana v tem roku, se sorazmerno s kasnejšim podpisom pogodbe zamaknejo tudi vse nadaljnje aktivnosti.

Slika 6.1: Terminski plan investicije za varianto B



Legenda aktivnosti:

	Izdelava investicijske dokumentacije
	Izbira zasebnega partnerja
	Izdelava projektne dokumentacije
	Izvedba projekta

Tabela 6.3: Terminski plan načrtovane investicije s časovnimi roki za posamezno fazo, varianta B

Št.	Aktivnost	Trajanje aktivnosti	Začetek aktivnosti	Konec aktivnosti
1.	Priprava DIIP	30 dni	November 2010	December 2010
2.	Priprava akta o JZP	30 dni	November 2010	December 2010
3.	Potrditev DIIP in akta o JZP seji Mestnega sveta	1 dan	Januar 2011	Januar 2011
4.	Objava razpisa za izbiro zasebnega partnerja - prva faza	30 dni	Februar 2011	Marec 2011
5.	Druga faza javnega razpisa - faza dialoga	20 dni	Marec 2011	Marec 2011
6.	Tretja faza javnega razpisa - oddaja končnih pisnih ponudb	10 dni	April 2011	April 2011
7.	Ocena prispelih ponudb in izbira izvajalca javno - zasebnega partnerstva	10 dni	April 2011	April 2011
8.	Pravnomočnost izbire zasebnega partnerja	10 dni	April 2011	April 2011
9.	Izbira izdelovalca projektne dokumentacije	10 dni	Maj 2011	Maj 2011
10.	Izdelava projektne dokumentacije (PZI/PID)	11 mesecev	Maj 2011	Marec 2012
11.	Izdelava PIZ	30 dni	Maj 2011	Maj 2011
12.	Potrditev PIZ na seji Mestnega sveta	1 dan	Junij 2011	Junij 2011
13.	Izdelava IP	30 dni	Avgust 2011	Avgust 2011
14.	Potrditev IP na seji Mestnega sveta	1 dan	September 2011	September 2011
15.	Implementacija sistema	25 mesecev	Maj 2011	Maj 2013

6.5 VARSTVO OKOLJA

Projekt »Nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor« bo imel v primeru variante B vpliv na okolje v času izvajanja investicije, ki pa ne bo velik ter povsem obvladljiv s primernimi omilitvenimi ukrepi. V primeru variante A, ki ne predvideva izvedbe projekta, tako ne bi nastali niti vplivi na okolje. V tabeli 6.4 so predstavljeni vplivi, ki bi jih načrtovana investicija lahko imela na okolje v času njene izvedbe. V tabeli so predstavljeni tudi ukrepi za zmanjšanje vplivov na okolje.

Tabela 6.4: Rešitve v zvezi z vplivi na okolje v času izvedbe investicije

Prvina okolja	Okoljevarstveni ukrep
Emisije v zrak	Z ustreznimi ukrepi, predvsem z vlaženjem sipkih gradbenih materialov in transportnih poti se bodo emisije prahu v času izvedbe gradbenih in montažnih del zmanjšale na minimum.
Emisije v tla in podtalnico	Da ne bi prišlo do onesnaženja tal in podtalnice na obravnavanem območju, bo potrebno pri gradbenih delih uporabljati stroje in naprave, ki so redno servisirani in vzdrževani (gradbeni stroji ne smejo puščati naftnih derivatov). Na gradbiščih prav tako ne bodo smele biti postavljene postaje za pretakanje in skladiščenje goriva, naprave za separacijo peska ter mesta za pranje, vzdrževanje motornih vozil in naprav. V primeru morebitnega nevarnega razlitja bo moralo biti zagotovljeno takojšnje ukrepanje za to usposobljenih delavcev. Vsa morebiti odkrita onesnaženja tal z gorivi ali drugimi nevarnimi snovmi, do katerih bi prišlo pri gradbenih delih, bo potrebno takoj sanirati z odvozom onesnažene zemljine na ustrezno odlagališče. Pred začetkom gradbenih del bo potrebno za delavce pripraviti navodila za ukrepanje v primeru razlitja nevarnih snovi na gradbišču (motorno olje, goriva...), ter jih usposobiti za hitro in učinkovito ter pravilno ukrepanje v primeru takih nesrečnih situacij.
Odpadki	Investitor mora zagotoviti, da bodo izvajalci gradbenih del na gradbišču hranili ali začasno skladiščili odpadke, ki bodo nastajali pri gradbenih delih, ločeno po vrstah gradbenih odpadkov iz klasifikacijskega seznama odpadkov tako, da ne bodo onesnaževali okolja in da bo zbiralcu gradbenih odpadkov omogočen dostop za njihov prevzem. Ob oddaji vsake pošiljke odpadkov bo potrebno izpolniti evidenčni list, določen s predpisom, ki ureja ravnanje z odpadki.
Hrup	Gradbena dela lahko potekajo do 10 ur efektivno in sicer v času od 7.00 do 19.00 ure.

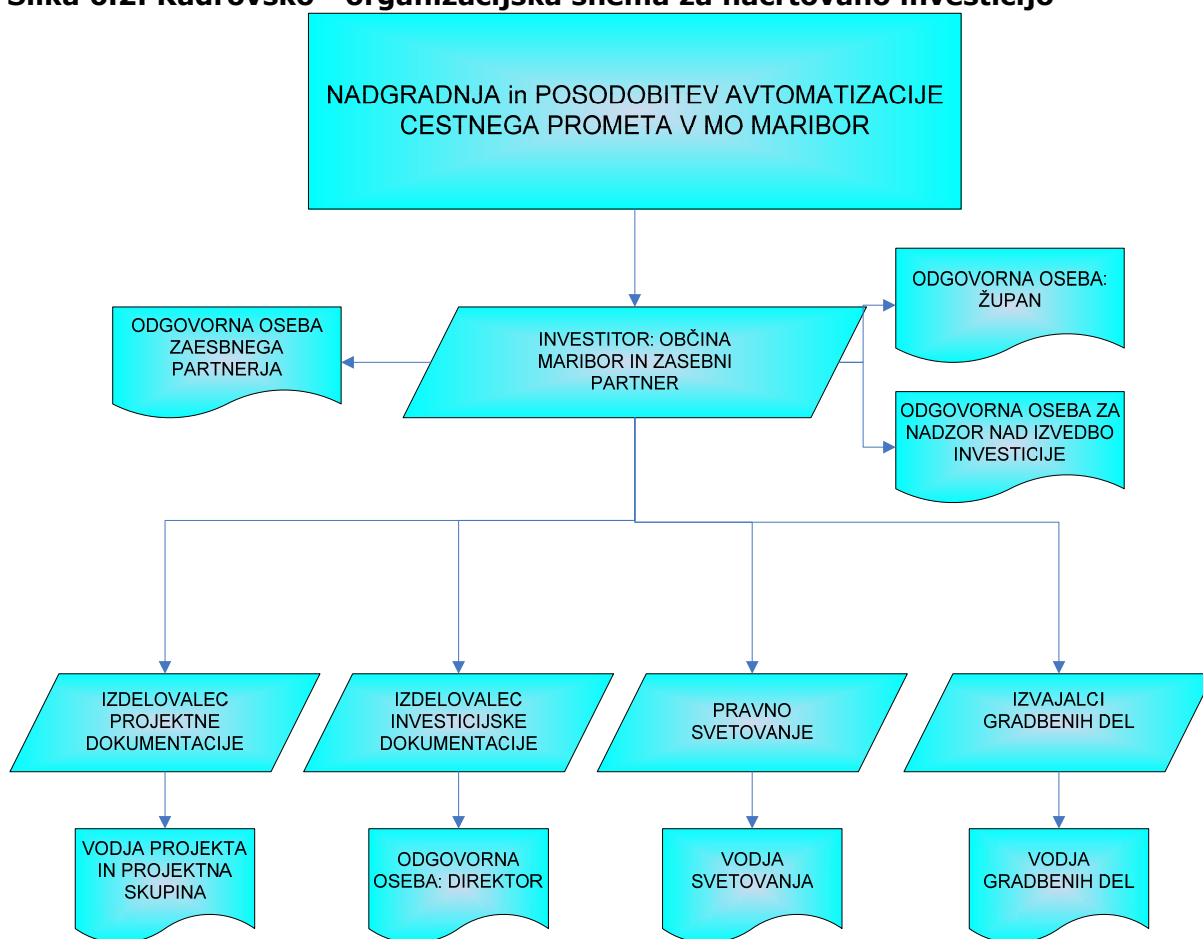
6.6 KADROVSKO - ORGANIZACIJSKA SHEMA S PROSTORSKO OPREDELITVIJO

Kot investitor nastopata Mestna občina Maribor in v času pisanja tega dokumenta še neznani zasebni partner. Na strani občine je odgovorna oseba župan ter oseba, odgovorna za nadzor nad izvajanjem investicije, na strani zasebnega partnerja (ko bo izbran) pa bo za investicijo prav tako določena odgovorna oseba. Za investicijo bo potrebno izdelati tudi investicijsko dokumentacijo, za kar je MO Maribor izbrala zunanjšega izvajalca. Le-ta ima določeno osebo, ki je

odgovorna za izvedbo zahtevanih del. Manjkajočo investicijsko dokumentacijo bo izdelal izbrani zasebni partner, ki bo prav tako zelo verjetno izbral zunanjega izvajalca. Ker gre za projekt javno-zasebnega partnerstva, sodeluje tudi družba za pravno svetovanje, ki bo svetovala pri izpeljavi pravnih postopkov in ima prav tako določeno osebo, ki vodi te postopke. Izbrani zasebni partner bo moral izdelati tudi projektno dokumentacijo, za kar bo najel zunanjega izvajalca, ki bo imel odgovorno osebo za ta projekt. Pri izvedbi projekta bo sodelovalo tudi gradbeno podjetje, ki bo pod nadzorom odgovorne osebe izvedlo potrebna gradbena dela.

Kadrovsko - organizacijska shema za investicijo »Nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor« je predstavljena na sliki 6.2.

Slika 6.2: Kadrovsko - organizacijska shema za načrtovano investicijo



6.7 OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA

Za izvedbo investicije je predvideno javno-zasebno partnerstvo, in sicer javnonaročniška oblika.^[2] Investicija v nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor bo v primeru, da bo izbrana varianta B, financirana iz naslednjih virov:

- sredstva Mestne občine Maribor (stroški pravnega svetovanja ter del stroškov za investicijsko dokumentacijo),
- izbrani zasebni partner, ki bo financiral celotno izvedbo projekta (nakup potrebne opreme, njena montaža, potrebna gradbena dela, soglasja/dovoljenja in manjkajoča investicijska ter projektna dokumentacija (PZI in PID)).

Iz tabele 6.5 je razvidno, da bo občina zagotovila 9.360 EUR (stalne cene z DDV) oziroma 0,17 % celotne investicije, kar predstavlja strošek izdelave dela investicijske dokumentacije (DIIP) ter pravnega svetovanja za izvedbo postopkov ter pripravo potrebnih gradiv za izbor najbolj primerne zasebnega partnerja.

Zasebni partner pa bo moral zagotoviti preostanek finančnih sredstev, potrebnih za implementacijo načrtovane investicije, v višini 5.651.478 EUR (stalne cene z DDV) oziroma 99,83 % celotne investicije.

Tabela 6.5: Dinamika investiranja z viri, varianta B, stalne cene z DDV na dan 23. november 2010

Leto	Občina	Delež	Zasebni partner	Delež	Skupaj
2011	9.360	1,16%	796.959	98,84%	806.319
2012	0	0,00%	3.033.294	100,00%	3.033.294
2013	0	0,00%	1.821.225	100,00%	1.821.225
Skupaj	9.360	0,17%	5.651.478	99,83%	5.660.838

Ker se postopki za izbiro zasebnega partnerja v času izdelave DIIP še niso začeli, ni bilo znano, kdo bo izbran kot zasebni partner v javno-zasebnem partnerstvu, zato prav tako še ni bilo znano, kako bo zasebni partner zagotovil svoj delež sredstev za izvedbo načrtovane investicije.

6.8 EKONOMSKA UPRAVIČENOST PROJEKTA

Ker bo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ^[21] potrebno izdelati še predinvesticijsko zasnovo in investicijski program, bo finančno in ekonomsko vrednotenje izdelano v teh dveh dokumentih, v tem poglavju pa so predstavljene posredne in neposredne koristi nadgradnje in posodobitve avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor.

Posodobitev avtomatizacije cestnega prometa je nujna za spopadanje z bodočimi izzivi. Omogočila bo obvladljivost prometa, povečala atraktivnost mesta, umirila

promet in bistveno znižala število prometnih nesreč. Pomembno prednost predstavljajo sodobne semaforne naprave, ki bodo postavljene v okviru načrtovanega projekta, saj omogočajo enostavno rokovanje in vzdrževanje in zaradi vgrajene LED tehnologije velike prihranke pri porabi električne energije.

Neposredne koristi nadgradnje obstoječega prometnega sistema se bodo odrazile v urejanju cestnega prometa, saj je trenutno stanje zelo problematično. Po izvedbi investicije se pričakuje, da bo promet bolj pretočen, kar bo imelo za posledico manjše izgube časa udeležencev v prometu, ki bodo ta čas lahko porabili za druge aktivnosti, boljšo kvaliteto zraka (manj CO₂) ter manjšo obremenitev okolja in ljudi s hrupom.

Posodobitev in nadgradnja obstoječega prometnega sistema bosta imeli neposreden pozitiven vpliv tudi na spreminjanje podobe občine in na boljšo kvaliteto bivanja v njej, saj bodo ne samo prebivalci MO Maribor, temveč tudi naključni obiskovalci, bolj varni na cestah.

Z nameravano investicijo bo občina izpolnila tudi zahteve slovenske in evropske zakonodaje s področja urejanja cestnega prometa v mestih.

7 SMISELNOST IN MOŽNOST NADALJNJE PRIPRAVE POTREBNE DOKUMENTACIJE

7.1 POTREBNA DOKUMENTACIJA

Ker je celotna vrednost investicije z DDV pri varianti B ocenjena na vrednost nad 2.500.000 EUR, je potrebno v skladu s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ^[21] izdelati dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijsko zasnovo in investicijski program. Tako bo potrebno v sklopu izvedbe projekta izdelati še predinvesticijsko zasnovo investicijski program.

V primeru, da bo izbrana varianta B, bo potrebno izdelati tudi projektno dokumentacijo, in sicer PZI in PID.

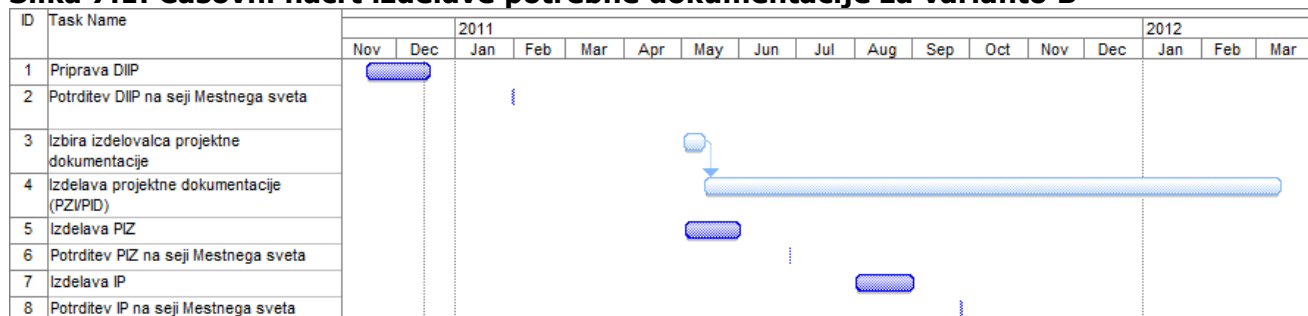
7.2 ČASOVNI NAČRT IZDELAVE POTREBNE DOKUMENTACIJE

Bolj podroben časovni potek izdelave potrebne dokumentacije za varianto B je prikazan na sliki 7.1. Ker se v primeru variante A investicija ne bi izvedla, tudi časovni načrt izdelave potrebne dokumentacije zanjo ni prikazan.

V sklopu obravnavane investicije bo potrebno poleg Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) izdelati še predinvesticijsko zasnovo (PIZ) in investicijski program (IP), ki bosta izdelana in potrjena na Mestnem svetu predvidoma do konca meseca septembra 2011.

Takoj po podpisu pogodbe med javnim in zasebnim partnerjem bo izbrani zasebni partner pričel z iskanjem izdelovalca projektne dokumentacije. Nato se bo ta dokumentacija izdelala, sledila bodo potrebna gradbena dela in kasneje montaža opreme. V primeru variante B se predvideva, da bo vsa manjkajoča dokumentacija izdelana sredi meseca marca 2012. Bolj podroben časovni potek za celotno investicijo je za varianto B prikazan na sliki 6.1 in v tabeli 6.3.

Slika 7.1: Časovni načrt izdelave potrebne dokumentacije za varianto B



Legenda aktivnosti:

	Izdelava investicijske dokumentacije
	Izdelava projektne dokumentacije

8 ZAKLJUČKI

Dokument identifikacije investicijskega projekta »Nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor« je izdelan z namenom, da se predstavi projekt, opredeli potrebe za njegovo izvedbo ter cilje, ki jih prinaša. Na osnovi vsebovanih podatkov bo javni partner lahko pristopil k izvedbi potrebnih postopkov za izbiro zasebnega partnerja.

Osrednji namen projekta je vzpostavitev ažurnega in v realnem času odzivnega sistema za avtomatsko vodenje prometa, neposreden cilj investicije pa celostna prenova in nadgradnja obstoječe avtomatizacije cestnega prometa ter vzpostavitev sodobne prometne rešitve z možnostjo nadgradnje za prihodnje potrebe Mestne občine Maribor.

V skladu z določili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ^[21] sta bili predstavljeni dve različni implementacije sistema. Varianta A predvideva izvedbo projekta s klasičnim javnim naročilom, varianta B pa v javno-zasebnem partnerstvu. Ker zakonodaja postavlja omejitve glede izvedbe tako obsežne investicije s klasičnim javnim naročilom (zagotovljena sredstva v občinskem proračunu), pogoji za realizacijo predmetnega projekta po varianti A niso izpolnjeni. Kar pomeni, da se investicija kot jo predvideva varianta A ne bi izvedla, zato le-ta ni bila podrobneje analizirana v tem dokumentu.

Ocenjeni stroški investicije v nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor znašajo 5.660.838 EUR (stalne cene z DDV). Povprečni strošek na opremljeno križišče znaša 57.529 EUR brez DDV oziroma 69.035 EUR z DDV. Večino sredstev (5.651.478 EUR - stalne cene na dan 23.11. 2010 z DDV - oziroma 99,83 % celotne investicije) bo moral zagotoviti na javnem razpisu izbrani zasebni partner. Mestna občina Maribor pa bo zagotovila 9.360 EUR (stalne cene z DDV) oziroma 0,17 % celotne investicije.

Vložek Mestne občine Maribor predstavlja strošek pravnega svetovanja in izdelave dela investicijske dokumentacije - DIIP. Vsa ostala finančna sredstva, potrebna za celostno implementacijo projekta, bo zagotovil izbrani zasebni partner.

Matrica predlagane razdelitve tveganj na projektu med MO Maribor in zasebnim partnerjem v primeru izvedbe projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva, predstavljena v Pravni študiji^[2], predvideva, da bo zasebni partner v celoti prevzel tudi tveganje upravljanja in vzdrževanja vzpostavljenega sistema. Kar pomeni, da bo izbrani zasebni partner moral zagotavljati sredstva za vzdrževanje nadgrajenega in posodobljenega sistema v časovnem obdobju, dogovorjenem v Pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu. Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov^[18] predlaga za projekte na področju telekomunikacij in ostalih storitev 15 letno ekonomsko dobo. Tako bo Mestna občina Maribor v zameno za 462.000 EUR letno dobila popolnoma nadgrajen in posodobljen sistem avtomatizacije cestnega prometa ter njegovo vzdrževanje v obdobju 15 let (oziroma drugem dogovorjenem obdobju).

Vse postopke v skladu s pravili javno–zasebnega partnerstva bi se lahko po oceni izpeljalo do konca meseca aprila 2011. Nato bodo sledili postopki izbire izdelovalca projektne dokumentacije ter izdelava projektne in investicijske dokumentacije vključno s pridobitvijo potrebnih dovoljenj in soglasij. Celotna načrtovana investicija naj bi se zaključila do sredine meseca maja 2013. Ker se v primeru variante A investicija ne bi izvedla, tudi terminski načrt za to varianto ni prikazan.

Predstavljeni terminski načrt je izdelan ob predpostavki, da bo pogodba med izbranim zasebnim in javnim partnerjem podpisana najkasneje konec meseca aprila 2011. V primeru, da le-ta ne bo podpisana v tem roku, se sorazmerno s kasnejšim podpisom pogodbe zamaknejo tudi vse nadaljnje aktivnosti.

Implementacija tega projekta bo povečala prometno varnost prebivalcev mesta Maribor in njegovih obiskovalcev, povečala se bo pretočnost prometa ob prometnih konicah ter povečala možnost načrtovanja in usmerjanja prometnih tokov. Posledično se bo zmanjšalo onesnaževanje okolja (bolj pretočen promet, manjša poraba goriva, manj emisij in toplogrednih plinov), povečala energetska učinkovitost sistema ter zanesljivost delovanja sistema. Tako bo Mestna občina Maribor tudi z izvedbo načrtovanega projekta prispevala k zmanjšanju negativnih posledic prometnega sektorja na okolje.

9 VIRI

1. Fotogalerija Mestne občine Maribor. http://www.maribor.si/podrocje.aspx?id=621
2. Pravna študija izvedbe javno-zasebnega partnerstva in opredelitev optimalnega modela za zadovoljitev javnega interesa. Projekt. Nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor. Inštitut za javno - zasebno partnerstvo, zavod Turjak. Ljubljana, november 2010.
3. http://www.maribor.si/povezava.aspx?pid=3791
4. http://sl.wikipedia.org/wiki/Mestna_ob%C4%8Dina_Maribor
5. Mesto Maribor. Lega in podnebje. http://www.maribor.si/povezava.aspx?pid=3794
6. Statistični urad Republike Slovenije. SI-Stat podatkovni portal. Podatki o prebivalcih. http://www.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp
7. http://www.geopedia.si/
8. Zelena knjiga. Za novo kulturo mobilnosti v mestih. Komisija evropskih skupnosti. Bruselj, 25.9.2007.
9. Prometna študija mesta Maribor – 1. Faza. Cestno prometni institut Maribor. September 2010.
10. Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP - 1). Ur.l. RS, št. 83/2004, Ur.l. RS, št. 35/2005, 51/2005-UPB1, 67/2005 Odl.US: U-I-32/05-13, 69/2005, 76/2005-ZDCOPMD, 97/2005-UPB2, 108/2005, 25/2006-UPB3, 70/2006-ZIKS-1B, 105/2006, 123/2006 Odl.US: P-72/05-17, U-I-327/05, 133/2006-UPB4, 139/2006-ZORed, 37/2008, 56/2008-UPB5, 57/2008-ZLDUVCP, 73/2008 Odl.US: U-I-295/05-38, 58/2009, 36/2010
11. Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011 (skupaj za večjo varnost) (ReNPVCP). Uradni list RS, št. 2/2007. http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=20072&stevilka=68
12. Odlok o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Maribor. Medobčinski uradni vestnik, št. 20/2007. http://www.maribor.si/dokument.aspx?id=8842
13. Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Maribor. Medobčinski uradni vestnik, št. 9/2010. http://www.izit.si/muv/index.php?action=showByYear&year=2010
14. Zakon o varstvu okolja – ZVO-1 (Ur. list RS, št. 41/2004, 17/2006, 20/2006, 28/2006 Skl.US: U-I-51/06-5, 39/2006-UPB1, 49/2006-ZMetD, 66/2006 Odl.US: U-I-51/06-10, 112/2006 Odl.US: U-I-40/06-10, 33/2007-ZPNačrt, 57/2008-ZFO-1A, 70/2008, 108/2009)
15. Resolucija o Nacionalnem programu varstva okolja (Ur. list RS, št. 2/2006)
16. Občinski program varstva okolja za Maribor. 2008 – 2013. Maribor, marec 2008. http://www.opvo.mop.gov.si/opvo_08/opvo_maribor.pdf

17. Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007 – 2013. Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko. Ljubljana, 2008.
18. Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov. (Guide to cost-benefit analysis of investment projects.) Generalni direktorat za regionalno politiko Evropske komisije 2004 in junij 2008.
19. Zakon o javnem naročanju. (ZJN-2). Uradni list RS, št. 128/2006, 16/2008, 19/2010.
20. Jesenka napoved gospodarskih gibanj 2010. Urad RS za makroekonomske analize in razvoj. Ljubljana, september 2010 http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/publikacije/analiza/napoved2010/JNGG_2010-28-10.pdf
21. Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ. Uradni list RS št. 60/2006 in 54/2010.