

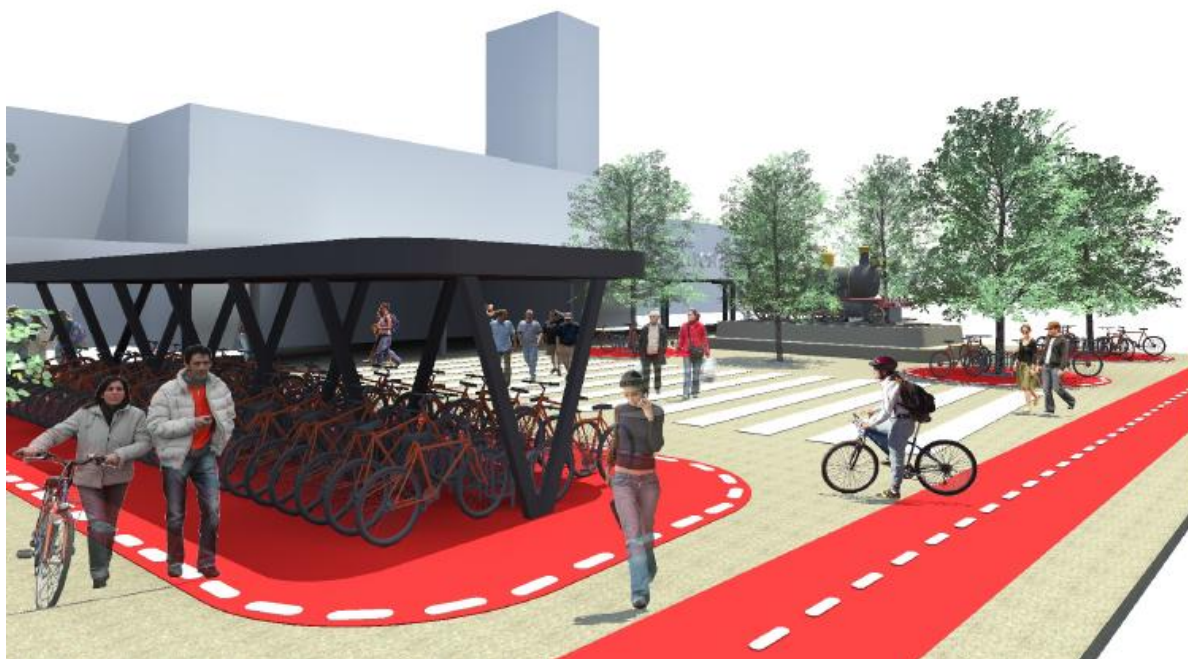


*Naložba v vašo prihodnost*  
OPERACIJO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA  
Evropski socialni sklad

## DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

# TRAMOB PLUS

**nadaljevanje ukrepov za trajnostno mobilnost v mestu**



Investitor:



**MESTNA OBČINA MARIBOR**

Ulica Heroja Staneta 1, Maribor

ki jo zastopa župan dr. Andrej FIŠTRAVEC

Številka DIIP:

**433-DIIP**

Datum:

**november 2013**

<b>1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM VZDRŽEVALCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB</b>	<b>4</b>
1.1 Investitor.....	4
1.2 Strokovni delavci oz. službe odgovorne za nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne, tehnične in druge dokumentacije .....	4
1.3 Izdelovalci investicijske dokumentacije .....	5
1.4 Bodoči vzdrževalci .....	5
1.5 Predstavitev investitorja .....	6
<b>2. ANALIZA STANJA S TEMELJNIMI RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO</b>	<b>8</b>
2.1 Analiza stanja kolesarske prometne infrastrukture v Mestni občini Maribor .....	9
2.1.1 Analiza stanja javnih površin med železniško postajo Maribor in Partizansko cesto .....	9
2.1.2 Analiza stanja kolesarskih površin ob Streliški ulici, med križiščema s Papeško cesto in Ljubljansko cesto.....	11
2.1.3 Analiza stanja kolesarskih površin ob Ulici Pohorskega odreda, med Lackovo cesto ter Cesto Proletarskih brigad – Tankovska pot.....	12
2.1.4 Analiza stanja kolesarskih površin ob Šentiljski cesti, med Partizansko cesto in TC Hofer .....	13
2.2 Analiza stanja delovanja Mobilnostnega centra Maribor .....	14
2.3 Analiza stanja samostrežnega sistema izposoje koles .....	15
2.4 Analiza stanja lokalne regulative za načrtovanje in projektiranje prometnih površin.....	16
<b>3. OPREDELJITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV OPERACIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI</b>	<b>16</b>
3.1 Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami .....	17
3.2 Zakonodaja ki ureja predmetno področje.....	21
<b>4. OPREDELITEV VARIANT INVESTICIJE</b>	<b>23</b>
4.1 Varianta »brez« investicije .....	23
4.2 Varianta »z« investicijo .....	24
4.2.1 Varianta »z« investicijo primeru ureditve kolesarske prometne infrastrukture s pripadajočimi javnimi površinami.....	24
4.2.1.1 Ureditev javnih površin med železniško postajo Maribor in Partizansko Cesto (Bike&Ride, Park&Ride, Kolesodvor).....	24
4.2.1.2 Ureditev kolesarskih površin ob Streliški cesti (med Ljubljansko ulico in Razvanjsko cesto) .....	30
4.2.1.3 Ureditev kolesarskih površin ob Ulici Pohorskega odreda – Tankovski poti, med lackovo cesto in Cesto Proletarskih brigad.....	32
4.2.1.4 Ureditev kolesarskih površin ob Šentiljski cesti, med Partizansko cesto in TC Hofer.....	32
4.2.2 Varianta »z« investicijo v primeru zagona Mobilnostnega centra Maribor.....	34
4.2.2.1 Zagon rednih programov Mobilnostnega centra Maribor (MOC) .....	34
4.2.2.2 Promocijska kampanja za spremembo mobilnostnih navad / vzorcev prebivalcev Mestne občine Maribor .....	35
4.2.2.3 Priprava upravnega in poslovnega modela MOC.....	36
4.2.3 Varianta »z« investicijo v primeru samopostrežnega sistema izposoje koles .....	37
4.2.4 Varianta »z« investicijo v primeru priprave Navodil za načrtovanje in projektiranje prometnih površin .....	40
<b>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</b>	<b>41</b>
5.1 Ocena celotnih stroškov po stalnih cenah .....	43
5.2 Ocena celotnih stroškov po tekočih cenah .....	45

<b>6. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO OPERACIJO, SKUPAJ Z INFORMACIJO O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI OZIROMA EKONOMSKI UPRAVIČENOSTI PROJEKTA.....</b>	<b>47</b>
6.1 Predhodne idejne rešitve, študije in elaborati .....	47
6.2 Opis lokacije .....	49
6.3 Termiski plan izvedbe operacije.....	50
6.4 Vplivi investicije na okolje.....	51
6.5 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo .....	51
6.6 Predvideni viri financiranja in drugi viri.....	52
6.6.1 <i>Izračun deleža sofinanciranja s strani ESRR</i> .....	52
6.6.2 <i>Razdelitev predvidenih virov financiranja</i> .....	53
6.7 Ekonomska upravičenost projekta .....	54
<b>7. UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM.....</b>	<b>55</b>
7.1 Potrebna dokumentacija .....	55
7.2 Terminski plan izdelave investicijske in projektne dokumentacije .....	56

## 1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM VZDRŽEVALCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB

### 1.1 Investitor

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

Podpis odgovorne osebe:

Žig:

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

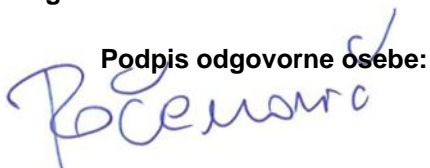
<b>Investitor:</b>	<b>Mestna občina Maribor</b>
<b>Naslov:</b>	Ulica heroja Staneta 1, SI 2000 Maribor
<b>Telefon:</b>	+386 (0) 2 22 01 206
<b>Faks:</b>	+386 (0) 2 22 01 207
	<b>Urad za komunalno, promet in prostor</b>
<b>Vodja sektorja za komunalno in promet:</b>	<b>Uroš KOSI, univ.dipl.oec., dipl.inž.prom.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

Podpis odgovorne osebe:

Žig:

### 1.3 Izdelovalci investicijske dokumentacije

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

**Podpis odgovorne osebe:**  


**Žig:**  
  
biro za projektiranje in inženiring d.o.o.

### 1.4 Bodoči vzdrževalci

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

**Podpis odgovorne osebe:**

**Žig:**

Dokument je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006), Uredbe o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 54/2010) in Pravilnikom o vsebini upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno zasebnega partnerstva (Uradni list RS, št. 32/2007).

## 1.5 Predstavitev investitorja

Regija: Podravska statistična regija

Občina: Mestna občina Maribor

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

Dravska dolina med Pohorjem in Kozjakom, ki se pri Selnici raztegne v širšo diluvialno nižino mariborske ravni;

Slovenske gorice, mlado terciarno gričevje iz miocenskih laporjev in peščencev;

Dravsko - Ptujsko polje, ki se v obliki velikega trikotnika kot velikanski vršaj prodnatih diluvialnih nanosov razteza proti Ptujju.

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

Površina občine: 147,5 km<sup>2</sup>

Dolžina meje občine: 82,1 km

Nadmorska višina: 237m-1150m

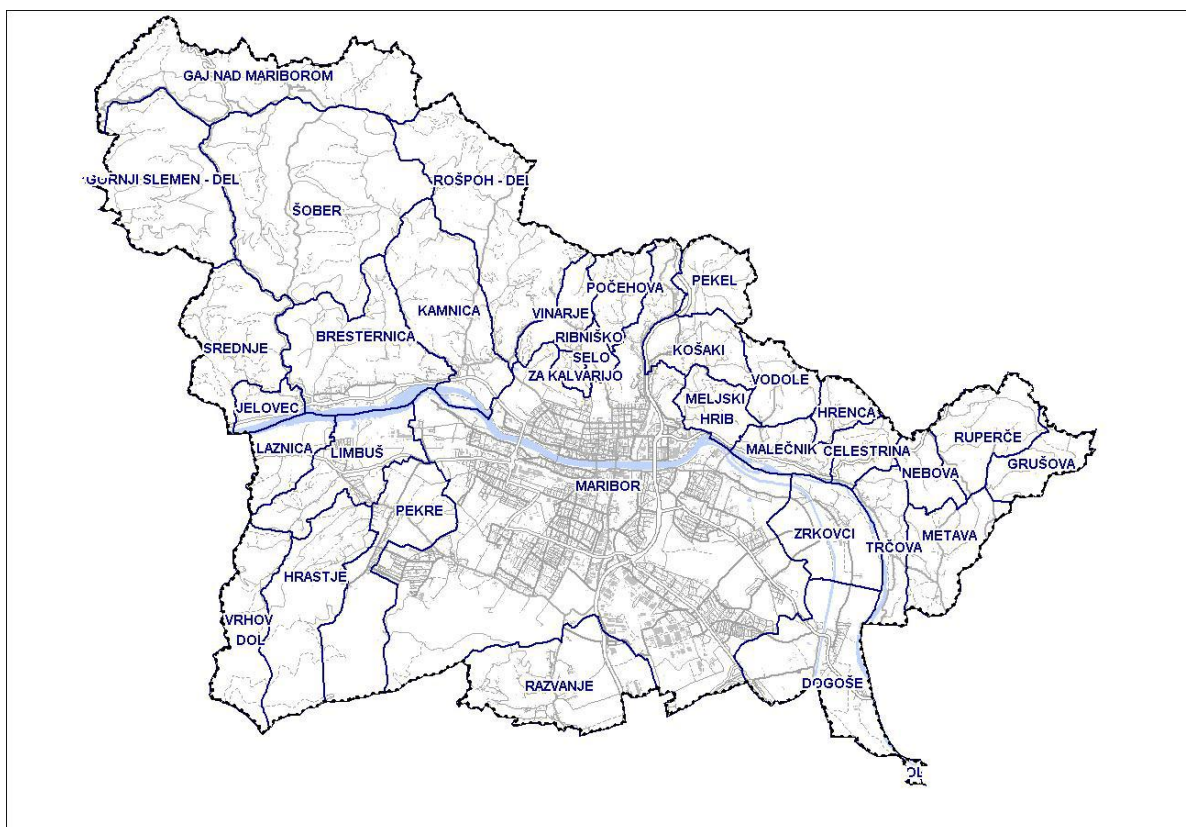
Prebivalci, stanje november 2012:

107.801 stalno prebivališče (Ž 55694, M 52107)

5.686 začasno prebivališče (Ž 2987, M 2699 )

Gostota: 730 prebivalcev na km<sup>2</sup>





*Slika 1.1: Mestna občina Maribor*

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

## 2. ANALIZA STANJA S TEMELJNIMI RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO

Mesto Maribor s svojo okolico je izpostavljeno stalni rasti števila vsakodnevnih uporabnikov avtomobilov, ter hkratnemu upadanju uporabe javnega potniškega prometa (JPP), koles in pešačenja kot oblike premagovanja razdalj v mestu.

Mestna občina Maribor (MOM) se je s sprejetimi dokumenti na področju trajnostnega razvoja zavezala, da bo večjo pozornost namenjala prijaznim načinom prevoza. MOM je uspešno izpeljala projekt TRAMOB, ki je nastavljal izhodišča za celovit razvoj trajnostne mobilnosti v mestu. Smiselno je ta projekt nadgraditi z novimi vsebinami, ter razširiti mrežo urejenih kolesarskih poti in stez v sami mestni občini. Potrebno je zagotoviti varne povezave med vsemi mestnimi četrtmi, ter krajevnimi skupnostmi, ter jih navezati na javni potniški promet. Tovrstno integracijo predstavljajo sistemi Bike&Ride in Park&Ride s kolesodvorom na železniški postaji, samopostrežni sistem izposoje koles s postajami na različnih točkah v mestu. Sistem Bike&Ride omogoča povezavo osebnih prevoznih sredstev z javnim potniškim prometom, zato je lokacija Kolesodvora na železniški postaji Maribor idealna točka za postavitve tega sistema. Uporabnik se lahko v mesto pripelje z vlakom (ali avtobusom do glavne avtobusne postaje v Mlinski ulici), ter prevzame, ali svoje kolo (Kolesodvor), ali kolo iz samopostrežnega sistema mestnega kolesa. Podobno velja za Park&Ride, kjer uporabnik pusti svoj avtomobil na določenem parkirišču, ter nadaljuje pot z javnim potniškim prometom ali kolesom.

Operacija bo skladna s ciljem 4. Razvojne prioritete »Skladen razvoj regij in cilji javnega poziva za sofinanciranje operacij iz naslova prednostne usmeritve »Regionalni razvojni programi« razvojne prioritete »Razvoj regij« Operativnega programa krepitve regionalnih razvojnih potencialov večletnega finančnega okvirja 2007-2013.

Z izvedbo operacije zasledujemo cilj skladen razvoj z uravnoteženimi gospodarskimi, socialnimi in okoljskimi vidiki regije. V okviru razvoja urbanih naselij bo operacija prispevala k:



- zagotavljanju čistih transportnih sistemov (prometna in neprometna infrastruktura za potrebe nemotoriziranega prometa v mestnem jedru);
- 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;
- načrtovanju učinkovitega javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti v mestih, vključno z intermodalnimi povezavami z drugimi trajnostnimi transportnimi sredstvi (npr., kolo-avtobus);
- vplivanju na potovalne navade s promocijo trajnostnih oblik mobilnosti in izbiro načina prevoza z nadgradnjo načrta trajnostne mobilnosti;
- povečanju blagostanja prebivalstva ob upoštevanju načel trajnostnega razvoja.

## **2.1 Analiza stanja kolesarske prometne infrastrukture v Mestni občini Maribor**

### **2.1.1 *Analiza stanja javnih površin med železniško postajo Maribor in Partizansko cesto***

Predmet operacije je ureditev površin med železniško postajo in Partizansko cesto. V investiciji je zajeta preureditev obstoječih parkirnih površin, ureditev površin za TAXI in območje, namenjeno shranjevanju koles. Predvideni sta dve večji pokriti kolesarnici. Za poživitev območja je predvidenih precej zelenih površin z razno zasaditvijo. Obstoječi prostor, namenjen parkiranju vozil, ne zagotavlja ustrezne kvalitete parkiranja. Zgornji ustroj je dotrajan, nekateri pokrovi jaškov in požiralnikov višinsko odstopajo od kote vozišča. Ponekod so izpod asfalta vidne granitne kocke. Obeležbe so slabo vidne, parkirna mesta so za sodobna vozila ozka – 2.30m. Vzdolžni robovi parkirišča niso vzporedni, zato so bila na širšem vzhodnem mestu na sredino umeščena dodatna vzdolžna parkirna mesta, ki pa niso dopuščala ustrezne izvozne/uvozne širine vozilom, parkiranih pravokotno na obeh straneh.

Čakališče za TAXI je povsem neurejeno. Vozila parkirajo pravokotno preko robnika pri severnem vhodu v železniško postajo. Prostora je za pet vozil. Stranko načeloma pobere najbližje vozilo vratom, kar pomeni, da se nato vsa ostala vozila preparkirajo za eno mesto bližje izhodu iz postaje. Zgornji ustroj vozišča na tem mestu je v izjemno slabem stanju.

Pri železniški postaji ni ustreznih površin za hranjenje in zaklep koles. Ob ustreznih ukrepih želimo spodbuditi ljudi h kolesarjenju in uporabi kombinacije potovanja vlak (dolge relacije) – kolo (potovanje po mestu). Trenutno je pred glavnim vhodom nameščenih osem nepokritih stojal za priklep koles. Takšna stojala so primerna predvsem za kratkočasno puščanje koles.



**Slika 2.1:** Dotrajano vozišče pri uvozu za TAXI.



**Slika 2.2:** Dotrajan ustroj pri hodniku za pešce pri stavbi SŽ.



**Slika 2.3:** Dotrajano vozišče na JZ delu parkirišča.



**Slika 2.4:** Obstoječa TAXI površina.

## **2.1.2 Analiza stanja kolesarskih površin ob Streliški ulici, med križiščema s Papeško cesto in Ljubljansko cesto**

Glavni poudarki obstoječega stanja obravnavanega odseka:

- cesta poteka praktično v premi, sami cestni elementi niso problematični - izjema je neustrezen - strešni - prečni nagib vozišča
- obstoječ cestni svet sega cca. 2,2 do 2,5m od roba vozišča na levi strani (gledano v smeri proti Betnavi), na desni strani (gledano v smeri proti Betnavi) pa cca. 2,5 do 3,8m od roba vozišča (ugotovljeno iz izdelanega geodetskega posnetka s katastrom)
- obstoječe bankine so precej zatravljene, širine cca. 0,5 do 0,8m
- obstoječe vozišče je v zelo slabem stanju, vozniki se "izogibajo" lukenj in udarnih jam - tudi zvožnjo po nasprotnem voznem pasu
- cestna razsvetljava ni urejena
- hitrosti motornih vozil - kljub dejstvu, da je odsek "formalno" znotraj naselja so visoke oz. v večini primerov nad dovoljeno omejitvijo (50 km/h)
- dolžina trase: 450m

Poudariti je potrebno nujnost, da "nove površine" za kolesarje na tem odseku ne bodo "izvzete" iz reševanja kolesarskega prometa na širšem območju. Torej, potrebno je poudariti, da je smiselno iskati rešitve, ki se lahko - v največji možni meri - navezujejo na kolesarske površine pred / po obravnavanem odseku.

V nadaljevanju, od križišča Streliške - Ljubljanske ul. naprej (v smeri proti Radvanju) površin za kolesarje ni. Enostransko (na S strani) je izveden le pločnik za pešce.





**Slika 2.5:** Križišče pri Betnavi

**Slika 2.6:** Obstoječe stanje Streliška

### 2.1.3 Analiza stanja kolesarskih površin ob Ulici Pohorskega odreda, med Lackovo cesto ter Cesto Proletarskih brigad – Tankovska pot

Ob ulici Pohorskega odreda trenutno ni urejenih kolesarskih stez, oz. poti. Mikrolokacija se nahaja tik ob osnovnih šolah OŠ Ludvika Pliberška, ter OŠ Gustava Šiliha. Vzporedno s cestiščem poteka stara tankovska pot, ki jo je prej JLA, kasneje pa SV uporabljala za dostop svojih goseničenih oklepni enot do strelišča pod Pohorjem. Od ukinitve strelišča, se pot več ne uporablja v prvotne namene. Pot je izvrstno utrjena in bi z manjšim posegom preplastitve ter opremljenosti s prometno opremo lahko predstavljala izvrstno povezavo Radvanja s Taborom, ter nadalje s centrom mesta. Dolžina celotne trase je cca 1.100 m.



**Slika 2.7:** Obstoječe stanje UPO pri Elektru



**Slika 2.8:** Obstoječe stanje UPO pri Elektru



**Slika 2.9:** Obstoječe stanje UPO pri OŠ GŠ



**Slika 2.10:** Obstoječe stanje UPO pri OŠ GŠ

#### **2.1.4 Analiza stanja kolesarskih površin ob Šentiljski cesti, med Partizansko cesto in TC Hofer**

Predmet operacije je izgradnja pločnika ter kolesarske steze ob Šentiljski cesti v Mariboru. Na območju predvidene izgradnje pločnika in kolesarske steze se nahaja obstoječa cesta z obcestnim jarkom, kateri se v sklopu tega projekta kanalizira in priključi na obstoječ kanaliziran jarek oziroma meteorno kanalizacijo. Predviden pločnik se bo na južni strani navezoval na obstoječ pločnik s kolesarsko stezo v neposredni bližini Veterinarske bolnice Maribor, na južni strani pa na pločnik avtobusne postaje oziroma pločnik trgovskega centra Hofer. Obstoječa Šentiljska cesta na tem območju je široka 7,85 m do 8,00 m. Izgradnja kolesarskih površin na tem odseku, bi pomenila nadaljevanje povezovanja mestnih četrti s kolesarsko infrastrukturo. Dolžina te trase znaša cca.: 2.700 m novih kolesarskih površin.



**Slika 2.11:** Obstoječe stanje jug



**Slika 2.12:** Obstoječe stanje sever

## 2.2 Analiza stanja delovanja Mobilnostnega centra Maribor

Predmet operacije je nadgradnja in nadaljevanje projektne faze iz projekta TRAMOB (2010-2013), v okviru katere se je obnovilo prostore na Partizanski cesti 21 in vzpostavilo Mobilnostni center Maribor. Omenjena projektna faza je bila investicijske narave, kar pomeni, da je bila vzpostavljena zgolj lupina, ne pa tudi vsebina.

V okviru projekta TRAMOB PLUS se bo zato zagnala projektna faza "Zagon mobilnostnega centra", ki bo v že pripravljen prostor vnesla vsebino in omogočila, da se redno delovanje tega centra vzpostavi. S tem bo podporno okolje za razvoj trajnostne mobilnosti v Mariboru zaživelo tudi v praksi.

Projekta faza "Zagon Mobilnostnega centra" bo v času trajanja projekta TRAMOB PLUS postavila vsebinske temelje za delovanje Mobilnostnega centra Maribor, hkrati pa bo za posledico imela dokončno usklajen upravni model in programska izhodišča.

Izkušnje iz tujine kažejo, da so mobilnostni centri po svoji organizacijski sestavi dokaj zapleteni sistemi, ki vključujejo številne partnerje in deležnike z različnimi ozadji (operaterji JPP, občine, regije, državne institucije, nevladne organizacije, podjetja, fakultete, razvojne institucije ipd.). Glede na to, da je Mobilnostni center Maribor prvi tovrstni projekt v Sloveniji, se je treba zavedati, da je veliko stvari okrog upravljanja, vsebine in meddeležniške koordinacije še nedorečenih. Mobilnostni center Maribor odzvanja karakter lokalnega okolja, zato je tovrstne modele iz tujine nemogoče prenašati v Slovenijo, brez konkretnih premislekov. Ravno projekt TRAMOB PLUS je namenjen temu, da se vsebina konkretizira in jasno začrtajo tudi odnosi med deležniki pri nadaljnjem razvoju trajnostne mobilnosti.

Mobilnostni center Maribor je bil vzpostavljen kot podporno okolje za razvoj trajnostne mobilnosti v Mariboru in okolici. Lokacijsko je postavljen na vstopni točki v center mesta iz smeri avtobusne in železniške postaje. Da bi razumeli pomen



mobilnostnega centra je potrebno najprej upoštevati trenutno situacijo na področju prostorskega, okoljskega in prometnega razvoja mesta. Večina kazalnikov v zadnjih dveh desetletjih kaže na to, kako močno je zakoreninjena avtomobilska kultura in kako se to odraža v izbiri načinov prevoza po vsakodnevnih opravkih. Korak k spremembi mobilnostnih navad predstavlja tudi zagon mobilnostnega centra, ki bo poleg osveščevalne in promocijske funkcije imel pomembno vlogo tudi pri informiranju občanov o možnostih uporabe različnih prevoznih sredstev. Tako bodo končni uporabniki lahko na enem mestu dostopali do vseh informacij o JPP, izposoji koles, nakupu vozovnic, letalskih povezavah, taxi službi, žičnicah in drugih informacijah (turizem, dogodki, znamenitosti, gostinska ponudba, trgovine ipd.). Tako se bo v okviru projekta zaposlilo 1 osebo kot informatorja, ki bo zadolžen za pripravo vseh informacijskih paketov in zagon informacijske točke. Nadalje je pomemben vidik mobilnostnega centra ponujati možnosti tehnične podpore kolesarjem (rednim, rekreacijskim in turistom). Tako se bo v okviru projekta TRAMOB PLUS zaposlilo tudi kolesarskega mehanika, ki bo v nadaljevanju izobraževal nove generacije kolesarskih mehanikov in hkrati skrbel za tehnično brezhibnost koles vseh obiskovalcev.

### **2.3 Analiza stanja samostrežnega sistema izposoje koles**

Predmet operacije je vzpostavitev sodobnega sistema izposoje koles, ki bo v prvi vrsti namenjeno meščanom, seveda pa bodo kolesa uporabljali tudi obiskovalci in turisti v Mestni občini Maribor. Trenutno v Mestni občini Maribor ni ustreznega sistema izposoje koles, ki bi obratoval 365 dni na leto, bil dostopen na več lokacijah, na katerih bi bil možen tako prevzem kot tudi vrnitev kolesa, neodvisno od mesta izposoje. Obravnavani projekt predvideva postavitev 15. Postaj (izposojevalnic koles) s 150. kolesi na območju MOM.

## 2.4 Analiza stanja lokalne regulative za načrtovanje in projektiranje prometnih površin

Pristopi k načrtovanju prometnic/prometa/mobilnosti v strnjenih urbanih sredinah zahtevajo drugačen pristop kot ga sicer zahtevajo veljavne tehnične smernice za projektiranje/označevanje/vzdrževanje, .... Zato je potrebna priprava navodil za odločevalce/projektante za območje MOM, kako ravnati v konfliktnih situacijah, kjer ima optimiranje pogojev za eno vrsto udeleženca v prometu posledico zmanjšanje pravic/udobja/varnosti za drugo skupino udeležencev.

Trenutno je načrtovanje in urejanje mestnih prometnih površin urejeno z državnimi pravnimi akti, medtem ko na ravni mestne občine ni enotnih predpisov s tega področja. Mestna občina Maribor je v letu 2000 sprejela **Odlok o občinskih cestah na območju Mestne občine Maribor ( MUV, štev.22/2012)**, ki pa se razvojnega načrtovanja graditve in vzdrževanja občinskih cest, ter projektiranja površino loteva v 16. členu (projektiranje občinskih cest). Zaradi pomanjkanja ustreznega občinskega pravilnika oz. navodil, je projektiranje infrastrukture in predvsem detajlov prepuščeno posameznim projektantom, ki jih zavezujejo državni zakoni in predpisi. Le-ti so glede detajlov precej ohlapni in dopuščajo mnogo prostora za interpretacijo. Zaradi tega bi bila izdelava občinskega pravilnika, oz. navodil načrtovalcem in projektantom mestnih prometnih površin nujen pogoj, da se po mestu uvedejo enotni ukrepi in uporabljajo enotni detajli pri izgradnji prometne infrastrukture.

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

Ključni cilj predmetne investicije je izboljšanje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, ter zagotoviti meščanom boljše pogoje za uporabo trajnostnih prevoznih sredstev in s tem omogočiti hitrejši razvoj trajnostne mobilnosti v mestu. **TRAMOB PLUS** predstavlja dodano vrednost, saj nadgrajuje in osmišlja uspešno izveden predhodni projekt **TRAMOB (2010-2013)** z nujnimi vsebinskimi nadaljevanji.

Investitor bo pri izvedbi ureditve tako zasledoval sledeče namene:

- izvajanje strateške usmeritve prostorskih razvojnih konceptov
- implementacija veljavnih predpisov s področja gradnje cest in prometa,

z namenom doseganja sledečih ciljev:

- zmanjšanje števila osebnih vozil v prometu zaradi prehoda na druge oblike prevoza
- zagotovitev večje prometne varnosti tako za motorni promet, kot tudi za pešce in kolesarje, ter s tem zmanjšanje števila prometnih nesreč.
- zmanjšanje obremenitev okolja z izpušnimi plini,
- zmanjšanje obremenitev okolja s hrupom
- posledično je zaradi boljše prometne ureditve pričakovati tudi povečanje zadovoljstva prebivalcev, obiskovalcev, turistov,....
- izboljšanje in poenotenje načrtovanja in projektiranja prometnih površin v mestu
- Priprava tehničnih navodil za odločevalce/projektante prometnic, ki bodo meščanom nudila najvišjo kvaliteto bivalnega okolja in bodo omogočala veliko izbiro oblik mobilnosti, predvsem nemotoriziranih oblik brez uporabe fosilnih goriv ter hkrati pripomogla k zagotavljanju socialne vključenosti prebivalcev in jih spodbujala k zdravemu načinu življenja

### 3.1 Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami

Investicija je skladna z Operativnim programom krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007-2013, s prioriteto »Razvoj regij«, ukrepom »Regionalni razvojni programi«, ki zasleduje kot ključni cilj »skladen razvoj regij«. Posledično je investicija skladna tudi s krovnim evropskim dokumentom **Strategija EVROPA 2020** (za obdobje 2010-2020), ki nadomešča Lizbonsko strategijo in, ki zasleduje tri razvojne osi oz. politike: pametno, vključujočo in trajnostno rast. V okviru politike trajnostne rasti so dani poudarki na spodbujanje vseh trajnostnih oblik prometa.

**Strategija razvoja Maribora 2030** je bila pripravljena v skladu s Strategijo EVROPA 2020 in enako kot krovni strateški evropski dokument, poudarja tri temeljne razvojne politike: pametno, vključujočo in trajnostno rast. Pri tem se k trajnostni rasti uvrščata strateški osi trajnostno mesto in zdravo mesto. Pri strateški osi trajnostno mesto je ključna vzpodbuda vseh trajnostnih oblik prometa, kot so javni prevoz, kolesarjenje, pešačenje, nadvse pomembno pa je tudi informiranje in osveščanje glede postopnega uvajanja trajnostnih oblik prometa. Pri tem je omenjeno tudi pomanjkanje relevantnih podatkov o prometu: »V zadnjih letih je sicer opazno povečanje kolesarskega prometa, vendar je za prikaz dejanske strukture prometa potrebna podrobnejša prometna študija.« Strateška os zdravo mesto pa omenja kot cilj vzpostavitev sistema izposoje 200 javnih koles.

**Strategija razvoja Maribora 2030** poudarja tri temeljne razvojne politike: pametno, vključujočo in trajnostno rast. Pri tem se k trajnostni rasti uvrščata strateški osi trajnostno mesto in zdravo mesto. Pri strateški osi trajnostno mesto je ključna vzpodbuda vseh trajnostnih oblik prometa, kot so javni prevoz, kolesarjenje, pešačenje, nadvse pomembno pa je tudi informiranje in osveščanje glede postopnega uvajanja trajnostnih oblik prometa. Pri tem je omenjeno tudi pomanjkanje relevantnih podatkov o prometu: »V zadnjih letih je sicer opazno povečanje kolesarskega prometa, vendar je za prikaz dejanske strukture prometa potrebna podrobnejša prometna študija.« Strateška os zdravo mesto pa omenja kot cilj vzpostavitev sistema izposoje 200 javnih koles.

**Urbanistična zasnova mesta Maribor (UZMM)** iz leta 2004 omenja, da je kolesarjenje v mariborskem prometu premalo zastopano, kolesarji v Mariboru in okolici pa so soočeni z večimi problemi. Med najbolj izpostavljenimi so:

- Neizgrajenost omrežja kolesarskih povezav.
- Izpeljava obstoječih kolesarskih stez ob prometno in emisivno obremenjenih cestah.
- Kolesarska nepovezanost nekaterih mestnih in obmestnih predelov.
- Pomanjkanje možnosti za varno odstavo koles.

· Nepovezanost kolesarjenja z javnimi prevoznimi sredstvi (vlak, avtobus).

K naštetim problemom UZMM dodaja še zaparkiranost odsekov kolesarskih stez z avtomobili, previsoke robnike na začetkih in koncih kolesarskih stez, pomanjkljive prometne označbe kolesarskih površin in nezadostne možnosti izposoje koles.

Nadalje UZMM predvideva vzpostavitev optimalno razmeščenega kolesarskega omrežja na območju celotnega mesta, ki ga sestavljajo kolesarske povezave in odstavnna mesta za parkiranje koles.

**Regionalni razvojni program Podravske razvojne regije 2007-2013** navaja, da samostojno kolesarsko omrežje v regiji ni razvito, zato večina kolesarjev pri svojih kolesarskih potovanjih uporablja manj obremenjene cestne povezave. »V Podravju se kažejo velike možnosti za razvoj turistično-rekreativnega kolesarjenja. V mestih je kolesarjenje slabo razvito, predvsem zaradi pomanjkanja ustrezne varne prometne infrastrukture,« še omenja dokument.

Še najbolj podrobno se kolesarstva loteva **Lokalni energetski koncept Mestne občine Maribor**, v katerem si avtorji zastavijo vprašanje, kako izboljšati razmere za pešce in kolesarje. Pri tem je kot cilj omenjen prehod na okolju prijaznejše oblike transporta.

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

Posebej velja omeniti tudi **Občinski program varstva okolja 2008-2013**. V tem programu je bil zastavljen zelo pomemben cilj, in sicer sprememba v deležih uporabe prevoznih sredstev v mestu v prid trajnostnih oblik, med katere spada tudi kolesarstvo. Strateški cilj 4 (Trajnostno usmerjen razvoj prometa) opredeljuje in razčlenjuje štiri operativne cilje: (1.) povečanje deleža javnega prevoza na 25% vseh poti v mestu, (2.) povečanje deleža kolesarjenja na 25% vseh poti v mestu, (3.) povečanje deleža pešačenja na 25% vseh poti v mestu in (4.) zmanjšanje

deleža uporabe osebnih avtomobilov na 25% vseh poti v mestu. Navedene operativne cilje so avtorji pospremili z navedbo potrebnih sistemskih ukrepov, večino katerih so opredelili kot trajno nalogo, natančneje pa so njihovo izvedbo opredelili do leta 2013.

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

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

Zanimiv je tudi **Strateško razvojni dokument s področja razvoja Mestne občine Maribor in strateškega upravljanja mesta, s prenosom dobrih praks iz Gradca - projekt VIS Maribor**, saj se tematiki kolesarstva posveča na večih mestih. Predvsem izhaja iz rezultatov anket, ki so jih ocenjevali naključno izbrani meščani. Povprečna ocena urejenosti cest in ulic je 2,8 od možnih 5. Pri tem občani pogrešajo prenovo cest (46%), več kolesarskih stez (29%), hitrejšo obnovo (12%) in prepoved prometa v centru mesta (10%).

Prav tako sta relevantna dokumenta **Kolesarska strategija mesta Maribor 2013-2030 in Celostna prometna strategija Maribora (SUMP)**. Prva "umešča Maribor v kategorijo mest, ki naj svoja prizadevanja na področju kolesarjenja usmerijo v zagotavljanje ustrezne infrastrukture, upravljanje trajnostnih oblik mobilnosti, zagotavljanje ustrezne komunikacije in zagotavljanje virov financiranja." Druga strategija pa mobilnost v Mariboru obravnava iz vidika celostnosti in podaja ukrepe za bolj trajnostne načine transporta.

Vsi naštetih razvojni dokumenti jasno in nedvoumno izpostavljajo potrebo po razvoju prometnega sistema po načelih trajnostne mobilnosti. Če ti dokumenti definirajo kaj je potrebno narediti na področju zagotavljanja trajnostne mobilnosti, potem navodila



za odločevalce/projektante definirajo kako to narediti (na področju projektiranja prometnih površin).

Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Mestne občine Maribor

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

- DIREKTIVA 2010/40/EU EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza
- DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo
- VLADA RS: AKCIJSKI NAČRT ZA OBNOVLJIVE VIRE ENERGIJE ZA OBDOBJE 2010–2020 (AN OVE)
- DRŽAVNI ZBOR RS: 2426. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo)
- VLADA RS: AKCIJSKI NAČRT ZA OBNOVLJIVE VIRE ENERGIJE ZA OBDOBJE 2010–2020 (AN OVE) - Novela AN URE za povečano učinkovitost v prometu,
- Nacionalni energetske program Slovenije za obdobje 2010 do 2030: »aktivno ravnanje z energijo«

### 3.2 Zakonodaja ki ureja predmetno področje

**Zakon o javnih cestah** (Ur.l. RS, št. 29/1997, 18/2002, 50/2002 Odl.US: U-I-224/00-15, 110/2002-ZGO-1, 131/2004 Odl.US:U-I-96/02-20, 92/2005, 33/2006-UPB1, 33/2006, Odl.US:U-I-325/04-8, 45/2008, 57/2008-ZLDUVCP, 69/2008- ZCestV, 42/2009, 109/2009, 109/2010-ZCes-1)

**Zakon o graditvi objektov** (Ur.l. RS, št. 110/2002, 97/2003 Odl.US: U-I-152/00-23, 41/2004-ZVO-1, 45/2004, 47/2004, 62/2004 Odl.US:U-I-1/03-15, 102/2004-UPB1 (14/2005 popr.), 92/2005-ZJC-B, 93/2005-ZVMS, 111/2005 Odl.US:U-I-150/04-19, 120/2006 Odl.US:U-I-286/04-46, 126/2007, 57/2009 Skl.US:U-I-165/09-8, 108/2009, 61/2010-ZRud-1 (62/2010 popr.), 20/2011 Odl.US:U-I-165/09-34, 57/2012)

**Zakon o urejanju prostora** (Ur.l. RS, št. 110/2002 (8/2003 popr., 58/2003-ZZK-1, 33/2007-ZPNačrt, 108/2009-ZGO-1C, 79/2010 Odl.US: U-I-85/09-8, 80/2010-ZUPUDPP (106/2010 popr.)

**Zakon o varnosti cestnega prometa** (Ur.l. RS, št. 83/2004, 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, 123/2006Odl.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, 106/2010-ZMV,109/2010-ZCes-1, 109/2010-ZPrCP, 109/2010-ZVoz, 7/2011 Odl.US: U-I-144/09-13, 39/2011-ZJZ-E, 47/2011 Odl.US: U-I-119/10-6

**Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah** (Ur.l. RS, št. 46/2000, 110/2006, 49/2008, 64/2008 (65/2008 popr.), 109/2010-ZCes-1)

**Pravilnik o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja javnih cest** (Ur.l. RS, št. 62/1998, 109/2010-ZCes-1)

**Zakon o javno-zasebnem partnerstvu** (Ur.l. RS, št. 127/2006)

**Zakon o javnem naročanju** (Ur.l.RS,št. 128/2006, št. 16/2008, 19/2010, 18/2011, 43/2012 Odl.US:U-I-211/11-26, 90/2012, 12/2013-UPB5)

## **4. OPREDELITEV VARIANT INVESTICIJE**

### **4.1 Varianta »brez« investicije**

**Varianta »brez« investicije v primeru ureditve kolesarske prometne infrastrukture s pripadajočimi javnimi površinami v MOM predstavlja vzdrževanje obstoječega stanja na takšnem nivoju, ki še omogoča delovanje sistema na zakonsko sprejemljivih okvirih, brez možnosti razvoja trajnostne mobilnosti.**

**Varianta »brez« investicije v projekt TRAMOB PLUS pomeni, da je bil Mobilnostni center maribor vzpostavljen zgolj do zaključka gradbene faze. S tem se ne bo mogla razvijati vsebina, kljub temu da je prvi pogoj - podporno okolje - sedaj že zadoščen.**

**Varianta »brez« investicije v primeru samopostrežnega sistema izposoje koles pomeni, da bo stanje na področju izposoje koles v Mestni občini Maribor ostalo nespremenjeno. Trenutno v MOM ni ustreznega sistema izposoje koles, ki bi obratoval 365 dni na leto, bil dostopen na več lokacijah, na katerih bi bil možen tako prevzem kot tudi vrnitev kolesa, neodvisno od mesta izposoje.**

**Varianta »brez« investicije v primeru priprave Navodil za načrtovanje in projektiranje prometnih površin pomeni nadaljevanje dosedanje načrtovalske prakse prometnih površin v MOM in s tem onemogoča doseg ciljev trajnostne mobilnosti, zapisanih v praktično vseh razvojnih dokumentih MOM v zadnjem desetletju.**

## **4.2 Varianta »z« investicijo**

### **4.2.1 Varianta »z« investicijo primeru ureditve kolesarske prometne infrastrukture s pripadajočimi javnimi površinami**

#### **4.2.1.1 Ureditev javnih površin med železniško postajo Maribor in Partizansko Cesto (Bike&Ride, Park&Ride, Kolesodvor)**

V prvi vrsti je preureditev nujna zaradi zagotovitve ustrezne kvalitete parkiranja in vzpostavitve racionalnega sistema pobiranja potnikov s strani TAXI službe, ter ob naraščajočem trendu uporabe koles zagotoviti možnost varnega puščanja koles tudi za daljše obdobje. Kot sekundarno se območje z zasaditvijo dreves in rastlinja preuredi v človeku prijaznejše okolje.

#### ***Ureditev parkiranja***

Parkirišče se uredi izkjučno za pravokotno parkiranje. Uvoz je predviden iz preurejenega priključka na Partizansko cesto. Priključek je urejen s semaforji. Geometrijsko se preuredi tako, da logično usmerja vozila proti uvozoma na parkirišče. Omogoča tudi uvoz, obračanje in izvoz smetarnikom, ki pobirajo smeti na uvozu v območje žel. postaje. Pri priključku se parkirišče deli na JZ del in SV del. Na tem območju je predvidena ureditev dveh neplačljivih parkirnih prostorov za invalide. Uvoz in izvoz na oba dela je urejen z zapornicami. Predvidena je prestavitev obstoječih zapornic s spremljajočo elektro-mehansko opremo. Izgradi se nov otok širine 0.85m. Širina pasu za uvoz in izvoz znaša 3.00m.

#### ***JZ del parkirišča***

Omogoča parkiranje 46 osebnim vozilom in dvem vozilom za invalide. Med prostori za invalide in za osebna vozila je predviden izvoz za vozila TAXI. Večinoma se ohranijo obstoječi požiralniki z mrežo, vendar bo nekatere zaradi odstopanja od kote vozišča verjetno potrebno prestaviti na višino vozišča. Zaradi prestavljenih robov bo potrebna izgradnja nekaj novih, premera 50 cm s peskolovom. S cevmi premera 20cm jih navežemo na najbližje obstoječe požiralnike. Predvsem na južnem delu je vozišče zelo dotrajano, zato tam predlagamo zamenjavo zgornjega

ustroja. Za ustrezno zamenjavo predlagamo odstranitev tlakovanja iz granitnih kock, ki se kaže izpod dotrajanega obstoječega obrabnega sloja asfalta. V zelo slabem stanju je tudi ustroj na hodniku za pešce med parkiriščem in stavbo Slovenskih železnic. Zamenjavo ustroja predlagamo tudi tam. Avtomati za plačilo parkirnine se ohranijo obstoječi na obstoječih lokacijah.



**Slika 4.1:** V projektu je predvidena zamenjavo ustroja na šrafiranem območju. Predlagamo zamenjavo tudi drugod, kjer se to izkaže kot nujno potrebno.

Parkirišče je obrobničeno z granitnimi robniki. Ureditev predvideva izgradnja novega robu 1.5m od obstoječega hodnika za pešce pri Partizanski cesti. Ta pas se zatravi. Na ustreznem rastru se posadi drevored. Med drevesi se posadijo grmovnice. Tako lahko na hodniku za pešce odstranimo obstoječe konfine in betonske elemente. Pri odstranitvi konfinov se uredi zapolnitev nastale odprtine z asfaltom. Obstoječi granitni robniki ob pločniku se ne odstranijo. Novi robovi se izgradijo iz granitnih robnikov, višina 12 cm. Prav tako se ohranijo obstoječi robniki pri hodniku za pešce pred stavbo SŽ. Tudi tam se izgradi nov rob iz granitnih robnikov h=12cm, vmes se

uredi zelenica z grmovnicami. Na mestu, kjer se novi rob približa obstoječemu na manj kot 0.5m se nastali trikotnik poasfaltira ali estetsko uredi s tlakovanjem. Takšna primera imamo pri parkirnih mestih pri izvozu iz JZ parkirišča in med izvoznim pasom za TAXI vozila in parkirnimi prostori za invalide. Tukaj je smiselno tlakovanje v konveksni obliki, s tem pa oblikujemo manjšo oviro. Tako preprečimo parkiranje vozilom na mestih za invalide s previsom preko robnika in seganje v svetli profil pasu za TAXI. Zaradi majhne širine omenjenega »zaliva« je tukaj predviden znak med obema parkirnim mestoma, in se nanaša na oba mesta.

### ***SV del parkirišča***

Omogoča parkiranje 35 osebnim vozilom in dveh vozilom za invalide. Voziščna konstrukcija je nekoliko boljša kot na JZ parkirišču. Ohranimo obstoječi rob proti železnici. Pri Partizanski cesti pa predvidimo novi rob iz granitnih robnikov,  $h=12$  cm nad voziščem. Rob je vzporeden ohranjenemu pri železnici. Razdalja med njima je 16.85m. Pri pločniku ob Partizanski cesti se obstoječi robniki ohranijo. Med njimi in predvidenimi robniki se uredi zelenica, ki bo spremenljive širine. Uredi se drevored. Nekdanji izvoz na severni strani se gradbeno preuredi z novim robnikom ob Partizanski cesti in parkirišču. Zaradi obelave na splošnem geodetskem posnetku območja MO Maribor, nimamo zadovoljive informacije o višinskem poteku tega območja. V kolikor se pri gradnji pokaže sklon vozišča proti omenjenemu vogalu se tam vgradi požiralnik - vtok pod robnikom in se naveže na najbližji obstoječ požiralnik. Gradbeno se iz krivine v pravokotni rob spremeni vogal na severni strani pri stavbi Pošte. Severni rob tako povsem nov.

### ***Ureditev TAXI prometa***

Na mestu obstoječega uvoza za TAXI se predvidi nov uvoz z geometrijo, ki omogoča samo uvoz, kajti predviden je enosmerni režim gibanja po pasu za TAXI. Za uvoznim »lijakom« se predvidi pas širine 3m. Prečni sklon je proti JZ, vzdolžni proti Partizanski cesti. Tako se bo meteorna voda stekala v bližnji požiralnik ob Partizanski cesti. Na razdalji priblj. 5.5m od prehoda za pešce se izgradi dvignjena ploščad na višino površine za pešce in kolesrje (12 cm oz. višine obst. robnikov v bližini). Dvignjena ploščad je širine 4.65 m. Na obeh straneh se predvidijo korita z



rastlinjem. Na začetku ploščadi je predviden potopni valj, desno ob vozišču pa čitalec kartic za aktivacijo valja. Za klančino se TAXI površin razdeli na pas za čakajoča TAXI vozila (širine 2m) in izvozni/obvozni pas (širine 3m). V krivini je ustrezna razširitev obeh pasov. Čakalni pas ima kapaciteto 6 merodajnih TAXI vozil na medsebojni razdalji min. 0.75m. Izvoz je predviden na JZ parkirišče. Zaradi zelo slabega stanja vozišča se na celtnem območju TAXI pasov predvidi zamenjava stroja asfalta. Pri uvozu TAXI so locirani javni zabojniki za zbiranje odpadkov. Pri preureditvi predlagamo, da se ti zabojniki prestavijo k preurejenem priključku na Partizansko c. oz. k uvozu v območje SŽ.

### ***Ureditev površin za kolesarje***

JZ del parkirišča se preuredi v površino za kolesarje z dvema kolesarnicama. Površina je od vozišča oz. parkirišča dvignjena za 12cm in je tako na višini hodnika za pešce, ploščadi preko TAXI pasu oz. ploščadi pred glavnim vhodom v postajo. Odvodnjavanje se uredi s požiralnikom z mrežo na sredini območja. Površina je tako iz vseh smeri nagnjena proti sredini med obema kolesarnicama. Predviden sklon je 1%. Na tem območju se odstrani obstoječi zgornji ustroj. Na novi višini se uredi nov obrabni sloj asfalta, pod njim pa ustrezna izravnava z drobljencem. V projektantski predračun sta vključeni dve pokriti, ograjeni kolesarnici priblj. 4X12m, z vrati.

### ***KOLESARNICA (primer):***

Konstrukcija: jekleni nosilni stebri in jekleni profili vroce cinkani in prašno barvani v poljubni standardni RAL barvi.

Streha: položna streha z izdelanim strešnim robom višine 250 mm, trapezna pločevina cinkana in barvana v belo sivi barvi RAL 9002. Odvodnjavanje vode skozi izdelane žlebove v kotne nosilce, kjer voda izteka skozi izdelane odprtine tik nad tlemi.

Stranice: vroce cinkana in prašno barvana perforirana pločevina ?10 mm, delitev 15 mm, velikost elementov ca. 1,80 x 2,15 m. V beli barvi. Perforirana pločevina vpasana v jeklene profile.

Kapaciteta kolesarnice: 20 koles.

Vrata: drsna vrata, enojna, širine 1,94 m, svetla širina prehoda 1,85 m, svetla višina prehoda 2,09 m. Polnilo perforirana pločevina, okvir iz jeklenih profilov. Z možnostjo odklepanja z brezkontaktno kartico

Grafika: 2x Bike+Ride simbol "B+R", 2x simbol "kolo"

Stojala za kolesa: Univerzal z naslonom Ohio, za 40 koles

dolžina strehe 11,79 m

globina strehe 4,03 m

skupna višina 2,50 m

svetla višina 2,25 m

Snežna obremenitev 2,00 kN/m

Pritrjevanje: nosilci se s talnimi ploščami pritrdijo na betonski temelj. Privijacenje na izdelane temelje - 200 mm.

Kolesarnica z omaricami in sistemom brezkontaktnega zaklepanja - posebna izvedba B+R



*Slika 4.2: Primer kolesarnice*

### **OMARICE (primer):**

izdelane iz HPL plošč, debeline 9 mm, v poljubni standardni barvi na izbiro, krilna vrata z izdelanimi notranjimi tecaji, izvedba za desno ali levo odpiranje, namenjeno

za suhe in vlažne prostore. Omarice morajo imeti možnost opreme z gravirnimi ploščicami s poljubno številko, sliko, imeni, itd.

Širina omarice ca. 500 mm

Globina omarice ca. 500 mm

Višina omarice ca. 400 mm

Omarice so povezane v sistem in na ogrodju.

Skupno število omaric 40 kosov.



*Slika 4.3: Primer omaric*

### **SISTEM ZAKLEPANJA (primer):**

Vsaka omarica mora biti opremljena z elektricno ključavnico in sistem odklepanja/zaklepanja omarice z brezkontaktno kartico ali zapestnico. Ključavnice so "stand-alone" in se napajajo preko baterije 4 AA 1,5V. Poraba v pripravljenosti 9 uA, 1 cikel 250 mA. Frekvenca delovanja: 125 kHz (Temmic / Hitag) ali 13.56 MHz (Mifare 1k). Bralna razdalja 1-2 cm (odvisno od uporabljenega medija). Temperaturno območje delovanja -20°C do 70°C. Komunikacija: RS 232. Led svetlobni zank za režim in opozorilo uporabnosti funkcije ključavnice. Brezkontaktna kartica se nastavlja s programatorjem in preko programske opreme, ki omogoča časovno omejitev - nastavitve uporabe. Avtorizacija upravljalca za izdajo kartic. Programsko opremo se namesti na obstoječ osebni računalnik. Skupno število kartic je 40 kosov.

#### 4.2.1.2 Ureditev kolesarskih površin ob Streliški cesti (med Ljubljansko ulico in Razvanjsko cesto)



**Slika 4.4:** Ožji prikaz dela obravnavanega območja

Poudariti je potrebno nujnost, da "nove površine" za kolesarje na tem odseku ne bodo "izvzete" iz reševanja kolesarskega prometa na širšem območju. Torej, potrebno je poudariti, da je smiselno iskati rešitve, ki se lahko v največji možni meri - navezujejo na kolesarske površine pred / po obravnavanem odseku.

Na obravnavanem odseku so možne različne variantne rešitve ureditve površin za kolesarje (in / ali pešce). Vsaka od variant ima določene prednosti in pomanjkljivosti tako, da je težje enolično izbrati optimalno ureditev.

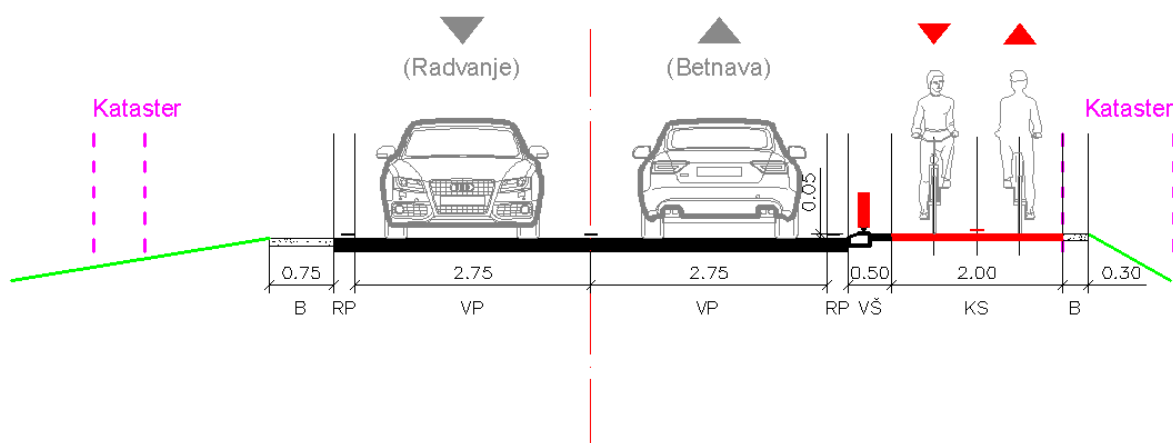
Pri izboru optimalne oz. predlagane rešitve smo izhajali iz naslednjih zahtev oz. smo upoštevali naslednja izhodišča:

- čimbolj racionalna rešitev,
- poseg znotraj razpoložljivih zemljišč (znotraj cestnega sveta),

- zgolj enostranski poseg,
- upoštevati zahteve, da gre za odsek znotraj naselja,
- izbira rešitve, ki ne zahteva ureditev javne razsvetljave.

Glede na zgoraj navedeno se kot najboljša izbira pokaže nekoliko korigirana varianta 2, ki je prikazana na spodnji sliki. Značilnosti te predlagane rešitve so naslednje:

- vozišče se omeji z izrisom robnih črt (V-1.1) tako, da je sedaj vozišče široko  $2 \times 2,75\text{m}$  (vozni pasovi) ter  $2 \times 0,25\text{m}$  (robni pasovi). Na ta način tudi nekoliko "vizuelno zožamo" vozišče s čimer lahko pričakujemo nekoliko nižje hitrosti motornih vozil,
- sredinska ločilna črta na vozišču se izvede kot neprekinjena (V-1),
- kolesarska steza se izvede enostransko (ob desnem robu vozišča, gledano v smeri proti Betnavi),
- kolesarska steza se od vozišča loči z varnostno širino dimenzije 0,5m pri čemer se ob robu vozišča izvede "položen robnik" dimenzij  $25 \times 15\text{cm}$  tako, da je deniveliran za 5cm nad površino vozišča,
- na robnik se namestijo cestni smerniki, ki označujejo bližino roba vozišča, s čimer se dodatno "opozori" voznike na prisotnost kolesarjev na kolesarski stezi.
- Dolžina trase cca.: 450 m



**Slika 4.5:** Predlagana rešitev



#### *4.2.1.3 Ureditev kolesarskih površin ob Ulici Pohorskega odreda – Tankovski poti, med lackovo cesto in Cesto Proletarskih brigad*

Pot je izvrstno utrjena in bi z manjšim posegom preplastitve ter opremljenosti s prometno opremo lahko predstavljala izvrstno povezavo Radvanja s Taborom, ter nadalje s centrom mesta. Potrebno je izdelati projektno dokumentacijo za izvedbo. Dolžina trase znaša cca: 1.100 m novih kolesarskih površin

#### *4.2.1.4 Ureditev kolesarskih površin ob Šentiljski cesti, med Partizansko cesto in TC Hofer*

Pomembno je, da "nove površine" za kolesarje na tem odseku ne bodo "izvzete" iz reševanja kolesarskega prometa na širšem območju. Torej, potrebno je poudariti, da je smiselno iskati rešitve, ki se lahko v največji možni meri - navezujejo na kolesarske površine pred / po obravnavanem odseku.

Obstoječa cesta je predviden za dvosmeren promet, omejene hitrosti na 50 km/h. Na uvozih in izvozih predvidenih priključkov ter na križišču se uredijo prehodi za kolesarje in pešce, ki omogočajo varen prehod uporabnikom predvidenih kolesarskih stez oz. pločnikov.

Pločniki in kolesarske steze se v celoti prilagajajo poteku obstoječega terena in vozišča Šentiljske ceste.

Predvidena niveleta pločnikov se prilagaja višini obstoječega terena in ostalih obstoječih manipulativnih površin. Kot je razvidno iz grafičnih prilog se obstoječi obcestni jarki kanalizirajo naklon nivelete pa je prilagojen obstoječi cesti.

Pločnik se višinsko loči od zunanjega roba vozišča z robnikom minimalne višine 12 cm. Izvede se 2,0 % prečni nagib pločnika proti vozišču.



Na mestih kjer imamo kolesarske steze na nivoju vozišča se le te od vozišča motornih vozil ločijo z razdelilnim pasom.

Na mestih priključkov in križišča je predvidena izvedba prehodov za pešce.

V območju prehoda za pešce se izvede klančina minimalne širine 1.00 m in z nagibom 12.00 %, ki se jo neposredno priključi na nivo vozišča.

Na vseh prehodih je ustrezna vertikalna in horizontalna signalizacija, ki označuje mesto prehoda za pešce in kolesarje.

Sama cesta je že bila prometno opremljena. Glede na novo ureditev pločnikov in kolesarske steze se predvidi tudi postavitve dodatne vertikalne in horizontalne signalizacije.

Horizontalna signalizacija posreduje udeležencem v cestnem prometu kompletne informacije in zahteve za pravilno vožnjo in ukrepanje. Tvorijo jo vse barvane označbe na vozišču.

Barva na vozišču je bela, debeloslojna, s svetlobnim faktorjem razreda B3, drsnostjo S3, nočno vidljivostjo v suhih pogojih R4 in nočno vidljivostjo v mokrih pogojih razreda RW2, debeline plasti 2 do 3 mm. Označbe na kolesarski stezi so tankoslojne, barva je enokomponentna bela in reflektirajoča ter se mora pri prvem barvanju dvakrat pleskati. Debelina nanosa barve na vozišče mora znašati 250 mikronov suhega filma, zaradi vidljivosti označb v nočnem času se takoj po nanosu barve posuje površino z 0.25 kg/m<sup>2</sup> steklenih kroglic.

Barva na hodnikih za pešce in kolesarje je tankoslojna z enokomponentno belo barvo, vključno 250 g/m<sup>2</sup> posipa z drobcami/kroglicami stekla, debelina plasti suhe snovi znaša 250 mikrometra.

Dolžina trase znaša cca: 2.700 m novih kolesarskih površin

## **4.2.2 Varianta »z« investicijo v primeru zagona Mobilnostnega centra Maribor**

### **4.2.2.1 Zagon rednih programov Mobilnostnega centra Maribor (MOC)**

Za zagon in koordinacijo programov MOC bomo kot KOORDINATORJA MOBILNOSTNEGA CENTRA zaposlili 1 osebo.

#### **Osnovne naloge koordinatorja MOC bodo:**

- koordinacija delovanja Informacijske točke - Mobilnost na enem mestu
- koordinacija dejavnosti programa Kolesarske delavnice
- koordinacije programov Socialno-podjetniškega inkubatorja za trajnostno mobilnost
- koordinacija Izobraževalnih in obveščevalnih programov
- koordinacija vseh deležnikov in programov na področju trajnostne mobilnosti v Mestni občini Maribor v skladu s vizijo in strategijo, zapisano v dokumentu Celostna prometna strategija Mestne občine Maribor, ki je bila izdelana v okviru projekta TRAMOB.

#### **Redni programi MOC:**

- **Zagon in vzpostavitev delovanja Informacijske točke – Mobilnost na enem mestu**

V okviru informacijske točke bodo končni uporabniki prometnega sistema v Mariboru lahko dobili vse informacije na enem mestu v zvezi z mobilnostnimi možnostmi (vlak, mestni avtobus, primestni avtobus, letalo, taxi, shuttle prevozi ipd.), voznimi redi, nakupom vozovnic, izposojajo koles itd. V okviru projekta Tramob Plus predvidevamo za delovanje Informacijske točke financirati zaposlitev 1 informatorja.

### **- Zagon in vzpostavitev delovanja Socialno-podjetniški inkubator za trajnostno mobilnost**

V okviru socialno-podjetniškega inkubatorja za trajnostno mobilnost bomo potencialnim podjetniškim idejam oziroma podjetjem na področju trajnostne mobilnosti nudili podporno okolje za vzpostavitev socialnih podjetij. Za cilj smo si zastavili do konca projekta TRAMOB PLUS vzpostaviti vsaj eno socialno podjetje s področja trajnostne mobilnosti, ki bi po zaključku projekta lahko zagotovilo ekonomsko trajnost poslovnega modela ter zaposlilo 2 osebi. Socialno podjetniški inkubator bi preko izobraževalnih programov ponujal zagon novih socialnih podjetij, ki želijo razvijati trajnostno mobilnost. V okviru MOC bi bila za inkubirana socialna podjetja na voljo tudi vsa osnovna pisarniška infrastruktura.

### **- Vzpostavitev izobraževalnih in osveščevalnih programov in vsebin**

Projekt predvideva vzpostavitev programov na področju izobraževanja in ozaveščanja/promocije kampanje za spremembo mobilnostnih navad/vzorcev in razvoj participativnih procesov v okviru razvoja trajnostne mobilnosti v MOM. Tako se bodo redno odvijala predavanja in delavnice o sonaravnem razvoju mest in trajnostne mobilnosti, ki jih bodo izvajali povabljeni strokovnjaki iz Slovenije in tujine. Te vsebine bodo še posebej koristile posameznikom, ki razvijajo trajnostno mobilnost v Mariboru (mestna uprava in ostali deležniki).

Eden od poudarkov izobraževalnih in osveščevalnih programov bo ciklus izobraževalnih delavnic, namenjenih predvsem ranljivim skupinam in težje zaposljivim za pridobivanje znanj za kolesarskega mehanika. Izobraževanja bomo v okviru projekta TRAMOB PLUS skupaj z Zavodom za zaposlovanje RS - Območna služba Maribor nadgradili v Program Nacionalne poklicne kvalifikacije – kolesarski mehanik, ki v tem trenutku v Sloveniji še ne obstaja.

#### **4.2.2.2 *Promocijska kampanja za spremembo mobilnostnih navad / vzorcev prebivalcev Mestne občine Maribor***

Promocijska kampanja bo izvedena kot spremljajoča dejavnost pri vzpostavitvi mobilnostnega centra. Glavni poudarek kampanje bo na aktivni promociji sprememb mobilnostnih navad v Mariboru. Za spreminjanje mobilnostnih navad je potrebna

dobro premišljena medijska kampanja, ki bo nagovorila ciljno skupino tistih, ki sicer ne uporabljajo trajnostnih prevoznih sredstev.

#### 4.2.2.3 Priprava upravnega in poslovnega modela MOC

Upravni model bo pripravljen na podlagi že obstoječih dobrih praks in meddeležniške koordinacije. Dobro pripravljen upravni model mobilnostnega centra je pomemben, da se določijo medsebojne pravice in odgovornosti vseh deležnikov. Izkušnje iz tujine pri delovanju tovrstnih centrov kažejo, da je zelo pomembno natančno definirati upravni model, še posebej kadar gre za sodelovanje večih deležnikov in koordinacijo med različnimi uradi znotraj mestne uprave.

Zaradi možne nadgradnje v prihodnosti in predvidene vsebinske širitve s strani različnih deležnikov, je pomembno določiti tudi ustrezen poslovni model.

#### - Kadri (3 osebe)

Opis nalog	Delovno mesto
<ul style="list-style-type: none"> <li>- vodenje in koordinacija rednega delovanja MOC</li> <li>- vodenje programa socialno podjetniškega inkubatorja za trajnostno mobilnost</li> <li>- priprava in koordiniranje izdelave upravnega modela MOC</li> <li>- koordiniranje izvajanja Akcijskih načrtov za posamezna vsebinska področja Celostne prometne strategije Maribora</li> <li>- vodenje promocijske kampanje za spremembo mobilnostnih navad</li> </ul>	Vodja MOC in koordinator trajnostne mobilnosti
<ul style="list-style-type: none"> <li>- vodenje informacijske točke</li> <li>- sistematično zbiranje informacij o vseh vozniških redih in mobilnostnih možnostih v Mariboru in okolici</li> <li>- svetovanje in informiranje občanov v okviru informacijske točke</li> <li>- administrativna pomoč vodji MOC</li> </ul>	Informator
<ul style="list-style-type: none"> <li>- izvajanje brezplačnih preventivnih tehničnih pregledov koles za občane</li> <li>- izvajanje izobraževanj za kolesarske mehanike v okviru socialno-podjetniškega</li> </ul>	Kolesarski mehanik - mentor

inkubatorja - izvajanje izobraževanj in promocijskih mobilnih delavnic popravljanja koles za splošno javnost	
---	--

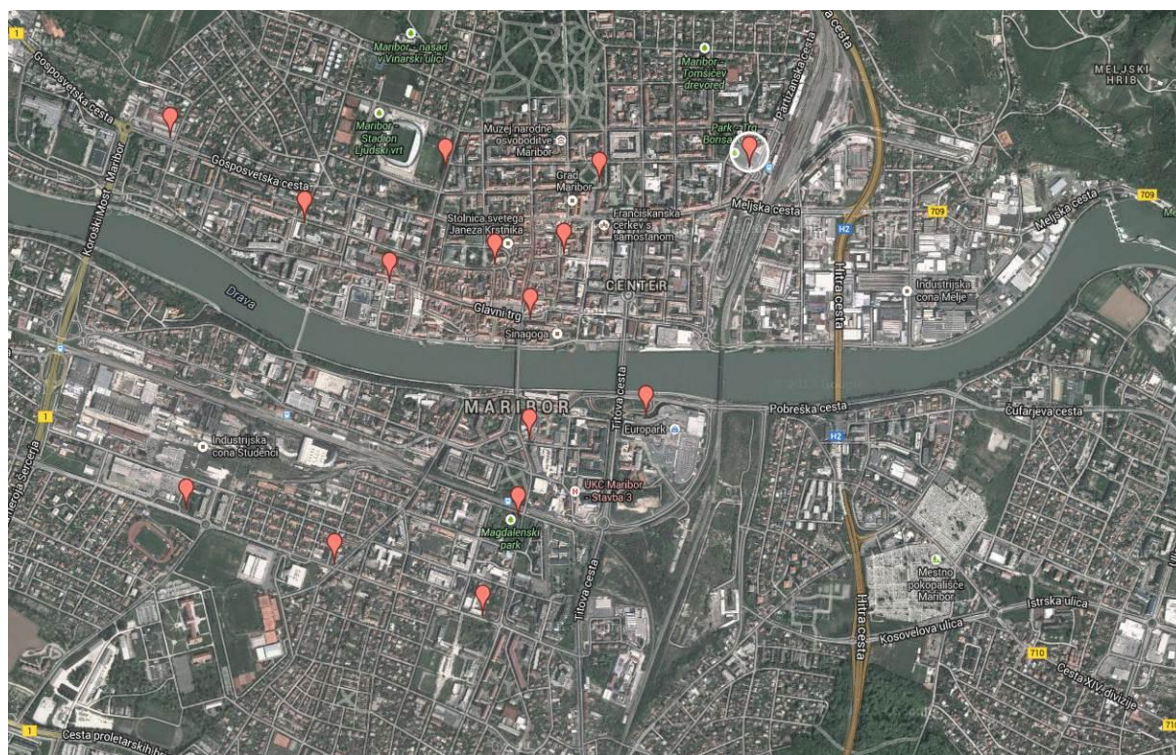
*Tabela 4.1: Pregled potrebnih kadrov*

#### **4.2.3      *Varianta »z« investicijo v primeru samopostrežnega sistema izposoje koles***

Obravnava investicija predvideva vzpostavitev sistema izposoje koles (15 postaj / izposojevalnic s 150 kolesi), ki bi prebivalcem mesta maribor in njegovim obiskovalcem (tako domačim kot tujim) omogočila izposajo koles, kar bi prispevalo k manjši uporabi motoriziranih vozil ter posledično zmanjšanju izpustov CO<sub>2</sub> v ozračje in zmanjšanju hrupa.

Realizacija tega projekta v obliki javnega naročila zaradi pomanjkanja lastnih sredstev Mestne občine Maribor ni možna. Predviden je nakup opreme s strani Mestne občine Maribor, ter sklenitev javnozasebnega partnerstva z zasebnim partnerjem, ki bi za obdobje najmanj 10 let prevzel redno upravljanje in vzdrževanje sistema.





*Slika 4.6: Predvidene postaje samopostrežnega sistema izposoje koles*

Realizacija projekta vzpostavitve in upravljanja javnega sistema izposoje koles na območju Mestne občine Maribor je skladno z zakonodajo možna v dveh osnovnih oblikah. Prva možnost je realizacija projekta v obliki javnega naročila, druga možnost pa je realizacija projekta v obliki javno zasebnega partnerstva.

Projekt bo zajemal vzpostavitev potrebne infrastrukture z najmanj 15. postajami (izposojevalnicami koles) in skupaj najmanj 150 kolesi, vzdrževanje vzpostavljene infrastrukture, torej postaj (izposojevalnic) in koles, upravljanje z javnim sistemom izposoje koles in promocijo vzpostavljenega javnega sistema izposoje koles med potencialnimi skupinami uporabnikov.

Realizacija projekta vzpostavitve in upravljanja javnega sistema izposoje koles na območju Mestne občine Maribor je skladno z zakonodajo možna v dveh osnovnih oblikah. Prva možnost je realizacija projekta v **obliki javnega naročila**, izvedenega skladno z Zakonom o javnem naročanju (ZJN-2, Ur.I.RS št. 128/06, 16/08, 19/10), druga možnost pa je realizacija projekta v obliki **javno zasebnega partnerstva**,



izvedenega skladno z Zakonom o javno-zasebnem partnerstvu (Ur.I.RS št. 127/06, v nadaljevanju ZJZP).

Izvedba projekta v obliki **javnega naročila** predstavlja način realizacije projekta, pri katerem Mestna občina Maribor, kot naročnik prevzema vsa poslovna tveganja za uspešno vzpostavitev in upravljanje javnega sistema izposoje koles. Izvedba projekta v obliki javnega naročila je pogojena tudi z določilom 2. odstavek 70. člena ZJN-2, po katerem mora posamezen naročnik v sklepu o začetku postopka opredeliti vir zagotovljenih sredstev za financiranje projekta. Naročnik bi torej moral imeti v trenutku začetka postopka zagotovljena celotna sredstva, potrebna za vzpostavitev in tudi za upravljanje sistema izposoje koles. Realizacija projekta v obliki javnega naročila zaradi pomanjkanja lastnih sredstev, ni možna, zaradi česar je potrebno v postopku preveriti možnost realizacije projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva. Navedeno opravilo je vsebovano tudi v 8. členu ZJZP, ki od javnih partnerjev zahteva, da lahko v primeru vrednosti projekta nad 5.278.000 EUR, javni partner naročilo gradnje oziroma storitve izvede kot javno naročilo samo v primeru, če se glede na ekonomske in druge okoliščine projekta ugotovi, da postopka ni mogoče izvesti v eni izmed oblik javno-zasebnega partnerstva ali to ekonomsko ni upravičeno.

Pri preverjanju možnosti izvedbe projekta v obliki **javno-zasebnega partnerstva**, je potrebno najprej definirati ključne pogoje za vzpostavitev partnerstva. Skladno z 2. členom Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Ur.I.RS št. 127/06, v nadaljevanju ZJZP), predstavlja javno-zasebno partnerstvo razmerje zasebnega vlaganja v javne projekte in/ali javnega sofinanciranja zasebnih projektov, ki so v javnem interesu, ter je sklenjeno med javnim in zasebnim partnerjem v zvezi z izgradnjo, vzdrževanjem in upravljanjem javne infrastrukture ali drugimi projekti, ki so v javnem interesu, in s tem povezanim izvajanjem gospodarskih in drugih javnih služb ali dejavnosti, ki se zagotavljajo na način in pod pogoji, ki veljajo za gospodarske javne službe, oziroma drugih dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu, oziroma drugo vlaganje zasebnih ali zasebnih in javnih sredstev v zgraditev objektov in naprav, ki so

deloma ali v celoti v javnem interesu, oziroma v dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu.

Pri izbiri najučinkovitejše in najgospodarnejše oblike javno-zasebnega partnerstva, ima javni partner na voljo tri oblike:

- pogodbeno partnerstvo v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva
- pogodbeno partnerstvo v obliki koncesijskega javno-zasebnega partnerstva
- statusno javno-zasebno partnerstvo z ustanovitvijo pravne osebe.

#### **4.2.4      *Varianta »z« investicijo v primeru priprave Navodil za načrtovanje in projektiranje prometnih površin***

Varianta z investicijo omogoča odmik od klasičnih načrtovalskih praks prometnih površin v urbanih okoljih ter s tem vzpostavlja pogoje za doseg ciljev, zapisanih v razvojnih dokumentih MOM:

- dvig kvalitete življenja meščanov
- zmanjšanje obremenitev okolja (hrup, emisije)
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema
- povečanje prometne varnosti

Enotna Navodila za načrtovanje in projektiranje prometnih površin v Mestno občini Maribor bodo omogočila poenoten videz in tehnične karakteristike ukrepov in detajlov ukrepov na prometni infrastrukturi v MOM, ter bodo v celoti usklajene s sprjeto CPS – Celostno prometno strategijo mesta Maribor, ki jo je obravnaval Mestni svet MOM in v celoti zasleduje ukrepe trajnostne mobilnosti v mestu (SUMP – Sustainable urban mobility plan).

S tem bo že izdelana CPS v okviru TRAMOB, dobila tudi konkretno tehnično navodilo projektantom za načrtovanje cestne prometne infrastrukture.

## **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**

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

Ker se operacijo namerava prijaviti na razpis Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo v okviru prednostne usmeritve »Regionalni razvojni programi« razvojne prioritete »Razvoj regij« Operativnega programa krepitve regionalnih razvojnih potencialov 2007-2013, za obdobje 2013-2015, smo celotno operacijo razdelili na upravičene (sofinancirani s strani Evropskega sklada za regionalni razvoj) ter ostale neupravičene stroške.

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 so upravičeni če:

- so s projektom neposredno povezani, so potrebni za njeno izvajanje in so v skladu s cilji projekta,
- 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 instalacijskih del, vključno z zunanjim urejanjem okolja,
- Stroški nakupa, dobave in vgradnje opreme, ki je upravičena v okviru namena vsebine projekta,
- Stroški nakupa zemljišč (do 10% vrednosti celotnih upravičenih stroškov projekta)
- stroški nakupa zgradb,
- stroški storitev izdelave investicijske dokumentacije (razen dokumenta identifikacije investicijskega projekta), 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 projektu.

Tudi stroški plač in druga povračila stroškov dela zaposlenih na operaciji so upravičeni do sofinanciranja.

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 zadevnega projekta,
- povratni davek na dodano vrednost,
- 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.

V predmetni investiciji, je DDV prikazan kot neupravičen strošek.

Ocenjena vrednost operacije, ki zajema je prikazana po stalnih in tekočih cenah, saj je dinamika investiranja daljša od enega leta.

## 5.1 Ocena celotnih stroškov po stalnih cenah

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

Naslednja tabela prikazuje razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene stroške v stalnih cenah. Stroški bodo nastajali v dveh zaporednih letih od leta 2014 do leta 2015, skladno s terminskim planom.

Postavka	Skupaj v EUR	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Leto 2014	Leto 2015
<b>Ureditev kolesarske prometne infrastrukture s pripadajočimi javnimi površinami</b>					
Stroški gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del vključno z opremo - Železniška postaja MB	190.489,09	190.489,09		190.489,09	
Stroški gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del vključno z opremo - Streliška cesta	60.000,00	60.000,00		60.000,00	
Stroški gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del vključno z opremo - Ulica pohorskega odreda	120.000,00	120.000,00		120.000,00	
Stroški gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del vključno z opremo - Šentiljska cesta	200.000,00	200.000,00		200.000,00	
Stroški storitev izdelave in revizije projektne dokumentacije	20.000,00	20.000,00		20.000,00	
Stroški storitev nadzora po ZGO-1D	16.000,00	16.000,00		16.000,00	
<b>SKUPAJ</b>	<b>606.489,09</b>	<b>606.489,09</b>		<b>606.489,09</b>	
DDV (22%)	133.427,60		133.427,60	133.427,60	
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>739.916,69</b>	<b>606.489,09</b>	<b>133.427,60</b>	<b>739.916,69</b>	

<b>Zagon Mobilnostnega centra Maribor (MOC)</b>					
Stroški dela zaposlenih za 18 mesecev (3 osebe)	110.700,00	110.700,00		73.800,00	36.900,00
Obratovalni stroški prostora in administrativni stroški	18.000,00	18.000,00		12.000,00	6.000,00
Stroški promocijske kampanije za spremembo mobilnostnih navad prebivalstva	25.000,00	25.000,00		16.666,67	8.333,33
Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so upravičeni v okviru namena vsebine projekta	15.000,00	15.000,00		15.000,00	
<b>SKUPAJ</b>	<b>168.700,00</b>	<b>168.700,00</b>		<b>117.466,67</b>	<b>51.233,33</b>
<b>Skupaj stroški za DDV</b>	<b>58.000,00</b>	<b>58.000,00</b>		<b>43.666,67</b>	<b>14.333,33</b>
DDV (22%)	12.760,00		12.760,00	9.606,67	3.153,33
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>181.460,00</b>	<b>226.700,00</b>	<b>12.760,00</b>	<b>127.073,33</b>	<b>54.386,67</b>
<b>Uvedba samopostrežnega sistema izposoje koles</b>					
Stroški nabave opreme	940.000,00	940.000,00			940.000,00
Stroški priprave razpisa JZP	15.000,00	15.000,00		15.000,00	
<b>SKUPAJ</b>	<b>955.000,00</b>	<b>955.000,00</b>		<b>15.000,00</b>	<b>940.000,00</b>
DDV (22%)	210.100,00		210.100,00	3.300,00	206.800,00
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>1.165.100,00</b>	<b>955.000,00</b>	<b>210.100,00</b>	<b>18.300,00</b>	<b>1.146.800,00</b>
<b>Izdelava Navodil za načrtovanje in projektiranje prometnih površin</b>					
Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so upravičeni v okviru namena vsebine projekta	100.000,00	100.000,00		66.666,67	33.333,33
<b>SKUPAJ</b>	<b>100.000,00</b>	<b>100.000,00</b>		<b>66.666,67</b>	<b>33.333,33</b>
DDV (22%)	22.000,00		22.000,00	14.666,67	7.333,33
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>122.000,00</b>	<b>100.000,00</b>	<b>22.000,00</b>	<b>81.333,33</b>	<b>40.666,67</b>
<b>SKUPAJ VSE POSTAVKE</b>	<b>1.830.189,09</b>	<b>1.830.189,09</b>	<b>378.287,60</b>	<b>805.622,42</b>	<b>1.024.566,67</b>
<b>DDV (22%)</b>	<b>378.287,60</b>			<b>161.000,93</b>	<b>217.286,67</b>
<b>SKUPAJ VSE POSTAVKE Z DDV</b>	<b>2.208.476,69</b>	<b>1.830.189,09</b>	<b>378.287,60</b>	<b>966.623,36</b>	<b>1.241.853,33</b>

Tabela 5.1: Investicijska vrednost v stalnih cenah po letih



## 5.2 Ocena celotnih stroškov po tekočih cenah

Obdobje od dneva določitve stroškov po stalnih cenah (december 2013) do konca izvedbe operacije (junij 2015) 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 Jesenski napovedi gospodarskih gibanj 2013 (UMAR, september 2013).

Pri preračunu vrednosti po tekočih cenah smo upoštevali sledeče predpostavke:

povprečna rast cen v višini 1,9% v letu 2014 in 1,4% v letu 2015 (polovica leta), razdelitev investicije po letih v skladu z opredeljenim časovnim načrtom izvedbe.

Postavka	Skupaj v EUR	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Leto 2014	Leto 2015
<b>Ureditev kolesarske prometne infrastrukture s pripadajočimi javnimi površinami</b>					
Stroški gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del vključno z opremo - Železniška postaja MB	194.108,38	194.108,38		194.108,38	
Stroški gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del vključno z opremo - Streliška cesta	61.140,00	61.140,00		61.140,00	
Stroški gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del vključno z opremo - Ulica pohorskega odreda	122.280,00	122.280,00		122.280,00	
Stroški gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del vključno z opremo - Šentiljska cesta	203.800,00	203.800,00		203.800,00	
Stroški storitev izdelave in revizije projektne dokumentacije	20.380,00	20.380,00		20.380,00	
Stroški storitev nadzora po ZGO-1D	16.304,00	16.304,00		16.304,00	
<b>SKUPAJ</b>	<b>618.012,38</b>	<b>618.012,38</b>		<b>618.012,38</b>	
DDV (22%)	135.962,72		135.962,72	135.962,72	
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>753.975,11</b>	<b>618.012,38</b>	<b>135.962,72</b>	<b>753.975,11</b>	

<b>Zagon Mobilnostnega centra Maribor (MOC)</b>					
Stroški dela zaposlenih za 18 mesecev	113.061,60	113.061,60		75.202,20	37.859,40
Obratovalni stroški prostora in administrativni stroški	18.384,00	18.384,00		12.228,00	6.156,00
Stroški promocijske kampanije za spremembo mobilnostnih navad prebivalstva	25.533,33	25.533,33		16.983,33	8.550,00
Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so upravičeni v okviru namena vsebine projekta	15.285,00	15.285,00		15.285,00	
<b>SKUPAJ</b>	<b>172.263,93</b>	<b>172.263,93</b>		<b>119.698,53</b>	<b>52.565,40</b>
<b>Skupaj stroški za DDV</b>	<b>59.202,33</b>	<b>59.202,33</b>		<b>44.496,33</b>	<b>14.706,00</b>
DDV (22%)	13.024,51		13.024,51	9.789,19	3.235,32
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>185.288,45</b>	<b>231.466,27</b>	<b>13.024,51</b>	<b>129.487,73</b>	<b>55.800,72</b>
<b>Uvedba samopostrežnega sistema izposoje koles</b>					
Stroški nabave opreme	964.440,00	964.440,00			964.440,00
Stroški priprave razpisa JZP	15.285,00	15.285,00		15.285,00	
<b>SKUPAJ</b>	<b>979.725,00</b>	<b>979.725,00</b>		<b>15.285,00</b>	<b>964.440,00</b>
DDV (22%)	215.539,50		215.539,50	3.362,70	212.176,80
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>1.195.264,50</b>	<b>979.725,00</b>	<b>215.539,50</b>	<b>18.647,70</b>	<b>1.176.616,80</b>
<b>Izdelava Navodil za načrtovanje in projektiranje prometnih površin</b>					
Stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so upravičeni v okviru namena vsebine projekta	102.133,33	102.133,33		67.933,33	34.200,00
<b>SKUPAJ</b>	<b>102.133,33</b>	<b>102.133,33</b>		<b>67.933,33</b>	<b>34.200,00</b>
DDV (22%)	22.469,33		22.469,33	14.945,33	7.524,00
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>124.602,67</b>	<b>102.133,33</b>	<b>22.469,33</b>	<b>82.878,67</b>	<b>41.724,00</b>
<b>SKUPAJ VSE POSTAVKE</b>	<b>1.872.134,65</b>	<b>1.872.134,65</b>	<b>386.996,07</b>	<b>820.929,25</b>	<b>1.051.205,40</b>
DDV (22%)	386.996,07			164.059,95	222.936,12
<b>SKUPAJ VSE POSTAVKE Z DDV</b>	<b>2.259.130,72</b>	<b>1.872.134,65</b>	<b>386.996,07</b>	<b>984.989,20</b>	<b>1.274.141,52</b>

Tabela 5.2: Ocena stroškov investicije v tekočih cenah po letih

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

### **6.1 Predhodne idejne rešitve, študije in elaborati**

Dokument je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006), Uredbe o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 54/2010) in Pravilnikom o vsebini upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno zasebnega partnerstva (Uradni list RS, št. 32/2007).

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

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

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

Ker se poseg delno izvaja v železniškem varovalnem progovnem pasu, je pridobljeno soglasje družbe Slovenske železnice - Infrastruktura d.o.o., Kolodvorska ulica 11, 1506 Ljubljana, št. 2.2-548/2013 JB z dne 26.09.2013

Projektna dokumentacija kot osnova za izvedbo:

Za predmetno investicijo so bile izdelane predhodne strokovne podlage:

- Projekt za izvedbo PZI Površina pred železniško postajo v Mariboru Površina pred glavnim vhodom in parkirne površine - UREDITEV KOLESARSKIH, TAXI, PARKIRNIH IN PEŠ POVRŠIN (št. 399, BPI d.o.o. maj 2013)
- Projekt za izvedbo PZI Izgradnja pločnika in kolesarske steze Šentiljska cesta v Mariboru( št. 248.1/12, Geotada – Darko Recek s.p.)
- Študija ureditve kolesarskih površin ob Streliški ulici med križiščema s Papeško cesto in Ljubljansko ulico ter predlog preureditve križišč (UM, Center za interdisciplinarne in multidiciplinarne raziskave in študije UM., september 2013)
- Projekt TRAMOB – Ukrepi za trajnostno mobilnost v mestu (Mestna občina Maribor, Mariborska razvojna agencija, 2010-2013)
- Projekt TRAMOB PLUS (Mariborska kolesarska mreža, 2013)

## 6.2 Opis lokacije

Regija:	Podravska statistična regija
Občina:	Mestna občina Maribor
Mesto:	Maribor
Lokacije:	Železniška postaja MB, Streliška cesta, Ulica pohorskega odreda, Šentiljska cesta. Center za trajnostno mobilnost, ki bo deloval na Partizanski ulici 21, Postaje samopostrežnega sistema izposoje koles (slika 4.6)

### 6.3 Termiski plan izvedbe operacije

Aktivnost	LETO													
	2014								2015					
	1. kvartal		2. kvartal		3. kvartal		4. kvartal		1. kvartal		2. kvartal			
Priprava investicijske dokumentacije IP														
<b>Ureditev kolesarske prometne infrastrukture s pripadajočimi javnimi površinami</b>														
Priprava projektne dokumentacije PZI - Kolesodvor														
Priprava razpisa in izbor izvajalca - Kolesodvor														
Izvedba gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del - Kolesodvor														
Nadzor po ZGO-1D														
Priprava projektne dokumentacije PZI - Streliška cesta														
Priprava razpisa in izbor izvajalca - Streliška cesta														
Izvedba gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del - Streliška cesta														
Nadzor po ZGO-1D														
Priprava projektne dokumentacije PZI - Ulica Pohorskega odreda														
Priprava razpisa in izbor izvajalca - Ulica Pohorskega odreda														
Izvedba gradbenih, obrtniških in inštal. del - Ulica Pohorskega odreda														
Nadzor po ZGO-1D														
Priprava projektne dokumentacije PZI - Šentiljska cesta														
Priprava razpisa in izbor izvajalca - Šentiljska cesta														
Izvedba gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del - Šentiljska cesta														
Nadzor po ZGO-1D														
<b>Zagon Mobilnostnega centra Maribor (MOC)</b>														
Vodenje projekta														
Zagon programov Mobilnostnega centra maribor (MOC)														
Socialno podjetniški inkubator MOC														
Poslovni načrt MOC														
Upravni model MOC														
Promocijska kampanija														
<b>Uvedba samopostrežnega sistema izposoje koles</b>														
Priprava razpisa JZP, izbor izvajalca in podpis pogodbe														
Nabava opreme														
<b>Izdelava Navodil za načrtovanje in projektiranje prometnih površin</b>														
Priprava razpisa in izbor izvajalca														
Izdelava, recenzija, revizija dokumenta														

**Tabela 6.1: Predviden termiski plan**



## 6.4 Vplivi investicije na okolje

Pri izvedbi operacije bodo upoštevana izhodišča varstva okolja:

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

Operacija ne bo imela 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 povročala dodatnih stroškov okolja zaradi hrupa, emisij ali oškodovane pokrajine. Izvajalec bo upošteval vse standarde, ki jih predpisuje zakonodaja.

Aktivnosti operacije bodo vplivale na izboljšanje pogojev za kolesarjenje v mestu, kar bo posledično tudi vplivalo na zmanjšanje števila voženj z avtomobilom in s tem izboljšanje stanja okolja zaradi zmanjšanja emisij motoriziranega prometa in hrupa.

## 6.5 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Mestna občina Maribor je investitorica operacije TRAMOB+ in bo kandidirala za sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v okviru Operativnega programa krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007-2013 (za obdobje 2013-2015), razvojne prioritete »Razvoj regij«.

Nosilec projekta je Mestna občina Maribor, ki bo izvajala koordinacijo projekta:

- pridobila potrebna finančna sredstva za zaprtje finančne konstrukcije projekta;
- naročila izdelavo projektne in investicijske dokumentacije;
- pripravila razpisno dokumentacijo za izbor izvajalcev;
- opravila izbor izvajalcev gradbenih in ostalih del.

Za zagon in koordinacijo programov MOC bo kot koordinator mobilnostnega centra zaposlena 1 oseba.

Realizacija projekta v obliki javnega naročila zaradi pomanjkanja lastnih sredstev, ni možna, zaradi česar je potrebno v postopku preveriti možnost realizacije projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva.

Glede na to, da bo predmetna operacija sofinancirana s strani Evropskega sklada za regionalni razvoj, bo potekal nadzor nad izvajanjem operacije tudi s strani MGRT – Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo.

## **6.6 Predvideni viri financiranja in drugi viri**

Za izvedbo operacije so predvideni naslednji viri financiranja:

- **proračun Mestne občine Maribor,**
- **Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR).**

### **6.6.1 Izračun deleža sofinanciranja s strani ESRR**

Določitev ravni pomoči Skupnosti temelji na stopnji „primanjkljaja v financiranju“ operacije, tj. deleža diskontiranega stroška začetne naložbe, ki ga ne krijejo diskontirani neto prihodki operacije. V našem primeru znaša 1.591.314,45 EUR, kar predstavlja 85% sofinanciranje operacije upravičenih stroškov v višini 1.872.134,65 EUR.

Znesek sofinanciranja upravičenih stroškov se deli na EU delež in slovenski delež v razmerju 85:15, in sicer:

- **EU (85%): 1.591.314,45 EUR,**
- **SLO (15%): 280.820,20 EUR.**

	v EUR
Skupni investicijski stroški (nediskontirani)	1.830.189,09
Od tega upravičeni stroški (EC) – v tekočih cenah	1.872.134,65
Diskontirani investicijski stroški (DIC)	1.647.814,36
Diskontirani neto prihodki (DNR)	0,00

**Tabela 6.2:** Določitev diskontirane vrednosti

	DNR>0:
1a) Najvišji upravičeni izdatki (EE=DIC-DNR):	1.647.814,36
1b) Finančna vrzel (R=EE/DIC):	100,00%
2) Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R):	1.872.134,65
3a) Najvišja stopnja sofinanciranja EU (CRpa):	85,00%
3b) Izračun najvišjega zneska EU (DA*Crpa):	1.591.314,45

**Tabela 6.3:** Izračun najvišjega zneska sofinanciranja

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

### 6.6.2 Razdelitev predvidenih virov financiranja

Za izvedbo operacije so predvideni naslednji viri financiranja:

- proračun Mestne občine Maribor,
- Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR).

Tako je celotna vrednost operacije, ki znaša 2.259.130,72 EUR po tekočih cenah, razdeljena na:

- 70,44% sofinanciranja s strani ESRR oz. 1.591.314,45 EUR,
- 29,56% sofinanciranja s strani MOM oz. 667.814,27 EUR.

VIRI FINANCIRANJA	Leto 2014	Leto 2015	Skupaj	Delež v %
<b>Upravičeni stroški</b>	<b>820.929,25</b>	<b>1.051.205,40</b>	<b>1.872.134,65</b>	<b>100,00%</b>
1 ESSR	697.789,86	893.524,59	1.591.314,45	85,00%
2 Mestna občina Maribor	123.139,39	157.680,81	280.820,20	15,00%
<b>Neupravičeni stroški</b>	<b>164.059,95</b>	<b>222.936,12</b>	<b>386.996,07</b>	<b>100,00%</b>
1 ESSR				0,00%
2 Mestna občina Maribor	164.059,95	222.936,12	386.996,07	100,00%
<b>Viri skupaj</b>	<b>984.989,20</b>	<b>1.274.141,52</b>	<b>2.259.130,72</b>	<b>100,00%</b>
1 ESSR	697.789,86	893.524,59	1.591.314,45	70,44%
2 Mestna občina Maribor	287.199,34	380.616,93	667.816,27	29,56%

**Tabela 6.7:** Viri financiranja po letih za tekoče cene

## 6.7 Ekonomska upravičenost projekta

Ekonomске upravičenosti 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 in razvojno gospodarskega vidika.

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

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev MOM,
- zagotavljanje večje prometne varnosti kolesarjev, predvsem otrok, ki so na cesti najbolj ogroženi,
- vzpodbujanje alternativnih načinov prevoza v službo, trgovino, šolo, ...,
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,
- omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema,
- izboljšanje mestnih in primestnih kolesarskih povezav.

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

- razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe, s čemer bi se povečal tudi obisk tujih in domačih gostov,
- ustvarjanje novih delovnih mest na področjih socialnega podjetništva, turizma in gospodarstva,
- prihranki na področju zdravstva zaradi povečane rekreativne aktivnosti.

V okviru razvoja urbanih naselij bo operacija prispevala k:

- zagotavljanju čistih transportnih sistemov (prometna in neprometna infrastruktura za potrebe nemotoriziranega prometa v mestnem jedru),
- 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,

- načrtovanju učinkovitega javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti v mestih, vključno z intermodalnimi povezavami z drugimi trajnostnimi transportnimi sredstvi (npr., kolo-avtobus),
- vplivanju na potovalne navade s promocijo trajnostnih oblik mobilnosti in izbiro načina prevoza z nadgradnjo načrta trajnostne mobilnosti,
- povečanju blagostanja prebivalstva ob upoštevanju načel trajnostnega razvoja.

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

### **7.1 Potrebna dokumentacija**

Na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. L. RS, št. 60/06) je, glede na 4. Člen, ki določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije, za vodenje in izvajanje predmetne investicije potrebno zagotoviti:

- dokument identifikacije investicijskega projekta in
- investicijski program.

Celotna ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah z vključenim DDV je 2.208.476,69 EUR, kar presega 500.000,00 EUR.

Za potrebe izvedbe celotne investicije bo potrebno izdelati naslednjo dokumentacijo:

#### **A. INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA**

- dokument identifikacije investicijskega projekta DIIP in
- investicijski program IP.

#### **B. PROJEKTNA DOKUMENTACIJA**

- idejna zasnova IDZ,

- PZI projekt za izvedbo
- projekt izvedenih del PID

### **C. OSTALA DOKUMENTACIJA**

- razpisne dokumentacije za izbor izvajalca del, storitev nadzora, izbora javno-zasebnega partnerstava, projektno dokumentacijo.

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

Po potrditvi DIIP-a je predvidena priprava investicijskega programa, predvidoma v prvem kvartalu 2014. V prvem kvartalu 2014 sledijo tudi posamezni PZI in ostala projektna dokumentacija.