

# Ureditev sistema P&R in B&R z JPP

## DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (DIIP)



*Izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/2006, Spremembe: Ur.l. RS, št. 54/2010, Ur.l.RS, št.27/2016).*

Uvodno pojasnilo, podlaga za pobudo .....	5
1 NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, STROKOVNIH DELAVCEV TER UPRAVLJAVCA .....	8
1.1 Investitor.....	8
1.2 Upravljanje projekta v fazi delovanja oz. obratovanja .....	8
1.3 Izdelovalec investicijske dokumentacije .....	9
2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO .....	10
2.1 Predmet investicije .....	10
2.2 Predstavitev investitorja.....	10
2.3 Analiza stanja .....	11
2.4 Opis razlogov za investicijsko namero .....	12
2.4.1 Opis razlogov za investicijsko namero .....	12
2.4.2 Namen investicije.....	13
3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE .....	14
3.1 Cilji investicije .....	14
3.2 Usklajenost s strategijami in politikami .....	14
3.2.1 Evropske strategije in politike.....	14
3.2.2 Državne strategije in politike .....	15
3.2.3 Mestne strategije in politike .....	17
Celostna prometna stratega za Maribor in okolico .....	17
Trajnostna urbana strategija za Maribor (TUS) in Izvedbeni načrt (IN TUS).....	20
3.2.4 CTN, steber 4.4.....	20
4 PREDSTAVITEV VARIANT.....	21
4.1 Primerjava variante »brez« investicij z variantami »z« investicijo .....	21
4.2 Opis programa – investicije .....	22
4.2.1 Varianta 1: Ureditev sistema manjših P+R naprav, opis programa .....	23
Aktivnost 1: Ureditev parkirišča P&R in B&R na Ljubljanski ulici.....	24
Aktivnost 2: Ureditev parkirišča P&R in B&R Koroški cesti.....	26
Aktivnost 3: Ureditev parkirišča P&R in B&R TEZNO .....	28
Aktivnost 4: Ureditev parkirišča P&R in B&R Mariborski otok .....	31
Aktivnost 5: Ureditev parkirišča P&R E'Leclerc;.....	34
4.2.2 Varianta 2: Izvede se samo veliko P+R parkirišče na Teznem.....	37
4.2.3 Aktivnost 3: Ureditev parkirišča P&R in B&R TEZNO .....	37
5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH .....	41
5.1 Opredelitev vrste projekta.....	41
5.2 Ocena investicijskih stroškov.....	41
5.2.1 Ocena stroškov in neposrednih prihodkov aktivnosti 1.....	43
5.2.2 Ocena stroškov in neposrednih prihodkov aktivnosti 2.....	44
5.2.3 Ocena stroškov in neposrednih prihodkov aktivnosti 3.....	45
5.2.4 Ocena stroškov in neposrednih prihodkov aktivnosti 4.....	47
5.2.5 Ocena stroškov in neposrednih prihodkov aktivnosti 5.....	48
5.3 Razmejitev na upravičene in neupravičene stroške .....	49
6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO .....	50
6.1 Predhodne idejne rešitve in študije.....	50
6.2 Vpliv investicije na okolje in stroškov .....	50
6.3 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo .....	50
6.4 Predvideni viri financiranja in drugi viri .....	51
7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM .....	52

## *Kazalo tabel*

---

<b>TABELA 1:</b>	Aktivnosti (podprojekti) programa »Ureditev sistema P&R in B&R z JPP«.....	10
<b>TABELA 2:</b>	Izzivi mobilnosti v Mariboru in okolici .....	11
<b>TABELA 3:</b>	Kazalniki rezultata na ravni projekta.....	13
<b>TABELA 4:</b>	Cilj za steber javnega potniškega prometa, CPS, 2015 .....	17
<b>TABELA 5:</b>	Cilj za steber »Pametna raba osebnega avtomobila«.....	18
<b>TABELA 6:</b>	Splošni kazalniki mobilnosti, CPS .....	18
<b>TABELA 7:</b>	Ukrepi TUS za Maribor iz sklopa »Mobilni Maribor«.....	20
<b>TABELA 8:</b>	Število parkirnih mest v režimu P+R za posamezne kategorije vozil in koles.....	23
<b>TABELA 9:</b>	Kazalniki učinka na ravni projekta.....	23
<b>TABELA 10:</b>	Terminski plan na ravni projekta, varianta 1: .....	36
<b>TABELA 11:</b>	Kazalniki učinka na ravni projekta, varianta 2 .....	37
<b>TABELA 12:</b>	Terminski plan na ravni projekta, varianta 2: .....	40
<b>TABELA 13:</b>	Specifikacija investicijskih stroškov projekta v tekočih cenah, varianta 1:.....	42
<b>TABELA 14:</b>	Specifikacija investicijskih stroškov projekta v tekočih cenah, varianta 2:.....	42
<b>TABELA 15:</b>	Specifikacija investicijskih stroškov projekta v stalnih cenah, varianta 1.....	42
<b>TABELA 16:</b>	Razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov v tekočih cenah: .....	49
<b>TABELA 17:</b>	Viri financiranja .....	51

---

## Uvodno pojasnilo, podlaga za pobudo

---

V letu 2015 je bila izdelana *Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor* (v nadaljevanju TUS ali TUS – MOM). V mesecu marcu 2017 je Mestna občina Maribor sprejela *Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije Mestne občine Maribor (IN TUS-MOM)*, ki predstavlja operacionalizacijo strategije v obliki celovitega (integriranega) projekta urbane regeneracij. Le ta je zasnovan na podlagi intervencijskega modela, oblikovanega v *Trajnostni urbani strategiji*, v skladu s *Smernicami za pripravo trajnostnih urbanih strategij Ministrstva za okolje in prostor RS* ter priporočilom *Evropske komisije*.

V letu 2017 namerava Mestna občina Maribor kandidirati na sredstva iz razpisa za upravičence mehanizma CTN (Celostne teritorialne naložbe) za pripravo operacij *Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020; 4.prednostne osi »Trajnostna raba in proizvodnja energije ter pametna prometna omrežja«*, tematskega cilja 4 »Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih« prednostne naložbe 4.4 »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi ukrepi« (PN 4.4)«. Sofinanciranje investicije je predvideno iz *Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR)*, ki sofinancira operacije preko mehanizma CTN.

### **Namen investicije**

Namen investicije je vsaj del voznikov osebnih avtomobilov, ki dnevno prihajajo v Maribor, v njegovo mestno središče, preusmeriti na bolj trajnostne oblike mobilnosti, kar lahko dosežemo na dva načina:

1. *Naprave P+R locirane bolj blizu mestnega središča, omogočajo, da se:*
  - zadnji del poti lahko opravi peš (do 10 minut ali do 1.000 m hoje),
  - zadnji del poti lahko opravi s kolesom (do 10 minut ali do 2.000 m vožnje s kolesom),
  - zadnji del poti se lahko opravi tudi z mestnim avtobusom.
2. *Naprave P+R locirane na robu mesta – bolj oddaljene od mestnega središča - omogočajo, da se:*
  - zadnji del poti lahko opravi z mestnim avtobusom, ki z ustrežno frekvenco omogoča, da vozniki osebnih avtomobilov in sopotniki pridejo v mestno središče v razumnem času (do 30 minut, do 10 kilometrov vožnje),
  - zadnji del poti lahko opravi tudi s kolesom.

*Takšne ponudbe - urejenih možnosti parkiranja na robu mesta ob glavnih vpadnicah - v Mariboru ni.*

### **Cilji investicije**

Cilj investicije je oblikovanje in izvajanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost, ki bodo prispevali k spremembi potovalnih navad v Mariboru in Sloveniji, predvsem pa k zaustavitvi rasti deleža opravljenih poti z osebnimi vozili in zmanjšanju števila opravljenih kilometrov v urbanih središčih. S prehodi iz individualne rabe osebnega avtomobila na bolj trajnostne oblike prevoza (JPP, kolesarjenje, hoja, souporaba avtomobila, skupna raba avtomobila,...) bomo znižali eksterne stroške prometa na ravni mesta in regije. Na daljši rok se bo znižal tudi odstotek družinskih in javnih izdatkov za mobilnost. Z investicijo bomo pripomogli k reševanju strateških izzivov in ciljev *Celostne prometne strategije mesta Maribora* kot so:

- *Zagotoviti trajnostno mobilnost, ki bo zmanjšala potrebo po stroških gospodinjstev in mesta, zmanjšala varnostna in okoljska tveganja, dvignila privlačnost javnih površin in zmanjšala obremenitve proračuna MO Maribor zaradi naložb v nenehne širitve kapacitet cestnega omrežja.*
- *Povečevati gospodarsko uspešnost mesta skozi zagotavljanje dobre povezanosti mesta z regionalnimi, državnimi in mednarodnimi tokovi ter s povečanjem dostopnosti vseh vitalnih lokacij v mestu za vse načine potovanja.*

- Do leta 2020 ustaviti trend zmanjševanja števila prebivalstva, kar bomo dosegli:
  - z dobro globalno dostopnostjo mesta, ki bo spodbujala nova delovna mesta,
  - s prijetnim bivalnim okoljem v samem mestu.

### Območje izvajanja operacije



### Plan dela

V letih 2017-2019 se pripravi ustrezna dokumentacija in se izvedejo P+R in B+R naprave za migrante in obiskovalce Maribora, ki vanj prihajajo iz zahoda (Mariborski otok, Koroški most), iz juga (E'Leclerc, Ljubljanska) ter iz jugovzhoda (Tezno). Izvede se pet (pod)projektov oziroma aktivnosti, in sicer:

- P&R in B&R na Ljubljanski ulici (50 parkirnih mest za osebna vozila, 40 parkirnih mest za kolesa)
- P&R in B&R na Koroški cesti (60 parkirnih mest za osebna vozila, 40 parkirnih mest za kolesa)
- P&R in B&R Tezno (150 parkirnih mest za osebna vozila, 40 parkirnih mest za kolesa)
- P&R in B&R Mariborski otok (80 parkirnih mest za osebna vozila, 40 parkirnih mest za kolesa)
- P&R in B&R E'Leclerc (100 parkirnih mest za osebna vozila, 40 parkirnih mest za kolesa)

## Viri financiranja

Načrt financiranja investicije v tekočih cenah:

<b>VIRI FINANCIRANJA (tekoče cene)</b>	<b>Plan 2017</b>	<b>Plan 2018</b>	<b>Plan 2019</b>	<b>Plan 2020</b>	<b>Plan skupaj</b>	<b>delež</b>
<b>EU SREDSTVA</b>	<b>9.836,07</b>	<b>68.852,46</b>	<b>304.262,30</b>	<b>304.262,30</b>	<b>687.213,11</b>	<b>65,57%</b>
80% upravičenih stroškov	9.836,07	68.852,46	304.262,30	304.262,30	687.213,11	
<b>LASTNI UDELEŽBA MOM</b>	<b>5.163,93</b>	<b>36.147,54</b>	<b>159.737,70</b>	<b>159.737,70</b>	<b>360.786,89</b>	<b>34,43%</b>
20% upravičenih stroškov	2.704,92	18.934,43	83.672,13	83.672,13	188.983,61	
Neupravičeni stroški projekta	2.459,02	17.213,11	76.065,57	76.065,57	171.803,28	
<b>SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA</b>	<b>15.000,00</b>	<b>105.000,00</b>	<b>464.000,00</b>	<b>464.000,00</b>	<b>1.048.000,00</b>	<b>100,00%</b>

V kolikor bo MOM uspešna na razpisu za izvedbo 1. faze izbora operacij za sofinanciranje v okviru izvajanja prednostne naložbe PN 4.4 mehanizma celostnih teritorialnih naložb, bo 80 % upravičenih stroškov investicije financiran z nepovratnimi sredstvi ESSR ter Ministrstva za infrastrukturo, preostali del stroškov pa bo financiran iz sredstev proračuna Mestne občine Maribor.

## 1 NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, STROKOVNIH DELAVCEV TER UPRAVLJAVCA

---

### 1.1 Investitor

Naziv	Mestna občina Maribor
Kratika institucije	MOM
Naslov:	Ulica Heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba:	Dr.Andrej Fištravec, župan
Žig:	Podpis odgovorne osebe:
Telefon:	+386 2 220 10 00
Fax:	+386 2 220 10 07
E-pošta:	<a href="mailto:Mestna.obcina@maribor.si">Mestna.obcina@maribor.si</a>
Davčna št.:	SI12709590
Matična št.:	5883369
TRR:	01270-0100008403

### 1.2 Upravljanje projekta v fazi delovanja oz. obratovanja

Naziv	Mestna občina Maribor, mestna uprava
Naslov	Ulica Heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Dr.Andrej Fištravec, župan
Telefon:	+386 2 220 10 00
Fax:	+386 2 220 10 07
E-pošta:	<a href="mailto:Mestna.obcina@maribor.si">Mestna.obcina@maribor.si</a>
Odgovorna služba za pripravo investicijske, projektne, tehnične ter druge potrebne dokumentacije:	Urad za komunalo, promet in prostor
Odgovorna oseba za pripravo dokumentacije:	Aleš Klinc, univ.dipl.inž.prom.

Žig

Podpis:



### 1.3 Izdelovalec investicijske dokumentacije

Naziv ustanove:	Univerza v Mariboru, FGPA
Naslov:	Smetanova 17, 2000 Maribor
Odgovorna oseba:	Prof.dr.Miroslav Premrov, dekan
Vodja projekta:	Dr.Marjan Lep
Izdelovalci	Mag.Marko Čelan, Mitja Klemenčič
Telefon	+ 386 2 2294 368
e-pošta	marjan.lep@um.si

Žig

Podpis:



## 2.3 Analiza stanja

Trenutne razmere na področju trajnostne mobilnosti v Mariboru niso dobre. V Maribor dnevno prihaja veliko migrantov na delo in šolanje. Prav tako prihaja dnevno v Maribor veliko ljudi po privatnih opravkih in s poslovnimi nameni. Ob teh pa je še veliko ljudi, ki v Maribor prihajajo zaradi prostočasnih aktivnosti, kakor tudi izletnikov ter turistov. Na povprečni delovni dan tako v Maribor prihaja v 35.000 do 40.000 osebnih avtomobilih približno 50.000 ljudi<sup>1</sup>.

V mestnem središču, ki je cilj večine potovanj z osebnimi avtomobili, nastajajo naslednje težave:

- Za vse, ki bi želeli parkirati, ni dovolj prostora.
- Prometnice v mestih so v koničnih urah obremenjene do svojih kapacitetnih meja, vsako »vračanje« vozniških pasov, danes namenjenih motornim vozilom, kolesarjem, pešcem ali sredstvom javnega prevoza potnikov, povzroča negodovanje voznikov.
- Prebivalci mesta so čezmerno izpostavljeni hrupu<sup>2</sup> in emisijam<sup>3</sup>, predvsem delcem.
- Revitalizacija mestnega jedra je zaradi »pločevine« - mirujoče in gibajoče – blokirana<sup>4</sup>.

**TABELA 2:** Izzivi mobilnosti v Mariboru in okolici

Vrstni red izzivov kot so ga izoblikovali udeleženci delavnic v okviru projekta TRAMOB	
1	Vzdrževanje in revitalizacija prometne infrastrukture
2	Slaba ponudba javnega potniškega prometa
3	Prenizka ozaveščenost in pripravljenost spoštovati cestno prometne predpise
4	Nedorečena prometna mreža
5	Socialna izključenost starajočega se prebivalstva
6	Gospodinjstva nimajo resne alternative osebnemu avtomobilu
7	Dnevni migranti v mesto nimajo resne alternative osebnemu prevozu
8	Želje po dvigu privlačnosti mestnega središča ovira pločevina
9	Preobremenjenost s hrupom, delci in smradom, ki ga povzročajo cestna vozila
10	Omejene možnosti proračunskih sredstev za mehke oblike mobilnosti

CPS, 2015

Ker v **Mariboru želimo**, da bi v mesto in mestno središče prihajalo veliko (**več**) ljudi, a hkrati **manj avtomobilov**, želimo vsaj del ljudi, ki prihajajo v mestno središče, preusmeriti na uporabo bolj trajnostnih načinov mobilnosti. Migrantom na delo in šolanje ter obiskovalcem Maribora želimo omogočiti, oziroma jih spodbuditi, da bi vsaj zadnji del poti – tisti, ki bi ga sicer opravili z osebnim avtomobilom – opravili z avtobusom, s kolesom ali peš. Danes te možnosti nimajo.

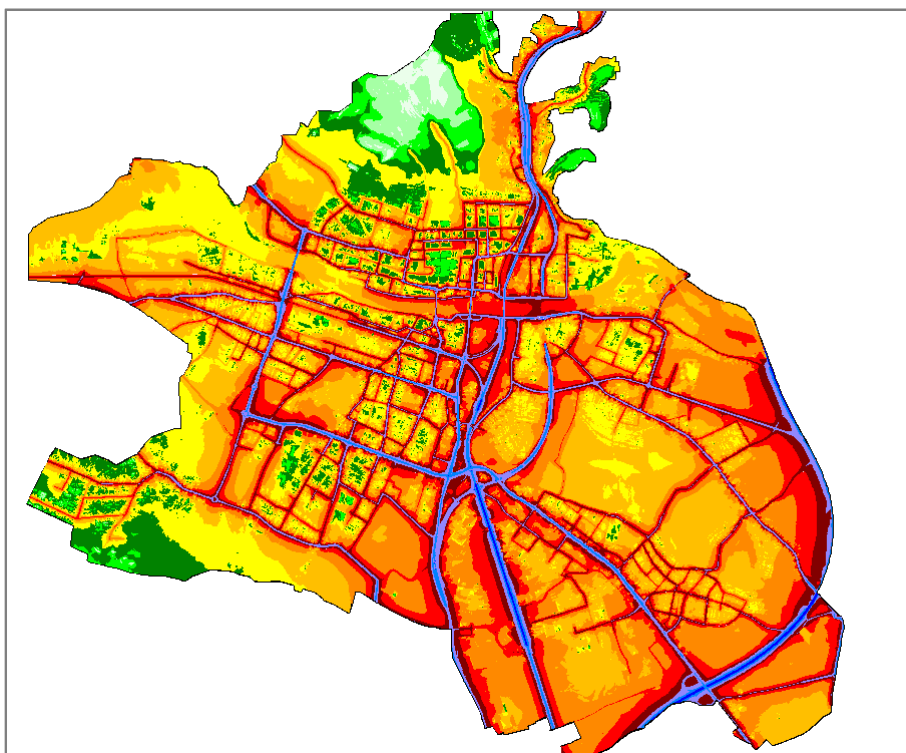
<sup>1</sup> Vir: TRAMOB – izdelava načrta trajnostne mobilnosti v mestu in okolici, avgust 2013; stran 48.

<sup>2</sup> Vir: Strateška karta hrupa mesta Maribor, Epi Spektrum, 2014

<sup>3</sup> Vir: CPS, Celostna prometna strategija mesta Maribor, 2015

<sup>4</sup> Vir; TUS za Maribor, 2015

**SLIKA 2:** Čezmerna obremenjenost s hrupom vzdolž glavnih vpadnic v mesto



Skupna obremenitev s hrupom LDVN. Vir: Strateška karta hrupa mesta Maribor, Epi Spektrum, 2014

## 2.4 Opis razlogov za investicijsko namero

### 2.4.1 Opis razlogov za investicijsko namero

Z gradnjo primerne infrastrukture za trajnostno mobilnost se bo zagotovila njena uporabnost ter tako tudi spremembe potovalnih navad na račun manjše uporabe avtomobilov. Z izvedbo projekta se bo spremenila struktura prometnih načinov v Maribor. Maribor si je zadal za enega izmed ciljev izvajanja politike trajnostne mobilnosti tudi vzpostavitev sistema P+R.

**Maribor je eno redkih srednje velikih evropskih mest, ki nima vzpostavljenega sistema »parkiraj in pelji« (tudi »parkiraj in presedi«), v nadaljevanju P+R.**

**Odsotnost naprav P+R resno in objektivno ovira izvajanje ukrepov trajnostne urbane strategije - prostorske, prometne, pa tudi ostalih mestnih politik.**

## 2.4.2 Namen investicije

Namen investicije je:

Vsaj del voznikov osebnih avtomobilov, ki dnevno prihajajo v Maribor, v njegovo mestno središče, preusmeriti na bolj trajnostne oblike mobilnosti.

Kar lahko dosežemo na dva načina:

- Naprave **P+R** locirane bolj **blizu mestnega središča**, omogočajo, da se:
  - zadnji del poti lahko opravi **peš** (do 10 minut ali do 1.000 m hoje),
  - zadnji del poti lahko opravi **s kolesom** (do 10 minut ali do 2.000 m vožnje s kolesom),
  - zadnji del poti se lahko opravi tudi **z mestnim avtobusom**.

Takšne ponudbe - urejenih možnosti parkiranja na robu ožjega mestnega središča - v Mariboru ni!

- Naprave **P+R** locirane **na robu mesta** – bolj oddaljene od mestnega središča - pa omogočajo, da se:
  - zadnji del poti lahko opravi **z mestnim avtobusom**, ki z ustrežno frekvenco omogoča, da vozniki osebnih avtomobilov in sopotniki pridejo v mestno središče v razumnem času (do 30 minut, do 10 kilometrov vožnje),
  - zadnji del poti lahko opravi tudi **s kolesom**.

Takšne ponudbe - urejenih možnosti parkiranja na robu mesta ob glavnih vpadnicah - v Mariboru ni!

Z izgradnjo ustrezno opremljenih, dobro navezanih sistemov P+R iz smeri od koder prihaja v Maribor največ migrantov in obiskovalcev, želimo:

- ponuditi migrantom in obiskovalcem Maribor uporabno alternativo osebnemu avtomobilu,
- zmanjšati število vozil v mestnem središču,
- lajšati izvajanje prostorskih, okoljskih in prometnih politik, ki so restriktivna do osebnega avtomobila.

**TABELA 3:** Kazalniki rezultata na ravni projekta

Kazalnik	Merska Enota	Izhodiščna Vrednost	Izhodiščn o leto	Ciljna vrednost (2020)	Vir podatka
Število razpoložljivih parkirnih mest za osebne avtomobile v režimu P+R	Število	0	2017	400	
Zmanjšanje prometne obremenitve na cestnem omrežju v mestnem središču	%	Števci na petih lokacijah	2017	za 4%	MOM

Neposredno merjenje obsega motornega prometa se izvede na izbranih cestnih odsekih v urbanih središčih, pri čemer je pri tem pristopu kar nekaj pasti. Splošna gospodarska rast lahko povzroči rast motornega prometa, četudi bi se delež poti, opravljenih z motornimi vozili zmanjšal in bi naprave P+R uspešno funkcionirale.

### 3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE

#### 3.1 Cilji investicije

Cilj investicije je oblikovanje in izvajanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost, ki bodo prispevali k spremembi potovalnih navad v Mariboru in Sloveniji, predvsem pa k zaustavitvi rasti deleža opravljenih poti z osebnimi vozili in zmanjšanju števila opravljenih kilometrov v urbanih središčih.

S prehodi iz individualne rabe osebnega avtomobila na bolj trajnostne oblike prevoza (JPP, kolesarjenje, hoja, souporaba avtomobila, skupna raba avtomobila,...) bomo znižali eksterne stroške prometa na ravni mesta in regije. Na daljši rok se bo znižal tudi odstotek družinskih in javnih izdatkov za mobilnost.

Z investicijo bomo pripomogli k reševanju strateških izzivov in ciljev Celostne prometne strategije mesta Maribor<sup>5</sup>:

#### STRATEŠKA IZZIVA MESTA MARIBOR

- Zagotoviti trajnostno mobilnost, ki bo zmanjšala potrebo po stroških gospodinjstev in mesta, zmanjšala varnostna in okoljska tveganja, dvignila privlačnost javnih površin in zmanjšala obremenitve proračuna MO Maribor zaradi naložb v nenehne širitve kapacitet cestnega omrežja.
- Povečevati gospodarsko uspešnost mesta skozi zagotavljanje dobre povezanosti mesta z regionalnimi, državnimi in mednarodnimi tokovi ter s povečanjem dostopnosti vseh vitalnih lokacij v mestu za vse načine potovanj.

#### STRATEŠKI CILJI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE MESTA MARIBOR

Do leta 2020 ustaviti trend zmanjševanja števila prebivalstva, kar bomo dosegli:

- z dobro globalno dostopnostjo mesta, ki bo spodbujala nova delovna mesta,
- s prijetnim bivalnim okoljem v samem mestu.

#### 3.2 Usklajenost s strategijami in politikami

##### 3.2.1 Evropske strategije in politike

Evropska komisija je leta 2011 sprejela dokument *Belo knjigo - Načrt za enotni evropski prometni prostor* – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. Med vizijo za konkurenčen in trajnosten razvoj obravnava tudi področja zmanjšanja emisij (Podpiranje mobilnosti ob hkratnem doseganju cilja 60-odstotnega zmanjšanja emisij) in mestno trajnostno mobilnost (»Učinkovito osrednje prometno omrežje za multimodalna medkrajevna potovanja in promet«; »Čist mestni promet in dnevna migracija«).

<sup>5</sup> Vir: Celostna prometna strategija mesta Maribor, 2015

### 3.2.2 *Državne strategije in politike*

**Operativni program za izvajanje kohezijske politike EU v obdobju 2014-2020** je bil na Vladi Republike Slovenije sprejet 13. novembra 2014. Dokument opredeljuje prednostna področja, na katerih bo Slovenija vlagala sredstva v naslednjih sedmih letih, je v skladu s Sporazumom o partnerstvu med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014-2020, je skladen s strategijo EU 2020, in izpolnjuje zahteve za individualna sredstva EU, ki zagotavljajo gospodarsko, socialno in ozemeljsko kohezijo. V skladu z 11. točko programa Horizontalna načela in podtočko 11. 1. Trajnostni razvoj projekt neposredno vpliva na prednostne osi 1 in 4.

- Prednostna os 1: Spodbujanje trajnostne mobilnosti ter izobraževanje in pripravljanje strateških dokumentov na tem področju prispeva k usmeritvami Strategije pametne specializacije – trajnostna mobilnost, trajnostna energija, učinkovita raba virov, zdravje, hrana in okolje ter tudi spodbuja vključujočo družbo za marginalne skupine.
- Prednostna os 4: Promocija trajnostne mobilnosti in spodbujanje rabe javnega prevoza, hoje in kolesarjenja kot nadomestek rabe osebne avtomobila za potni pomembno prispeva k zmanjšanju emisij TGP in izboljšanju kakovosti zraka predvsem v mestih oziroma na drugih območjih s slabo kakovostjo zraka.

**Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji** (RS) je ključni dokument na področju razvoja prometa. Strategija ugotavlja, da je s stališča gospodarnosti nujno, da morajo projekti slediti ukrepom iz strategije, predvsem pa morajo rešitve temeljiti na stvarnih problemih in preverljivih potrebah. Priprava in sam izbor ustreznega projekta morata biti utemeljena z analizo stroškov in koristi ob upoštevanju okoljskih omejitev.

Vizija prometne politike je opredeljena kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva s cilji:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- izboljšati oskrbo gospodarstva,
- izboljšati prometno varnost in varovanje,
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev,
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Izvedba projekta »P+R« je tako usklajena s Strategijo razvoja prometa, sprejeto na Vladi Republike Slovenije 29. 7. 2015, saj omogoča uresničevanje vsaj naslednjih ciljev iz strategije:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov,
- zmanjšati okoljske obremenitve.

V letu 2006 sprejeta **Resolucija o prometni politiki RS** opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike.

Resolucija **vizije mobilnosti prebivalstva** navaja, da je javni interes na področju javnega potniškega prometa povezan s socialnimi in ekološkimi razlogi. Država je v skladu s številnimi sprejetimi dokumenti dolžna zagotoviti osnovne možnosti mobilnosti prebivalstva predvsem zaradi izobraževanja in dela, pa tudi zaradi dostopnosti do zdravstvenih in oskrbnih storitev. Zaradi vse večje stopnje motorizacije je uporabnikov javnega potniškega prometa vse manj, zato ta postaja vse dražji, tako za uporabnike kot za državo in lokalne skupnosti, ki ga posredno ali neposredno subvencionirajo. Dolgoročno cenovno sprejemljiva rešitev je le v pritegnitvi večjega števila potnikov, ki sicer od javnega prometa kot lastniki osebnih avtomobilov niso življenjsko odvisni. Ti pa bodo javni

promet uporabljali le v primeru ustrezne frekvenca, udobnosti, hitrosti in cene. Spodbujanje javnega prometa je nujno tudi iz okoljskih razlogov.

Ravno tako se resolucija sklicuje na vzgojo potnikov za ustvarjanje potniškega prometa na intermodalni način (na primer: kolo-avto-taksi-ladja-avtobus-vlak-letalo). Pri načrtovanju intermodalnih terminalov je treba upoštevati tudi potrebe začasno ali stalno telesno in senzorno oviranih oseb (invalidov, starejših oseb, mater z otroki, nosečnic), ki morajo imeti enakovredne možnosti uporabe intermodalnih terminalov. Kolesar je enakovreden udeleženec v prometu, zato mu moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani udeleženci v prometu.

Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj in evropsko kohezijsko politiko je pripravila osnutek krovnega strateškega dokumenta **Strategija razvoja Slovenije 2014-2020**, ki opredeljuje vizijo in cilje razvoja Slovenije do leta 2020. Strategija razvoja Slovenije, osnutek iz leta 2013, ravno tako predvideva zmanjšanje pritiskov na okolje in kot enega od načinov omenja trajnostno mobilnost s posodobitvijo javnega potniškega prometa in infrastrukture za njegovo izvajanje in druge oblike nemotoriziranega prevoza, postopen prenos tovora na železnico.

**Strategija pametne specializacije** je strategija za gospodarsko preobrazbo, s katero država ali regija opredeli svoje nišne priložnosti in se tako pozicionira na globalnih trgih. Sprejeta je bila septembra 2015. Med drugim navaja: Projekti v Sloveniji morajo slediti družbenim izzivom (trgom), to so trajnostna energija, trajnostna graditev, trajnostna mobilnost, učinkovita raba virov, zdravje, hrana, okolje, vključujoča in varna družba.

Projekt je usklajen tudi z veljavno **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije iz leta 2004**, ki med cilje prostorskega razvoja Slovenije pod točko 2 Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij navaja tudi 2.3 Zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo. Veljavna Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/2004 z dne 15.7.2004) pod cilji strategije omenja učinkovitejšo mobilnost, podprto z javnim potniškim prometom.

## 2 Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij

- 2.1 Spodbujanje razvoja središč nacionalnega in regionalnega pomena kot središč regionalnih območij.
- 2.2 Spodbujanje funkcijske in infrastrukturne povezanosti mest in drugih naselij.
- 2.3 Zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo, podprto z javnim potniškim prometom

Usklajenost projekta z **Nacionalnim programom varstva okolja**, ki je bil potrjen iz 24. 11. 2005, in ki kot enega izmed ciljev programa določa »Povečanje uporabe alternativnih oblik mobilnosti in odgovornejša raba avtomobila«. Eden izmed ukrepov za doseganje tega cilja je »sodelovanje in spodbujanje lokalnih skupnosti pri promociji trajnostne mobilnosti in ozaveščanje o vplivih avtomobilskega prometa ter prednostih alternativnih načinov prevoza«.



### 3.2.3 Mestne strategije in politike

#### Celostna prometna strategija za Maribor in okolico

Celostna prometna strategija za Maribor in okolico (v nadaljevanju CPS) je bila sprejeta v juliju 2015. Celostna prometna strategija za Maribor in okolico (v nadaljevanju CPS) je bila sprejeta v juliju 2015. Ta med cilji in ciljnim vrednostmi na področju JPP eksplicitno navaja:

**TABELA 4:** Cilj za steber javnega potniškega prometa, CPS, 2015

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšanje integracije med različnimi sredstvi javnega potniškega prometa ter ostalimi prometnimi načini	<ul style="list-style-type: none"><li>- 100 % delež ponudnikov JPP ki delujejo v MOM in so vključeni v enotno vozovnico do 2018;</li><li>- Vzpostavitev vsaj dveh P+R do 2018;</li><li>- 10% voznikov, ki prihaja iz zaledja mesta, ki 2015 parkira v mestnem središču uporabi P+R do 2018</li></ul>

CPS, 2015

V širšem mestnem središču danes parkira ali bi želelo dolgoročno (celodnevno oziroma celotni delovni čas) parkirati približno 6.000 osebnih avtomobilov, od tega jih vsaj 4.000 prihaja iz zaledja mesta<sup>6</sup>. Če želimo zadovoljiti cilje Celostne prometne strategije, moramo zagotoviti vsaj 400 atraktivnih konkurenčnih parkirnih mest v režimu P+R.

Med ukrepi stebra »Privlačen javni potniški promet« CPS navaja:

#### 4. Prenova voznega parka mestnih avtobusov

*Pospešeno prenovo voznega parka bomo izvedli z zmogljivimi nizkopodnimi in nizkoemisijskimi avtobusi. S povečanjem flote bomo omogočili zvišanje frekvence na glavnih progah, kar zahteva vsaj 10 dodatnih avtobusov. Večjo zanesljivost voznega parka bo občina dosegla z večjo tehnično rezervo vozil (tudi starejših). S ciljem zagotavljanja delovanja novih sistemov P+R bo treba za vsako novo napravo P+R zagotoviti štiri nove avtobuse, če obstoječih linij/avtobusov ne bo mogoče nekonfliktno vključevati. Z manjšimi oziroma okretnjšimi avtobusi bomo zagotovili dostopnost v razširjenem mestnem središču z razširjeno peš ali/ in okoljsko cono. Nakupa novih avtobusov pri tem ne bi smeli odložiti zaradi odločanja o energentu prihodnosti.*

#### 6. Prenova avtobusnih postajališč

*Najprej bomo prenovili bolj frekventna postajališča. Opreмили jih bomo s prikazovalniki prihodov, klopmi za čakanje ter informacijami v več jezikih, ki bodo prilagojene tudi za slepe in slabovidne. V drugi fazi bomo prenovili manj frekventna postajališča, ki bodo opremljena le z izpisom aktualnih voznih redov ali sistemi za obveščanje.*

#### 8. Integracija potovalnih načinov in vrst javnega prevoza

*Dostop do postajališč javnega potniškega prometa bo občina izboljšala z opremljanjem parkirišč za kolesa, z vzpostavljanjem in opremljanjem parkirišč P+R pri postajališčih ter ob glavnih vpadnicah na robu mesta. »Pritisk« osebnih vozil bomo zmanjšali s sodelovanjem pri načrtovanju naprav P+R v regiji in sofinanciranjem prog primestnega javnega potniškega prevoza. MO Maribor bo aktivneje sodelovala tudi pri uvedbi državne enotne vozovnice (tarifna integracija) ter pri odpravi ovir voznoredni in logični integraciji med lokalnim oziroma drugimi prevozniki.*

P+R naprave omogočajo predvsem doseganje naslednjega cilja »pametne rabe osebnega avtomobila«:

<sup>6</sup> Po viru »Razvojni program za področje parkiranja«, ZUM, 2009, str. 14

**TABELA 5:** Cilj za steber »Pametna raba osebnega avtomobila«

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšanje parkirnih razmer v mestu	<ul style="list-style-type: none"> <li>- postopno zmanjševanje deleža uličnega dolgotrajnega parkiranja v širšem območju mestnega središča 2% letno</li> <li>- zmanjšanje števila kršitev nepravilnega parkiranja za 75 % do 2020 glede na 2012</li> </ul>

CPS, 2015

Med splošnimi kazalniki »stanja mobilnosti v mestu« CPS navaja tudi:

**TABELA 6:** Splošni kazalniki mobilnosti, CPS

Kategorija vrednotenja	Indikator	Načrtovalski steber	Vir podatkov in/ali tehnika zbiranja	Časovni okvir
Izboljšanje integracije med različnimi prevoznimi sredstvi	Število P&R parkirnih mest	JPP	Vizualni pregled	letno
Izboljšanje integracije med različnimi prevoznimi sredstvi	Zasedenost P&R parkirnih mest	JPP	Meritve na terenu	4 x letno

CPS, 2015

**V akcijskem načrtu** so za steber »privlačen javni potniški prevoz« navedene naslednje aktivnosti, ki so tudi neposredni kazalniki projekta:

- Oprema avtobusnih postajališč s sistemom RTPI ali sistemi za obveščanje, ukrep 6b, steber 4
- Izgraditev P&R, ukrep 8, steber 4
- Sofinanciranje medmestnih linij za zagotavljanje boljše globalne dostopnosti Maribora, ukrep 8c, steber 4
- Izboljšanje splošne podobe javnega prometa, ukrep 9, steber 4

**SLIKA 3:** Akcijski načrt za steber »4« iz CPS

<b>ČETRTI STEBER: PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PREVOZ</b>			
Akcijski načrt za privlačen javni potniški prevoz			
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost
4 a Povečanje flote mestnih avtobusov; 20 novih avtobusov do 2019 (250.000 €/bus)	5,0 mio € (investicija) oz. 0,5 mio € amortizacija / leto	4	MOM
4 b Zamenjava 20 dotrajanih avtobusov do 2018	5,0 mio € (investicija) oz. 0,5 mio € amortizacija / leto (ob predpostavki sofinanciranja)		
5 Ukrepi zagotavljanja prednosti avtobusom (križišča, rumeni pasovi, spremembe prometnih režimov...) – študija oziroma priprava navodil načrtovalcem in projektantom.	90.000 €	4	MOM in DRSI
6 a) Prenova postajališč JPP (vsaj 4 na leto)	5.000 - 10.000 € / postajališče	2	MOM (DRSI, kandidirati na evropska sredstva)
6 b) Oprema postajališč JPP s sistemom RTPI ali sistemi za obveščanje	400.000 € za vzpostavitev (nato 20.000 € letno za vzdrževanje) (ob predpostavki sofinanciranja)	2	MOM in zunanji izvajalec
7 Javni prevoz po sistemu na klic	20.000 € za študijo, pravne podlage in načrt vpeljave 20.000 € letno za izvajanje.	4	MOM in zunanji izvajalec Marprom
8 a) P + R (vsaj 2 do 2018); stroški projekta in ureditve P&R	200.000 € / P + R	2	MOM in zunanji
8 b) Aktivno sodelovanje pri vzpostavljanju enotne državne vozovnice, predvsem pri prestopanjih z železnic na lokalne avtobuse, »prevoze na poziv« ali taksi prevoze - integrirana vozovnica	20.000 € letno (izpad prihodka)	2	MOM in prevozniki (agencija za JPP)
8 c) Sofinanciranje medmestnih linij za zagotavljanje boljše globalne dostopnosti Maribora, vključno z navezavo na letališče.	50.000 € letno (pokrivanje stroškov podaljšanja linije samo v območju MOM)	2	MOM (občine v regiji in prevozniki (agencija za JPP) tudi turistično gospodarstvo.
9a) Izboljšanje splošne podobe javnega prometa	20.000 € letno	1	Marprom, MOM in zunanji

CPS, 2015

## Trajnostna urbana strategija za Maribor (TUS) in Izvedbeni načrt (IN TUS)

Trajnostna urbana strategija za Maribor z naslovom »Maribor ima priložnost« (oktober 2015) je postavila kot drugo prednostno usmeritev »Mobilni Maribor«, kar naj bi Maribor (p)ostal predvsem s pomočjo petih ukrepov. Pri tem načrtovana investicija v kolesarske povezave podpira ukrep 11 neposredno, ostale pa posredno.

**TABELA 7:** Ukrepi TUS za Maribor iz sklopa »Mobilni Maribor«

5.2 PREDNOSTNA USMERITEV 2: Mobilni Maribor .....
UKREP 10: POVEZOVANJE MESTA Z ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO IN LETALIŠČEM .....
UKREP 11: IZKORIŠČANJE POTENCIALA KOLESARJENJA .....
UKREP 12: MESTO KRATKIH POTI .....
UKREP 13: OBLIKOVANJE PRIVLAČNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA .....
UKREP 14: ZA MOBILNOST RANLJIVIH SKUPIN PREBIVALSTVA .....

TUS, 2015

Pri tem vzpostavitve sistemov P+R ter P+B (kot Park & Bike, pa tudi P+W, kot »Park & Walk«) podpira vse navedene ukrepe.

V marcu 2017 je bil sprejet **Izvedbeni načrt (IN TUS)**. Ta v sklopu prednostne usmeritve »Mobilni Maribor«, postavlja tudi strateška cilja »Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa« in »Mesto kratkih poti« ter kot operativni cilj definira »Izboljšanje infrastrukture za uporabo trajnostnih oblik dnevne migracije«. Cilji so konkretizirani z več ukrepi, med njimi tudi »Uvedba sistema Park&Ride in Bike&Ride« (Vir: IN-TUS, 2017, str. 24). Detajlnjši opis načrtovanega projekta je prikazan na straneh 50 in 51. Med kazalniki, h katerim bo projekt zagotovo prispeval, so izpostavljeni »Izboljšanje kakovosti zraka v mestih« ter »Zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz osebne avtomobilskega prometa«.

### 3.2.4 CTN, steber 4.4

Gradivo »POVABILO k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN« (september 2017) v okviru Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014-2020, 4.prednostne osi »Trajnostna raba in proizvodnja energije ter pametna prometna omrežja«, tematskega cilja 4 »Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih« prednostne naložbe 4.4 »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi ukrepi« (PN 4.4)« eksplicitno navaja, da so:

#### UPRAVIČENCI

Upravičenci do nepovratnih sredstev po tem javnem povabilu so mestne občine, ki imajo na občinskem oziroma mestnem svetu sprejeto (1) trajnostno urbano strategijo (TUS) in (2) sprejet izvedbeni načrt TUS (IN TUS) ter na občinskem oziroma mestnem svetu sprejeto (3) celotno prometno strategijo (CPS).

#### UPRAVIČENI NAMENI

Upravičeni ukrepi za doseganje namena operacij v okviru PN 4.4 po tem povabilu so **(1) projekti parkiraj in prestopi (P+R)** in (2) projekti kolesarske infrastrukture, kot so podrobneje opredeljeni v »Vsebinskih izhodiščih za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4)«, verzija 1.0. Ta eksplicitno navaja v svojem poglavju 3 »Upravičeni nameni« za projekte »Parkiraj in prestopi (P+R)« ter v poglavju 4 »Upravičeni stroški« navaja upravičene stroške.

## 4 PREDSTAVITEV VARIANT

### 4.1 Primerjava variante »brez« investicij z variantami »z« investicijo

Osnovni namen investicije v sistem Park&Ride ter Bike&Ride je zmanjšanje eksternih stroškov, ki jih povzročata pretirana osebna motorizirana mobilnost posameznikom in družbi. Neželeni zunanji stroški obsegajo stroške emisij različnih polutantov, stroške hrupa, zastojev, nesreč in stroške infrastrukture. Omenjene kategorije negativno učinkujejo na okolje in prepoznamo jih na lokalni, regionalni in na globalni ravni in to takoj ali pa postanejo posledice vidne po določenem času. Ti negativni učinki prometa so predvsem:

Nesreče	<ul style="list-style-type: none"><li>o Ekonomska škoda</li><li>o Zdravstvene težave</li></ul>
Zastoji	<ul style="list-style-type: none"><li>o Izguba časa</li><li>o Direktna ovira za nekatere vrste transporta</li><li>o Stres</li><li>o Ekonomska škoda</li><li>o Zmanjšana mobilnost</li></ul>
Hrup	<ul style="list-style-type: none"><li>o Zdravstveni problemi</li><li>o Stres</li><li>o Neudobno okolje za življenje</li></ul>
Izpušni plini	<ul style="list-style-type: none"><li>o Onesnaženje zraka</li><li>o Spreminjanje podnebja</li><li>o Zdravstveni problemi</li></ul>
Infrastruktura	<ul style="list-style-type: none"><li>o Škodljiv vpliv na biodiverzitetu</li><li>o Odrezane lokalne skupnosti, ki jim prometna infrastruktura prinaša le nezaželene stranske učinke</li><li>o Uničenje okolja</li></ul>

Vrednost teh negativnih stroškov se za Slovenijo ocenjuje med **0,11 €/km** (v izvenkoničnem času) do **0,23 €/km** (v koničnem času v urbanih središčih)

(Vira: Lep et al.: *Eksterni stroški prometa*, (2004), *Handbook of External Costs of Transport*, (2008, stran 103)).

Z investicijo želimo doseči, da se bo **obseg** individualnega motoriziranega prometa na območju mestnega naselja Maribor, predvsem v samem središču mesta, zmanjšal.

Ob predpostavki, da bodo načrtovana parkirišča vsaj 75% zasedena (330 motornih vozil, če zanemarimo možnost večkratne uporabe enega parkirnega mesta tekom dneva), da je povprečna oddaljenost načrtovanih parkirnih mest od središča mesta 4 kilometre (torej je skupni prihranek – prihod/odhod - 8 kilometrov), ocenjujemo prihranke eksternih stroškov vsaj v višini 600 €/dan oziroma 200.000 € na letni ravni.

Investicija velikostnega reda 0,848 mio € - kot je ocenjena vrednost investicije v sistem P&R z B&R - se po tem zelo konzervativnem izračunu, kjer so upoštevani samo prihranki na zunanjih stroških pri opuščanih voznjeh z motornimi vozili, povrne že v štirih do petih letih.

Primerjava variant jasno pokaže, da je ugodnejša varianta »z investicijo«.

## 4.2 Opis programa – investicije

**Sistem P+R naprav** je eden izmed ukrepov, ki – če so primerno in ustrezno izvedeni – lahko prinese zelene spremembe ključnih kazalnikov trajnostne mobilnosti. Parkirišča, kjer je možno prestopati iz osebnih avtomobilov na druga prevozna sredstva, imajo različne pojavne oblike. V splošnem lahko zapišemo, da so P+R **vse takšne lokacije, kjer vozniki osebnih avtomobilov s sopotniki lahko prestopajo na bolj trajnostne načine in oblike mobilnosti**, pa tudi takšne lokacije, kjer lahko uporabniki trajnostnih načinov mobilnosti menjujejo sredstvo ali način potovanja. Takšnih lokacij je veliko. Med P+R, ki so predmet te obravnave, štejemo:

Po kriteriju **modalitete nadaljevanja poti**:

- parkirišče, ki omogoča predvsem prestop na JPP,
- parkirišče, ki omogoča (predvsem) učinkovito kolesarjenje do ciljev v centru mesta,
- parkirišče, ki omogoča (predvsem) učinkovito pešačenje do centra mesta.

Po kriteriju primarne **ciljne populacije** potovalcev:

- za dnevne migrante na delo in šolanje,
- za poslovne obiskovalce, izletnike in turiste,
- za obiskovalce večjega števila posebnih dogodkov v mestih.

Po kriteriju **»kje - prostorsko«**:

- na zunanjem robu mesta
- na neki notranji lokaciji – ob robu centra mesta ali zaščitene območja, praviloma predela z omejeno uporabo motornega prometa.

Po kriteriju **»razporejeno ali koncentrirano«**:

- P+R naprave lahko razporedimo po postajališčih vzdolž neke linije javnega potniškega prevoza, tako dobimo več manjših parkirišč
- P+R naprave so lahko večje naprave ob zunanjem robu mesta, ob pomembnejši postaji ali obračališču, ki na enem mestu preusmerjajo voznike na sistem JPP.

Za konkretne investicijske programe po točno določenih kriterijih upravičenih stroškov in z omejenimi roki, pa je odločilen kriterij **izvedljivost** oziroma razpoložljivost zemljišč.

Na podlagi zgoraj navedenih kriterijev sta za investicijo v operacijo P+R sta bili v presojo vključeni dve varianti, ki se razlikujeta po kriteriju **»koncentrirano ali razporejeno«**.

Vsaj 400 parkirnih mest v režimu P+R bomo zagotovili z:

**Varianta 1: Izvedejo se manjše P+R in P+B naprave vzdolž vpadnic<sup>7</sup>**

**Varianta 2: Izvede se ena večja P+R naprava<sup>8</sup>**

<sup>7</sup> V skladu z metodologijo Ministrstva za infrastrukturo so to P+R naprave tipa »B«, »C« in »D«. Vir: Specifikacije za vzpostavitev sistema P+R v urbanih območjih, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Maribor, 2016 (v nadaljevanju MZI, 2016)

<sup>8</sup> V skladu z metodologijo Ministrstva za infrastrukturo so to P+R naprave tipa »A«. Vir: Specifikacije za vzpostavitev sistema P+R v urbanih območjih, 2016

#### 4.2.1 Varianta 1: Ureditev sistema manjših P+R naprav, opis programa

Naziv skupine projektov ali programa: »Ureditev sistema P&R in B&R z JPP« (v nadaljevanju PROGRAM). Izvedejo se P+R naprave za migrante in obiskovalce Maribora, ki vanj prihajajo iz zahoda (Mariborski otok, Koroški most), iz juga (E'Leclerc, Ljubljanska) ter iz jugovzhoda (Tezno). Izvede se pet (pod)projektov oziroma aktivnosti (v nadaljevanju AKTIVOSTI):

**TABELA 8:** Število parkirnih mest v režimu P+R za posamezne kategorije vozil in koles

		Število parkirnih mest za posamezne kategorije vozil in koles						
	Ureditev parkirišča:	Osebni avto [OA]	OA za gibalno ovirane	Bivalniki	Busi	Mot. kolesa	Kolo - stojala	Kolo - kolesarnica
1	P&R in B&R na Ljubljanski ulici	50	5	5	2	0	20	20
2	P&R in B&R na Koroški cesti	60	5	0	0	2	20	20
3	P&R in B&R Tezno	150	5	0	0	5	20	20
4	P&R in B&R Mariborski otok	80	5	10	0	0	20	20
5	P&R in B&R E'Leclerc	100	5	0	0	5	20	20
<b>Skupaj</b>		<b>440</b>	<b>25</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Posamezne aktivnosti znotraj projekta bodo imeli različne ciljne skupine, zato bo vsak ukrep parcialno prispeval k doseganju ciljev programa.

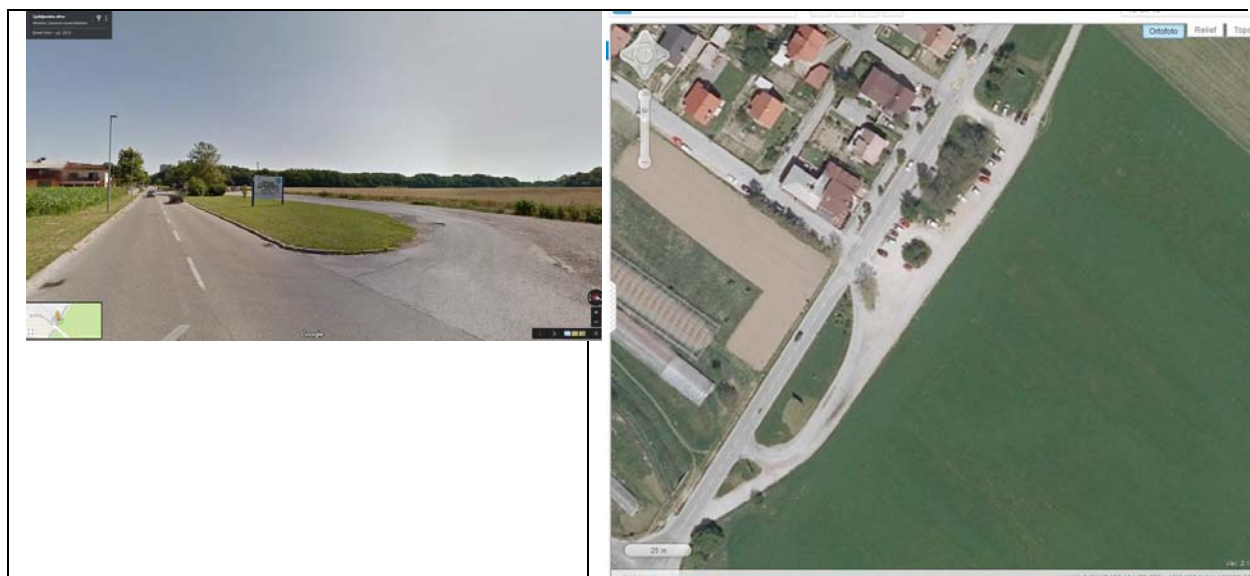
**TABELA 9:** Kazalniki učinka na ravni projekta

Kazalnik	Merska Enota	Izhodiščna Vrednost [2017]	Ciljna vrednost (2020)	Vir podatka
Število urejenih parkirnih mest za osebna vozila	kom	0	440	MOM
Število urejenih parkirnih mesta za kolesa	kom	0	200	MOM
Število urejenih parkirnih mest za gibalno ovirane	kom	0	25	MOM
Število urejenih parkirnih mesta za bivalnike	kom	0	15	MOM
Število urejenih parkirnih mest za osebna vozila	kom	0	150	MOM
Število urejenih parkirnih mesta za avtobuse	kom	0	2	MOM
Število urejenih parkirnih mest za motorna kolesa	kom	0	12	MOM

### **Aktivnost 1:** Ureditev parkirišča P&R in B&R na Ljubljanski ulici

Na obračališču linije 21 na Ljubljanski ulici v Mariboru ulici se izgradi parkirišče za motorna vozila kapacitete do 50 parkirnih mest za osebna vozila (PM), pripravijo se parkirna mesta za turistične avtobuse in bivalnike ter varovana kolesarnica po sistemu Bike&Ride za hranjenje do 40 koles. Lokacija predstavlja idealno kombinacijo kolesarskega, peš, ter motornega prometa v navezavi na JPP in predstavlja izvrstno povezavo s centrom mesta.

**SLIKA 4:** Ljubljanska ulica, stanje 2016



V skladu s smernicami Ministrstva za infrastrukturo je P+R naprava tipa »C«<sup>9</sup>.

Parkirna površina ima okvirne dimenzije 120m x 24m. Skupaj **vsaj 2.800 m<sup>2</sup>** površine.

Razmerje med površino namenjeno parkiranju, voziščem ter pohodne in ozelenjene površine: **50 % : 40% : 10%**, kar omogoča naslednjo izvedbo:

<b>Zahtevane minimalne kapacitete in oprema:</b>		
Število parkirnih mest	Standardne širine	50
Število širših parkirnih mest	Za gibalno ovirane	5
Stojala za kolesa		20
Koši za odpadke	Za ločeno zbiranje	2
Osvetlitev	Javna ali fotovoltaika (senzorsko prižiganje)	Da
Ozelenitev	Drevesa (senčenje)	Da
Postajališče JPP	Mestni ali medkrajevni JPP	
Nadstrešnica JPP	Na postajališču JPP	Da
Signalizacija	Informacijska tabla z voznim redom in tarifami	Da

<b>Dodatna oprema (ni prepisana, je pa lahko predmet financiranja):</b>		
Varovana kolesarnica		20
Nadstrešnica za kolesa	(nad stojali)	DA
Parkirna mesta za bivalnike		5
Parkirna mesta za turistične avtobuse		2
Prikazovalnik zasedenosti parkirišč	Na glavni vpadnici (Streliška cesta)	2
Prikazovalnik prihodov JPP		DA
Zaračunavanje parkirnine	Avtomatska blagajna za zaprto parkirišče	DA

<sup>9</sup> Glej priložo: Tipizacija P+R naprav, vir: MZI, 2016



<b>Ureditev navezovalne infrastrukture:</b>	
Obračališče s postajališčem za avtobus	1
Kolesarske poti na območju P&R in B&R naprave	200 m
Ureditev Ljubljanske ulice na območju P&R naprave	200 m

### Zahteve za navezanost na sistem JPP

Po smernicah Ministrstva za infrastrukturo se za mesta kot je Maribor zahteva:

- v času med 6:00 in 18:00 na delovni dan:
  - o zahtevana frekvenca vsaj 20 minut
  - o priporočena frekvenca pa 15 minut
- v času šolskih počitnic, ob sobotah, nedeljah in praznikih ter med 18:00 in 22:00 (ter med 5:00 in 6:00):
  - o zahtevana frekvenca vsaj 30 minut
  - o priporočena frekvenca vsaj 30 minut

Parkirišče P&R servisirata - po stanju jesen 2016 - liniji mestnega JPP številka 2 in 21. Da bi zadostili zahtevam in tudi priporočilom za navezanost na sistem JPP, je treba zagotoviti, da obe liniji (2 in 21) ustavljata v radiju 200 m od P&R naprave.

### Izvedljivost in tveganja:

Lastništvo parcel na območju aktivnosti »1«: Avtobusno postajališče - Ljubljanska

KO	Številka parcele	Lastnik
678	2102/1	MOM (vpisana nepravna stvarna služnost Plinarna maribor)
678	1953	MOM
678	1958	V Splošni rabi
678	1959	NADŠKOFIJA MARIBOR; služnost ima MOM; Hipoteka
678	1954	V Splošni rabi
678	1955	MOM

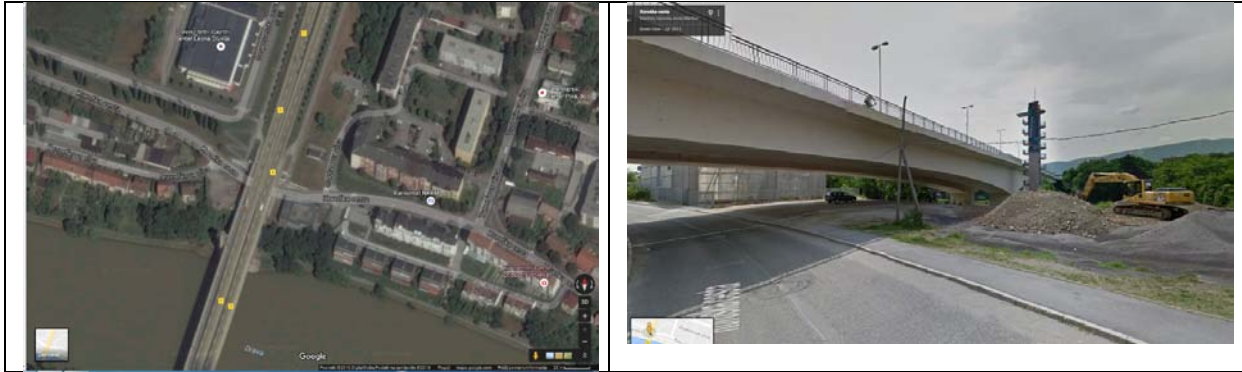


V okviru izdelave projektne dokumentacije je potrebno preveriti potrebo po posegih v prostorske akte oziroma pridobiti ustrezna soglasja.

## Aktivnost 2: Ureditev parkirišča P&R in B&R Koroški cesti

**Ureditev parkirišča P&R in B&R Koroški cesti;** Ob Koroški cesti ob liniji št.15, 8, se izgradi parkirišče za motorna vozila kapacitete do 80 PM ter kolesarnica za hranjenje do 20 koles. Lokacija predstavlja idealno kombinacijo kolesarskega, peš, ter motornega prometa v navezavi na JPP in lahko predstavlja izvrstno povezavo s centrom mesta.

**SLIKA 5:** Pod Koroškim mostom, levi breg, stanje 2016



V skladu s smernicami Ministrstva za infrastrukturo je P+R naprava tipa »D«<sup>10</sup>.

Parkirna površinama okvirne dimenzije 70m x 30m. Skupaj **vsaj 2.100 m<sup>2</sup>** površine.

Razmerje med površino namenjeno parkiranju, voziščem ter pohodne in ozelenjene površine: **60 % : 35% : 5%**, kar omogoča izvedbo 60 parkirnih mest za osebne avtomobile.

Po smernicah Ministrstva za infrastrukturo bo imelo P+R parkirišče naslednje kapacitete in opremo:

<b>Minimalne kapacitete in oprema:</b>		
Število parkirnih mest	Standardne širine	60
Število širših parkirnih mest	Za gibalno ovirane	5
Stojala za kolesa		20
Varna kolesarnica	Omejen dostop do kolesarnice	20 koles
Terminal sistema za izposajo javnih koles	Max. 100 m oddaljeno od P+R	5-20 koles
Koši za odpadke	Za ločeno zbiranje	2
Osvetlitev	Javna ali fotovoltaika (senzorsko prižiganje)	Da
Ozelenitev	Zaradi pretežne lege pod mostno konstrukcijo ni predvidena	
Postajališče JPP	Mestni JPP	1
Nadstrešnica	Zaradi pretežne lege pod mostno konstrukcijo ni predvidena	
Signalizacija JPP	Informacijska tabla z voznim redom in tarifami	

<b>Dodatna oprema (ni prepisana, je pa lahko predmet financiranja):</b>		
Prikazovalnik zasedenosti parkirišč	Na Koroški cesti (2)	
Prikazovalnik prihodov JPP	RTPI na postajališču JPP	
Zaračunavanje parkirnine	Avtomatska blagajna za zaprto parkirišče	
Nadzor vstopa vozil	Zapornice	
Nadzor vstopa vozil	Višinske zapornice	
Parkirna mesta za bivalnike		Do 5
Polnilna mesta v podporo trajnostni mobilnosti (»e«)		

<sup>10</sup> Glej prilogo: Tipizacija P+R naprav, vir: MZI, 2016

<b>Ureditev navezovalne infrastrukture:</b>	
Ureditev podporne konstrukcije na južni strani naprave	
Postajališče za avtobus	Na vozišču (2)
Kolesarske povezave na območju P&R in B&R naprave	200 m
Ureditev Koroške ceste na območju P&R naprave	200 m

### Zahteve za navezanost na sistem JPP

Po smernicah Ministrstva za infrastrukturo se za P+R naprave tipa »D« zahteva vsaj naslednja navezava na sistem:

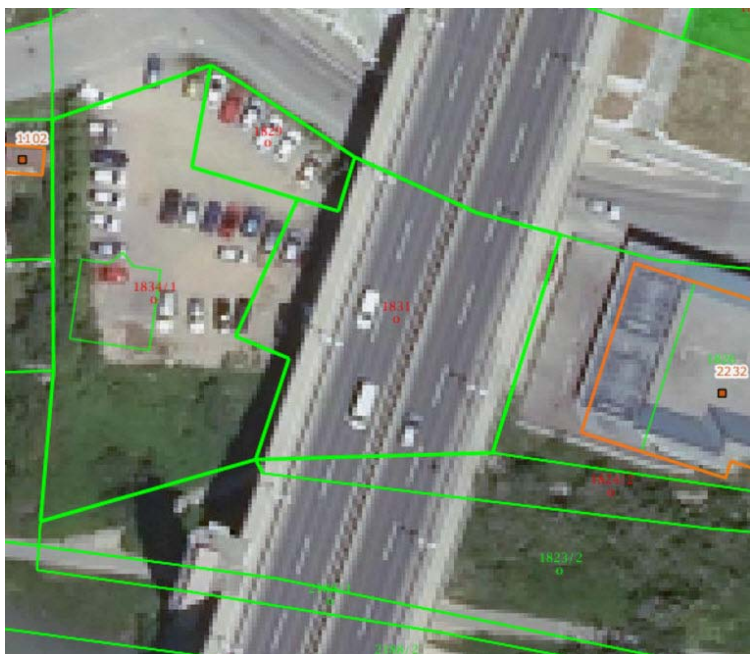
- v času med 6:00 in 18:00 na delovni dan:
  - zahtevana frekvenca vsaj 60 minut
  - priporočena višja frekvenca
- v času šolskih počitnic, ob sobotah, nedeljah in praznikih ter med 18:00 in 22:00 (ter med 5:00 in 6:00):
  - zahtevana frekvenca vsaj 60 minut
  - priporočena višja

Parkirišča P&R bosta po njegovi vzpostavitvi servisirali liniji 15 in 8.

### Izvedljivost in tveganja:

Lastništvo parcel na območju aktivnosti »2«, Koroška cesta pod Koroškim mostom:

KO	Številka parcele	Lastnik
658	1834/1	MOM (vknjižena neprava stvarna služnost –Elektro Maribor)
658	1831	MOM (vknjižena neprava stvarna služnost –Elektro Maribor in plinarna Maribor)



V okviru izdelave projektne dokumentacije je potrebno preveriti potrebo po posegih v prostorske akte oziroma pridobiti ustrezna soglasja.

### Aktivnost 3: Ureditev parkirišča P&R in B&R TEZNO

**Ureditev parkirišča P&R in B&R Tezno; ob Karantanski ulici ob pokopališču Dobrava.** Ob linijah št. 3 in 12, se uredijo in razširijo obstoječe parkirne površine tako, da se v režimu P+R zagotovi parkirišče za motorna vozila kapacitete 160 PM ter kolesarnica za hranjenje do 50 koles. Lokacija predstavlja idealno kombinacijo kolesarskega, peš, ter motornega prometa v navezavi na JPP in lahko predstavlja izvrstno povezavo sosednje občine Miklavž s centrom mesta.

**SLIKA 6:** Lokacija Tezno, stanje 2016



V skladu s smernicami Ministrstva za infrastrukturo je P+R naprava tipa »B«<sup>11</sup>.

Izvede se obojestransko parkiranje vzdolž Karantanske ulice:

- na severni strani povečanje obstoječega parkirišča v dolžini do 150 m; parkiranje v dveh vrstah.
- na južni strani podaljšanje oziroma povečanje obstoječega parkirišča; parkiranje v dveh vrstah,

Skupaj 150 parkirnih mest za osebne avtomobile v režimu P+R.

<b>Zahtevana oprema in kapacitete:</b>		
Število parkirnih mest za avtomobile PM (ŠA)	Standardne širine, 25m <sup>2</sup>	150
Število širših parkirnih mest	Za gibalno ovirane, 5% od PM (ŠA), 30m <sup>2</sup>	10
Število parkirnih mest za motorna kolesa PM (ŠM)	Površine 3m <sup>2</sup>	5
Stojala za kolesa PM (ŠK)	Zavzamejo površino 1m <sup>2</sup>	20
Nadstrešnica za kolesa		20
Varne kolesarnice	Omarice za kolesa ali zaklenjena kolesarnica	20
Servisno stojalo za kolesa		1
Stranišče	Skupno	1
Koš za odpadke	Za ločeno zbiranje	5
Ekološki otok		1

<sup>11</sup> Glej prilogo: Tipizacija P+R naprav, vir: MZI, 2016

Osvetlitev	1 svetilo na 400m <sup>2</sup> , javna ali fotovoltaika	Da
Oznake za slepe in slabovidne		Da
Postajališče JPP	Mestni JPP	2
Nadstrešnica s sedeži na postajališču mestnega JPP		2 nadstrešnici
Signalizacija	Informacijska tabla z voznim redom in tarifami	Da
<b>Oprema, ki ni prepisana, je pa zelena:</b>		
Terminal sistema za izposajo javnih koles	Max. 100 m oddaljeno od P+R	10 koles
Postaja za polnjenje el. koles		DA
Video nadzor		DA
Gasilni aparat		1
Ozelenitev	Drevesa (senčenje)	1 drevo / 4 PM
Klopi	Zunaj postajališč	2
Prikazovalnik zasedenosti PM	Na glavni vpadnici (Ptujška cesta)	
Prikazovalnik prihodov JPP	Na glavni vpadnici (Ptujška cesta)	
Zaračunavanje parkirnine/voznine	Odprto parkirišče, Kartomat za vozovnice JPP	

<b>Ureditev navezovalne infrastrukture:</b>	
Ureditev postajališč linij 3 in 12	
Kolesarske poti na območju P&R in B&R naprave	200 m
Ureditev Karantanske ulice na območju P&R naprave	
Sistem obveščanja in vodenja do P+R naprave	

### Zahteve za navezanost na sistem JPP

Po smernicah Ministrstva za infrastrukturo se za mesta kot je Maribor zahteva:

- v času med 6:00 in 18:00 na delovni dan:
  - o zahtevana frekvenca vsaj 20 minut
  - o priporočena frekvenca pa 15 minut
- v času šolskih počitnic, ob sobotah, nedeljah in praznikih ter med 18:00 in 22:00 (ter med 5:00 in 6:00):
  - o zahtevana frekvenca vsaj 30 minut
  - o priporočena frekvenca vsaj 30 minut

Parkirišča P&R servisirata - po stanju jesen 2016 - liniji mestnega JPP številka 3 in 12. Da bi zadostili zahtevam in tudi priporočilom za navezanost na sistem JPP, je treba povečati frekvenci na linijah 3 in 12 tako, da bo v vsako od dveh možnih smeri odhod na 30 minut, sami odhodi linij 3 in 12 pa zamaknjeni tako, da bo vsakih 15 minut na voljo odhod v mestno središče. Uporabnikom P+R naprave je na voljo tudi postajališče medkrajevnega avtobusnega prometa na Ptujski cesti, ki pa je v oddaljenosti več kot 200 m od parkirnih mest.

### Izvedljivost in tveganja:

Lastništvo parcel na območju aktivnosti »3«: Tezno

KO	Številka parcele	Lastnik
2712	1103/6	MOM (vknjižena nepravna stvarna služnost – Elektro Maribor)
2712	1103/5	MOM (vknjižena nepravna stvarna služnost – Elektro Maribor)
2712	1055/4	MOM (vknjižena nepravna stvarna služnost - Elektro Maribor, Univerza v Ljubljani; Vknjižena stvarna služnost – nujna pot)



V okviru izdelave projektne dokumentacije je potrebno preveriti potrebo po posegih v prostorske akte oziroma pridobiti ustrezna soglasja.

#### **Aktivnost 4: Ureditev parkirišča P&R in B&R Mariborski otok**

**Ureditev parkirišča P&R in B&R Mariborski otok;** Ob Koroški cesti ob liniji št.15, 8, se izgradi parkirišče za motorna vozila kapacitete do 80PM ter kolesarnica za hranjenje do 20 koles. Lokacija predstavlja idealno kombinacijo kolesarskega, peš, ter motornega prometa v navezavi na JPP in lahko predstavlja izvrstno povezavo s centrom mesta.

Načrtovano parkirišče bo imelo tako imenovano »večfunkcijsko« rabo.

1. Primarna funkcija je omogočati parkiranje voznikom, prihajajočim v Maribor iz smeri zahoda prestopiti na avtobus mestnega ali medkrajevnega JPP (liniji 8 in 15). Linija 8 ima na sami P+R napravi obračališče in končno postajališče. Linija 15, pa tudi ostale linije medkrajevnega prometa, vozijo po državni cesti G1 (Koroška cesta), postajališče je od načrtovane P+R naprave oddaljeno 200 m. V izvenkoničnem času se načrtuje preusmerjanje linije 15 na P+R napravo po principu »na klic«.
2. Zelo atraktivno je prestopanje iz P+R naprave na kolo, saj s parkirišča vodi kolesarska pot ob Dravi. Do sklopa fakultet ob Gosposvetski je po kolesarski poti 700m, do tehniških fakultet ob Smetanovi ulici pa 2 km.
3. P+R naprava je po drugi strani na robu zaščitene območja<sup>12</sup>, saj ima Mariborski otok status naravnega spomenika ter tako omogoča obiskovanje tega zaščitene območja peš.

Tako izpolnjuje pričakovanja in zahteve, da se lahko naprava uvrsti – po klasifikaciji Ministrstva za infrastrukturo – v napravo tipa »D«<sup>13</sup>. (naprava na robu območja z omejeno rabo motornih vozil).

**SLIKA 7:** Parkirišče pred Mariborskim otokom, stanje 2016



Parkirišče bo okvirnih dimenzij 60m x 50m. Skupaj **vsaj 3.000 m<sup>2</sup>** površine. 80 parkirnih mest za osebne avtomobile.

Razmerje med površino namenjeno parkiranju, voziščem ter pohodne in ozelenjene površine: **50 % : 40% : 10% .**

<sup>12</sup> **Mariborski otok** je bil leta 1951 zavarovan kot naravna znamenitost in ima danes status površinsko geomorfološkega in botaničnega [naravnega spomenika](#).

<sup>13</sup> Glej prilogo: Tipizacija P+R naprav, vir: MZI, 2016

Parkirišče bo imelo naslednje kapacitete in opremo:

<b>Minimalne kapacitete in oprema:</b>		
Število parkirnih mest	Standardne širine	80
Število širših parkirnih mest	Za gibalno ovirane	5
Stojala za kolesa		20
Varna kolesarnica	Omejen dostop do kolesarnice	20 koles
Terminal sistema za izposajo javnih koles	Max. 100 m oddaljeno od P+R	10 koles
Koši za odpadke	Za ločeno zbiranje	2
Osvetlitev	Javna ali fotovoltaika (senzorsko prižiganje)	Da
Ozelenitev	Da	
Postajališče JPP	Mestni JPP	1
Nadstrešnica JPP	Da	
Signalizacija JPP	Informacijska tabla z voznim redom in tarifami	

<b>Oprema, ki ni prepisana, je pa želena in lahko predmet financiranja:</b>		
Prikazovalnik zasedenosti parkirišč	Na Koroški cesti (2)	
Prikazovalnik prihodov JPP	RTPI na postajališču JPP	
Zaračunavanje parkirnine	Avtomatska blagajna za zaprto parkirišče	
Nadzor vstopa vozil	Višinske zapornice za tovorna vozila	
Parkirna mesta za bivalnike		Do 10
Polnilna mesta v podporo trajnostni mobilnosti (»e«)		

<b>Ureditev navezovalne infrastrukture:</b>		
Obračališče za avtobus		Na vozišču (2)
Kolesarske povezave na območju P&R in B&R naprave		200 m
Ureditev Ceste na otok (pločnik, razvestljava)		200 m
Ureditev sistema obveščanja, vodenja in avtobusa na klic		

### Zahteve za navezanost na sistem JPP

Po smernicah Ministrstva za infrastrukturo se za P+R naprave tipa »D« zahteva vsaj naslednja navezava na sistem:

- v času med 6:00 in 18:00 na delovni dan:
  - zahtevana frekvenca vsaj 60 minut
  - priporočena višja frekvenca
- v času šolskih počitnic, ob sobotah, nedeljah in praznikih ter med 18:00 in 22:00 (ter med 5:00 in 6:00):
  - zahtevana frekvenca vsaj 60 minut
  - priporočena višja

Parkirišča P&R bosta po njegovi vzpostavitvi servisirali liniji 15 (postajališče oddaljeno 200m) in 8 (postajališče na napravi P+R, potrebno podaljšanje obratovalnega časa).

### Izvedljivost in tveganja:

Lastništvo parcel na območju aktivnosti »4«, Mariborski otok:

KO	Številka parcele	Lastnik
636	884/21	MOM (javno dobro)
636	81/5	MOM
636	81/4	MOM
636	84/1	Privat





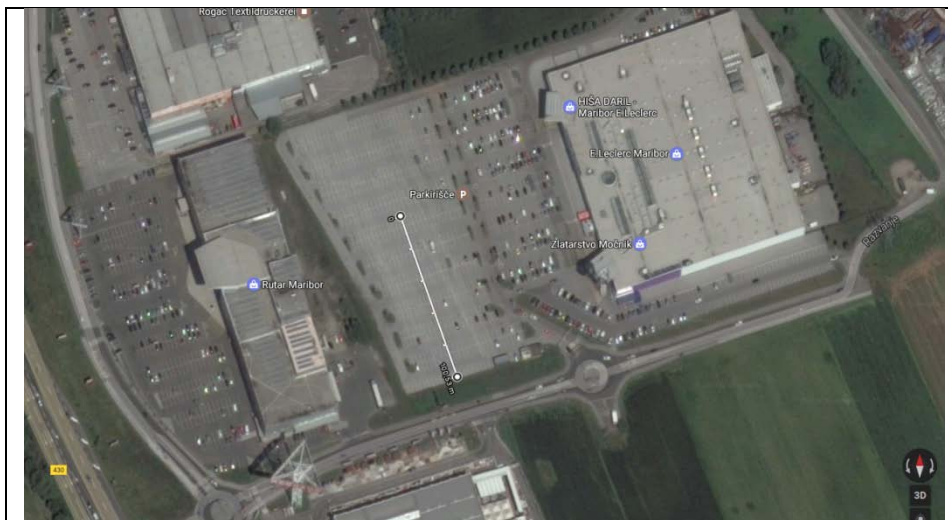
V okviru izdelave projektne dokumentacije je potrebno preveriti potrebo po posegih v prostorske akte oziroma pridobiti ustrezna soglasja.

### Aktivnost 5: Ureditev parkirišča P&R E'Leclerc;

**Ureditev parkirišča P&R E'Leclerc;** Ob Tržaški cesti ob liniji št.21, ter medkrajevnih linijah, se uredi obstoječe parkirišče za motorna vozila kapacitete 100PM ter kolesarnica za hranjenje do 20 koles. Lokacija predstavlja idealno kombinacijo kolesarskega, peš, ter motornega prometa v navezavi na JPP in lahko predstavlja izvrstno povezavo s centrom mesta.

P+R se vzpostavi na obstoječem parkirišču pred trgovskim centrom E'Leclerc. Pod režimom P+R se »prekvalificira« 100 parkirnih mest za osebne avtomobile.

**SLIKA 8:** Lokacija E'Leclerc, stanje 2016



V skladu s smernicami Ministrstva za infrastrukturo je P+R naprava tipa »B«<sup>14</sup>:

<b>Zahtevana oprema in kapacitete:</b>		
Število parkirnih mest za avtomobile PM (ŠA)	Standardne širine, 25m <sup>2</sup>	100
Število širših parkirnih mest	Za gibalno ovirane, 5% od PM (ŠA), 30m <sup>2</sup>	5
Število parkirnih mest za motorna kolesa PM (ŠM)	Površine 3m <sup>2</sup>	5
Stojala za kolesa PM (ŠK)	Zavzamejo površino 1m <sup>2</sup> + Nadstrešnica	20
Varne kolesarnice	Omarice za kolesa ali zaklenjena kolesarnica	20
Servisno stojalo za kolesa		1
Stranišče	Skupno	1
Koš za odpadke	Za ločeno zbiranje	4
Ekološki otok		1
Osvetlitev	1 svetilo na 400m <sup>2</sup> , javna ali fotovoltaika	Da
Oznake za slepe in slabovidne		Da
Postajališče JPP	Mestni JPP, medkrajevni JPP	1
Nadstrešnica s sedeži	1 nadstrešnica	8 sedežev
Signalizacija	Informacijska tabla z voznim redom in tarifami	Da
<b>Oprema, ki ni prepisana, je pa želena:</b>		
Mesto za avtotaksi, sopotništvo, »drop off«	1 / 100 PM (ŠA), 30m <sup>2</sup>	1

<sup>14</sup> Glej prilogo: Tipizacija P+R naprav, vir: MZI, 2016

Število parkirnih mest za bivalnike PM (ŠBI)	Če je takšen regijski koncept, 55m <sup>2</sup> / 1 PM (ŠBI)	0
Število parkirnih mest za turistične avtobuse PM (KB)	Če je takšen mestni ali regijski koncept, 80m <sup>2</sup> / 1 PM (KB)	0
Terminal sistema za izposojlo javnih koles	Max. 100 m oddaljeno od P+R	10 koles
Postaja za polnjenje el. koles		Da
Pitnik		
Stranišče, tuši, previjalnice	Ločena stranišča (1 / 100 PM)	1
Video nadzor		DA
Gasilni aparat		1
Ozelenitev	Drevesa (senčenje)	1 drevo / 4 PM
	Zelene in pohodne površine	3,15m <sup>2</sup> / PM
Klopi	Zunaj postajališč	1 / 100 PM
Prikazovalnik zasedenosti PM	Na glavni vpadnici (Ptujška cesta)	
Prikazovalnik prihodov JPP		
Zaračunavanje parkirnine	Avtomatska blagajna za zaprto parkirišče	
Nadzor vstopa vozil	Preprečevanje vstopa tovornim vozilom	

<b>Ureditev navezovalne infrastrukture:</b>	
Obračališče s postajališčem za avtobus	1
Kolesarske poti na območju P&R in B&R naprave	
Sistem obveščanja in vodenja do P+R naprave	

#### Zahteve za navezanost na sistem JPP

Po smernicah Ministrstva za infrastrukturo se za mesta kot je Maribor zahteva:

- v času med 6:00 in 18:00 na delovni dan:
  - o zahtevana frekvenca vsaj 20 minut
  - o priporočena frekvenca pa 15 minut
- v času šolskih počitnic, ob sobotah, nedeljah in praznikih ter med 18:00 in 22:00 (ter med 5:00 in 6:00):
  - o zahtevana frekvenca vsaj 30 minut
  - o priporočena frekvenca vsaj 30 minut

Parkirišče P&R servisira - po stanju jesen 2016 - linija mestnega JPP števika 21 ter medkrajevni avtobusi iz smeri Hoč oziroma Slovenske Bistrice. Da bi zadostili zahtevam in tudi priporočilom za navezanost na sistem JPP, je treba povečati frekvenco na liniji 21 oziroma (ali/in) vzpostaviti neposredno liniji med P+R napravo in mestnim središčem, saj obstoječe vodenje linije 21 ne dosega praga konkurenčnosti (oziroma ne zadosti kriteriju razumne dolžine pot do mestnega središča). Zaživeti mora sistem integrirane vozovnice, da bi uporabniki P+R lahko vstopali na medkrajevne avtobuse na postajališču na Tržaški cesti.

#### Izvedljivost in tveganja:

*Za izvedbo je potrebno vzpostaviti ustrezno pogodbeno razmerje z lastnikom parcele oziroma parkirišča. To mora zadostiti pogojem, da bo omogočeno črpanje sredstev iz mehanizmov CTN.*

**TABELA 10:** Terminski plan na ravni projekta, varianta 1:

		2017				2018				2019				2020			
		Kvartal: I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
<b>1</b>	<b>Ljubljanska</b>																
1.1	Priprava dokumentacije (IP)																
1.2	Priprava dokumentacije (PZI, PGD)																
1.3	Izvedba javnega naročila																
1.4	Izgradnja parkirišča																
<b>2</b>	<b>Koroška</b>																
2.1	Priprava dokumentacije (IP)																
2.2	Priprava dokumentacije (PZI, PGD)																
2.3	Izvedba javnega naročila																
2.4	Izgradnja parkirišča																
<b>3</b>	<b>Tezno</b>																
3.1	Priprava dokumentacije (IP)																
3.2	Priprava dokumentacije (PZI, PGD)																
3.3	Izvedba javnega naročila																
3.4	Izgradnja parkirišča																
<b>4</b>	<b>Mariborski otok</b>																
4.1	Priprava dokumentacije (IP)																
4.2	Priprava dokumentacije (PZI, PGD), vključno s pridobivanjem soglasij																
4.3	Izvedba javnega naročila																
4.4.	Izgradnja parkirišča																
<b>5</b>	<b>E'Leclerc</b>																
5.1	Priprava dokumentacije (IP)																
5.2	Priprava dokumentacije (PZI) in pogodb																
5.3	Izvedba javnega naročila																
5.4	Izgradnja parkirišča																

#### 4.2.2 Varianta 2: Izvede se samo veliko P+R parkirišče na Tezнем

P+R parkirišča Ljubljanska, Koroška, Mariborski otok in E'Leclerc se ne izvedejo; izvede se velika P+R naprava na lokaciji Tezno (aktivnost 3).

**TABELA 11:** Kazalniki učinka na ravni projekta, varianta 2

Kazalnik	Merska Enota	Izhodiščna Vrednost [2017]	Izhodiščno leto	Ciljna vrednost (2021)	Vir podatka
<b>Aktivnost 3: P&amp;R Tezno</b>					
Število urejenih parkirnih mest za osebna vozila	kom	0	2017	400	MOM
Število urejenih parkirnih mesta za kolesa	kom	0	2017	80	MOM

#### 4.2.3 Aktivnost 3: Ureditev parkirišča P&R in B&R TEZNO

**Ureditev parkirišča P&R in B&R TEZNO;** Na Tezнем ob liniji št.1, 3 in 12, se izgradi parkirišče za motorna vozila kapacitete do 400 PM ter kolesarnica za hranjenje do 80 koles.

**SLIKA 9:** Lokacija Tezno, stanje 2016<sup>15</sup>



V skladu s smernicami Ministrstva za infrastrukturo je P+R naprava tipa »A«<sup>16</sup>.

Parkirišče (parcela) okvirne površine 300 m x 80 m. Skupaj **vsaj 20.000 m<sup>2</sup>** površine.

Razmerje med površino namenjeno parkiranju, voziščem ter pohodne in ozeljenene površine **50 % : 40% : 10%**, kar omogoča zagotavljanje 300 parkirnih mest za osebne avtomobile.

<sup>15</sup> Aktivnost (investicija) je pripravljena za P+R napravo na južni strani Ptujске med Ptujsko cesto in objektom Društva za varstvo in proti mučenju živali (ob Zolajevi ulici).

<sup>16</sup> Glej prilogo: Tipizacija P+R naprav, vir: MZI, 2016

Za P+R naprave tipa »A« smernice Ministrstva za infrastrukturo zahtevajo:

<b>Okoliščine, ki morajo biti zagotovljene:</b>		
Št. dnevnih migrantov iz smeri	Število vozil med 6:00 in 9:00 na vpadnicah ob P+R	Vsaj 4.000
Minimalna ponudba JPP	Med 6:00 in 22:00	Vsaj 15 min.
Privlačnost naprave	Dosežen mora biti prag konkurenčnosti naprave P+R.	Vsaj 1 : 2
Izvajanje parkirne politike	Mesto mora ukiniti enako normirano število parkirnih mest v mestnem središču oz. vsaj ½ normiranega št. parkirnih mest, če gre za P+R, ki ga koristijo migranti v drugo mesto.	Vsaj 200
	Mesto mora izvajati parkirno politiko na celotnem območju občine.	
<b>Zahtevana oprema in kapacitete:</b>		
Število parkirnih mest za avtomobile PM (ŠA)	Standardne širine, 25m <sup>2</sup>	300
Število širših parkirnih mest	Za gibalno ovirane, 5% od PM (ŠA), 30m <sup>2</sup>	20
Število parkirnih mest za motorna kolesa PM (ŠM)	Zavzamejo površino 3m <sup>2</sup>	1 / 20 PM (ŠA), vsaj 10
Mesto za taksi, sopotništvo, »drop off«	1 / 100 PM (ŠA), 30m <sup>2</sup>	Vsaj 2
Stojala za kolesa PM (ŠK)	Zavzamejo površino 1m <sup>2</sup>	Vsaj 40 % PM (ŠA)
Servisno stojalo za kolesa	1 / 100 PM (ŠK)	Vsaj 2
Nadstrešnica za kolesa		10 % PM (ŠK)
Omarice za kolesa ali kolesarnica	v omarici/zaklenjenih	10% PM (ŠK)
Postaja za polnjenje električnih koles	1 polnilno mesto na 50 PM (ŠK)	Vsaj 4
Postaja za polnjene električnih motornih koles	Vsaj 1	1
Stranišče		Vsaj 1 Ž / 200 PM, 1 M / 200 PM
Stranišče za invalide, previjalnice	Da	Vsaj 1
Koš za odpadke	Za ločeno zbiranje	5 % PM + 4/JPP
Ekološki otok	1 / 200 PM	Vsaj 1
Osvetlitev	1 svetilo na 400m <sup>2</sup> , javna ali fotovoltaika,	Da
Video nadzor		Da
Gasilni aparat	1 / 200 PM	Vsaj 1
Oznake za slepe in slabovidne		Da
Ozelenitev	Drevesa (senčenje)	1 drevo / 4 PM
	Zelene in pohodne površine	3,15m <sup>2</sup> / PM
Postajališče JPP	Mestni JPP, medkrajevni JPP	Vsaj 1
Nadstrešnica s sedeži	Število nadstrešnic (površine 8m <sup>2</sup> ) na postajališču odvisno od števila sedežev, teh mora biti 1,5% od PM	8 – 30 sedežev 1 – 3 nadstrešnice
Klopi	Zunaj postajališč	1 / 100 PM
Informacija o ponudbi JPP	Informacijska tabla z voznim redom in tarifami	Da
Prikazovalnik zasedenosti parkirišč	Na glavni vpadnici (vpadnicah)	Da
<b>Oprema, ki ni prepisana, je pa zelena in lahko predmet financiranja:</b>		
Število parkirnih mest za bivalnike PM (ŠBI)	Če je takšen regijski koncept	vsaj 5 mest, 55m <sup>2</sup> / 1 PM (ŠBI)
Število parkirnih mest za turistične avtobuse PM (KB)	Če je takšen mestni ali regijski koncept	vsaj 2, 80m <sup>2</sup> / 1 PM (KB)
Terminal sistema za izposajo javnih koles	Max. 100 m oddaljeno od P+R	
Čakalnica na JPP, s treh strani zaprt	Na postajališču JPP z nižjo frekvenco, a večjo potovalno hitrostjo (vlak)	

prostor s sedeži	tudi na postajališčih, izpostavljenih vremenskim vplivom	
Prikazovalnik prihodov JPP		
Električno napajanje vozil		
Električno napajanje za bivalnike		
Zaščita proti toči		
Defibrilator		
Protihrupna zaščita		
Zaračunavanje parkirnine	Avtomatska blagajna za zaprto parkirišče, 1 / 200 PM	Če je takšen režim
Zaračunavanje voznine JPP	Avtomatska blagajna za vozovnice	Če je takšen tarifni sistem
Nadzor vstopa vozil	Zapornice, vsaj 2 stezi za vstop in 2 za izstop	Če je takšen režim
	Višinske zapornice	Če je takšen režim
	Preprečevanje vstopa tovornim vozilom	Če je takšen režim
Tuši	Če so v konceptu predvideni bivalniki, obvezno	
Pitnik		
WiFi		
<b>Oprema, ki ni prepisana, je pa zelena:</b>		
Ponudba hrane in pijače		
Polnilnica telefonov		
Poštni nabiralnik		
Otroško igrišče		
Bankomat		
Pralnica vozil		
Črpalka za fosilna goriva		
Informacijske table, turistično-informacijska točka		
Praznjenje stranišč bivalnikov		

Da bi takšna P+R naprava lahko bila funkcionalna je potrebno zagotoviti še:

<b>Ureditev navezovalne infrastrukture:</b>	
Obračališče s postajališčem za avtobus	1
Ureditev postajališča na Ptujski cesti	
Ureditev prehoda za pešce na Ptujski cesti	
Kolesarske poti na območju P&R in B&R naprave	200 m
Ureditev Ptujске in Zolajeve ulice na območju P&R naprave	
Preureditev križišča Ptujске z Zolajevo in Panonsko ulico	
Sistem obveščanja in vodenja do P+R naprave	

#### Zahteve za navezanost na sistem JPP

Po smernicah Ministrstva za infrastrukturo se za mesta kot je Maribor zahteva:

- v času med 6:00 in 18:00 na delovni dan:
  - o zahtevana frekvenca vsaj 20 minut
  - o priporočena frekvenca pa 15 minut
- v času šolskih počitnic, ob sobotah, nedeljah in praznikih ter med 18:00 in 22:00 (ter med 5:00 in 6:00):
  - o zahtevana frekvenca vsaj 30 minut
  - o priporočena frekvenca vsaj 30 minut

Parkirišča P&R servisirata - po stanju jesen 2016 - liniji mestnega JPP števila 3, 12 (v bližini sta tudi končni postaji linije 1 in 13) ter medkrajevni avtobusi iz smeri Miklavža. Da bi zadostili zahtevam in tudi priporočilom za navezanost na sistem JPP, je treba povečati frekvenci na linijah 3 in 12, ali/in podaljšati linijo 13 oz. 1, da ustavljata v radiju 200 m od P&R naprave. Zaživeti mora sistem

integrirane vozovnice, da bi uporabniki P+R lahko vstopali na medkrajevne avtobuse na novem postajališču.

**Izvedljivost in tveganja:**

Lastništvo parcel na območju aktivnosti »3«: Tezno

KO	Številka parcele	Lastnik
680	2719/7	REPUBLIKA SLOVENIJA; (vknjižena neprava stvarna služnost –MOM)
680	2719/4	MOM; (vknjižena neprava stvarna služnost –Mariborski vodovod d.d)
680	2718/5	MOM



Za izvedbo je treba napraviti spremembo namembnosti ter ustrezne posege v prostorske akte. Površina je sicer predvidena kot »P+R« naprava tudi v predlogu novega OPN-ja.

**TABELA 12:** Terminski plan na ravni projekta, varianta 2:

		2017				2018				2019				2020			
		<i>Kvartal:</i>				<i>Kvartal:</i>				<i>Kvartal:</i>				<i>Kvartal:</i>			
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
<b>3</b>	<b>Tezno</b>																
	3.1 Priprava dokumentacije																
	3.2 Izvedba javnega naročila																
	3.3 Izgradnja parkirišča																
	3.4 Izgradnja priključne infr.																
	3.5 Obratovanje																



## 5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH

### 5.1 Opredelitev vrste projekta

Projekt spada med investicije, ki prispevajo k trajnostnemu razvoju družbe, blaginji in kakovosti življenja državljanov Republike Slovenije. Predstavlja investiranje v infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti.

### 5.2 Ocena investicijskih stroškov

Ocenjeno vrednost projekta smo določili na podlagi normiranih cen za investicije v eno parkirno mesto, kot jih je pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo<sup>17</sup>:

<i>Tip izvedbe parkirnih mest</i>	<i>Elementi</i>	<i>Cena na PM v [€]</i>
<b>Za države zahodne Evrope, po viru Rye at al. 2012:</b>		
Asfaltirana površina	Urejeno odvodnavanje, razsvetljava in ozelenitev	3.000
<b>Nemčija, po smernicah za deželi Bavarsko in Brandenburg (vira Inzell 2009, Brandenburg 2013)</b>		
Asfaltirana ali tlakovana površina	Ob prometnici	Do 3.000
Asfaltirana ali tlakovana površina	Samostojna ločena površina	Do 4.000
<b>Slovenija (vir, SOS 2015)</b>		
Asfaltirana površina	Urejeno odvodnavanje, razsvetljava in ozelenitev	2.000 - 3.000
Asfaltirana površina	Vključno s sanitarijami, nadstrešnicami, polnilnimi mesti...	4.000 – 5.000

Ker so normirani stroški pripravljene za enoto »parkirno mesto osebnega avtomobila«, je potrebno za ostale tipe vozil opraviti konverzijo, kot sledi:

Za potrebe kalkulacij ocene stroškov uporabljamo naslednjo konverzijo v enote PM\_OA (parkirna mesta za osebne avtomobile):

	Osebni avto [OA]	OA za gibalno ovirane	Bivalniki	Busi	Mot. kolesa
Koeficient za preračun v [PM_OA]	1	1,2	2	4	0,25

<sup>17</sup>Vir: Specifikacije za vzpostavitev sistema P+R v urbanih območjih, MZI, 2016

Okvirna vrednost investicije za izvedbo vseh petih aktivnosti znaša 1.048.000,00 EUR. V naslednji tabeli je prikazana specifikacija investicijskih stroškov.

**TABELA 13:** Specifikacija investicijskih stroškov projekta v tekočih cenah, varianta 1:

	Aktivnost, P+R	Vrednost po letih (bruto)				SKUPAJ	Upravičeni stroški (brez DDV)
		2017	2018	2019	2020		
1.	Ljubljanska	3.000,00	40.000,00	210.000,00	-	253.000,00	207.377,05
2.	Koroška	3.000,00	13.000,00	120.000,00	120.000,00	256.000,00	209.836,07
3.	Tezno, Dobrava	3.000,00	10.000,00	64.000,00	84.000,00	161.000,00	131.967,21
4.	Mariborski otok	3.000,00	12.000,00	20.000,00	260.000,00	295.000,00	241.803,28
5.	E'Leclerc	3.000,00	30.000,00	50.000,00	-	83.000,00	68.032,79
<b>A.</b>	<b>Skupaj</b>	<b>15.000,00</b>	<b>105.000,00</b>	<b>464.000,00</b>	<b>464.000,00</b>	<b>1.048.000,00</b>	<b>859.016,39</b>
<b>C.</b>	<b>Napovedana inflacija *</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,5%</b>	<b>2,0%</b>	<b>2,0%</b>		

\* VIR: UMAR, napoved povprečne inflacije (2016)

**TABELA 14:** Specifikacija investicijskih stroškov projekta v tekočih cenah, varianta 2:

	Aktivnost, P+R	Vrednost po letih (bruto)				SKUPAJ	Upravičeni stroški (brez DDV)
		2017	2018	2019	2020		
3.	Tezno, azil	15.000,00	105.000,00	465.000,00	463.000,00	1.048.000,00	859.016,39
<b>A.</b>	<b>Skupaj</b>	<b>15.000,00</b>	<b>105.000,00</b>	<b>465.000,00</b>	<b>463.000,00</b>	<b>1.048.000,00</b>	<b>859.016,39</b>
<b>C.</b>	<b>Napovedana inflacija *</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,5%</b>	<b>2,0%</b>	<b>2,0%</b>		

\* VIR: UMAR Jesenska napoved povprečne inflacije (2016)

Projekt sicer predvideva tudi neposredne prihodke, ki v fazi obratovanja pokrivajo obratovalne stroške. Finančne koristi projekta so predvsem v zmanjšanju eksternih stroškov prometa. Vsi prikazani stroški projekta (razen DDV<sup>18</sup>) so upravičeni.

**TABELA 15:** Specifikacija investicijskih stroškov projekta v stalnih cenah, varianta 1

Oz	Postavka	Vrednost po letih (bruto)				SKUPAJ	Upravičeni stroški (brez DDV)
		2017	2018	2019	2020		
1.	Ljubljanska	3.000,00	39.447,73	204.039,99	0	246.487,72	202.039,118
2.	Koroška	3.000,00	12.820,51	116.594,28	114308,1	246.722,91	202.231,896
3.	Tezno	3.000,00	9.861,93	62.183,62	80015,68	155.061,23	127.099,371
4.	Mariborski otok	3.000,00	11.834,32	19.432,38	247667,6	281.934,29	231.093,680
5.	E'Leclerc	3.000,00	29.585,80	48.580,95	0	81.166,75	66.530,122
.	<b>Skupaj investicijski stroški</b>	<b>15.000,00</b>	<b>103.550,30</b>	<b>450.831,22</b>	<b>441991,4</b>	<b>1.011.372,91</b>	<b>828.994,187</b>

<sup>18</sup> Glej interpretacijo gradiva »CTN, naložbe stebra 4.4.«.

### 5.2.1 Ocena stroškov in neposrednih prihodkov aktivnosti 1

	Ureditev parkirišča:	Kapacitete						
		Osebni avto [OA]	OA za gibalno ovirane	Bivalniki	Busi	Mot. kolesa	Kolo - stojala	Kolo - kolesarnica
1	P&R in B&R na Ljubljanski ulici	50	5	5	3	2	20	20

Izračun »ekvivalenta parkirnih mest osebnega avtomobila«:

$$50 \times 1 + 5 \times 1,2 + 5 \times 2 + 3 \times 4 + 2 \times 0,5 \approx 80$$

Stroški izgradnje enega parkirnega mesta za osebni avtomobil (brez stroškov zemljišča)

Tip izvedbe parkirnih mest	Elementi	Cena na PM v [€]
Asfaltirana ali tlakovana površina	Ob obstoječi prometnici, manj zahtevna gradnja. Urejeno odvodnavanje, razsvetljava, ozelenitev. Sistem za informiranje in vodenje	2.500 €/PM
Parkirno mesto za kolo	V kolesarnici	600 €/PM
Parkirno mesto za kolo	Stojalo	300 €/PM
Ureditev navezovalne infrastrukture	Postajališča, priključki.	30.000 €
Ureditev vodenja in informiranja		5.000 €

Skupaj ocenjeni stroški investicije:

$$80 \times 2.500\text{€} + 20 \times 600\text{€} + 20 \times 300\text{€} + 35.000\text{€} = \mathbf{253.000\text{€}}$$

Normirani **stroški obratovanja**<sup>19</sup>: 150 € / PM / leto ali **12.000 € letno**.

Pričakovani prihodki:

Tarifna politika mora zadostiti vsaj dvema ciljem:

- pokrivati vsaj stroške obratovanja,
- uporaba P+R naprave mora zadostiti kriterijem konkurenčnosti osebnemu avtomobilu.

Vzpostaviti je treba sistem, kjer imetniki veljavnih vozovnic za mestni JPP parkirajo »zastonj«. Za občasne in ostale uporabnike naj celodnevno parkiranje stane enako kot dve vožnji z mestnim avtobusom ali približno 2,00 €. Takšnih – ocenjujemo po izkušnjah iz P+R naprav v Ljubljani<sup>20</sup> – bo polovica. V delovnih dneh je ciljna zasedenost parkirišča 80% (obrat 1,0); ob sobotah, nedeljah, praznikih in v času šolskih počitnic pa 10% (obrat 1,0). Pričakovani prihodki so:

$$50\% \text{ od } (0,8 \times 75 \times 240 \text{ dni} \times 2,00\text{€} + 0,1 \times 75 \times 120 \times 2,00\text{€}) \text{ ali približno } \mathbf{12.000\text{€ letno}}$$

<sup>19</sup> Normirani stroški obratovanja parkirišča na odprtem so povzeti po viru »Specifikacije za vzpostavitev sistema P+R v urbanih območjih«, MZI, 2016

<sup>20</sup> Po viru Geržinič N. (diplomsko delo, Univerza v Lj, 2016), približno 60% uporabnikov ljubljanskih P+R naprav prestopi na mestne avtobuse.

## 5.2.2 Ocena stroškov in neposrednih prihodkov aktivnosti 2

	Ureditev parkirišča:	Kapacitete						
		Osebni avto [OA]	OA za gibalno ovirane	Bivalniki	Busi	Mot. kolesa	Kolo - stojala	Kolo - kolesarnica
2	P&R in B&R na Koroški cesti	60	5	0	2	2	20	20

Izračun »ekvivalenta parkirnih mest osebnega avtomobila«:

$$60 \times 1 + 5 \times 1,2 + 2 \times 4 + 5 \times 0,25 \approx 75$$

Za zgoraj opisano konfiguracijo so predvideni naslednji **normirani stroški**:

Tip izvedbe parkirnih mest	Elementi	Cena na PM v [€]
Asfaltirana ali tlakovana površina	Ob obstoječi prometnici Urejeno odvodnavanje in razsvetljava Geomehanska ureditev/ojačitev	2.800 €/PM
Parkirno mesto za kolo	V kolesarnici	600 € /PM
Parkirno mesto za kolo	Stojalo	300 € /PM
Sistem vodenja in obveščanja in ureditev priključevanja		28.000 €

Skupaj stroški investicije:  $75 \times 2.800 \text{ €} + 20 \times 600 \text{ €} + 20 \times 300 + 28.000 \text{ €} = \mathbf{256.000 \text{ €}}$

Normirani **stroški obratovanja**: 150 € / PM / leto ali **11.250 € letno**.

### Pričakovani prihodki:

Tarifna politika mora zadostiti cilju:

- pokrivati vsaj stroške obratovanja

Vzpostaviti je treba sistem, kjer imetniki veljavnih vozovnic za mestni JPP parkirajo »zastonj«. Za občasne in ostale uporabnike naj celodnevno parkiranje stane enako kot dve vožnji z mestnim avtobusom ali približno 2,00 €. Takšnih – ocenjujemo po izkušnjah iz P+R naprav v Ljubljani<sup>21</sup> – bo polovica. V delovnih dneh je ciljna zasedenost parkirišča 80% (obrat 1,0); ob sobotah, nedeljah, praznikih in v času šolskih počitnic pa 10% (obrat 1,0). Pričakovani prihodki so:

50% od  $(0,8 \times 67 \times 240 \text{ dni} \times 2,00 \text{ €} + 0,1 \times 75 \times 120 \times 2,00 \text{ €})$  ali približno **11.000 € letno**

<sup>21</sup> Po viru Geržinič N. (diplomsko delo, Univeza v Lj, 2016), pribl. 60% uporabnikov ljubljanskih P+R naprav prestopi na mestne avtobuse.

### 5.2.3 Ocena stroškov in neposrednih prihodkov aktivnosti 3

#### Varianta 1:

	Ureditev parkirišča:	Kapacitete						
		Osebni avto [OA]	OA za gibalno ovirane	Bivalniki	Busi	Mot. kolesa	Kolo - stojala	Kolo - kolesarnica
3	P&R in B&R Tezno, Dobrava	150	5	0	2	5	20	20

Izračun »ekvivalenta parkirnih mest osebnega avtomobila«:

$$150 \times 1 + 5 \times 1,2 + 2 \times 4 + 5 \times 0,25 \approx 170$$

V tem primeru gre za preureditev oziroma razširitev obstoječih parkirnih mest, brez zahtevnejših gradbenih del, priključkov, obračališč in podobno. Za zgoraj opisano rešitev so predvideni naslednji **normirani stroški**:

Tip izvedbe parkirnih mest	Elementi	Cena na PM v [€]
Asfaltirana ali tlakovana površina v veliki meri že na voljo.	Dopolnitev tlakovanja, dopolnitev s predpisano opremo. Sistem za zaračunavanje parkirnine in voznine Ureditev priključka in postajališča.	800 €/PM
Parkirno mesto za kolo	V kolesarnici	400 €/PM
Parkirno mesto za kolo	Stojalo	200 €/PM
Sistem vodenja in obveščanja	Obvestila, RTPI	13.000 €

Skupaj stroški investicije:  $170 \times 800 \text{ €} + 20 \times 400 \text{ €} + 20 \times 200 + 13.000 \text{ €} = 161.000 \text{ €}$

Normirani **stroški obratovanja**: 150 € / PM / leto ali **23.250 € letno**.

#### Varianta 2:

	Ureditev parkirišča:	Kapacitete						
		Osebni avto [OA]	OA za gibalno ovirane	Bivalniki	Busi	Mot. kolesa	Kolo - stojala	Kolo - kolesarnica
3	P&R in B&R Tezno, »azil«	330	20	10	5	10	40	40

Izračun »ekvivalenta parkirnih mest osebnega avtomobila«:

$$330 \times 1 + 20 \times 1,2 + 10 \times 2 + 5 \times 4 + 10 \times 0,25 \approx 400$$

Za zgoraj opisano konfiguracijo so predvideni naslednji **normirani stroški**<sup>22</sup>:

<sup>22</sup> Normirani stroški obratovanja parkirišča na odprtem so povzeti po viru »Specifikacije za vzpostavitev sistema P+R v urbanih območjih«, MZI, 2016

Stroški izgradnje enega parkirnega mesta za osebni avtomobil (brez stroškov zemljišča)

<i>Tip izvedbe parkirnih mest</i>	<i>Elementi</i>	<i>Cena na PM v [€]</i>
Asfaltirana ali tlakovana površina	Ob prometnici, ureditve priključka. Urejeno odvodnavanje, razsvetljava in ozelenitev. Sanitarije. Sistem za informiranje in vodenje. Sistem RTPI	2.200 €/PM
Parkirno mesto za kolo	V kolesarnici	400 €/PM
Parkirno mesto za kolo	Stojalo	200 €/PM
Ureditev navezovalne infrastrukture		100.000 €
Ureditev dodatnih postajališč JPP (3)		14.000 €

Skupaj stroški investicije:  $400 \cdot 2.200 \text{ €} + 40 \cdot 400 \text{ €} + 40 \cdot 200 \text{ €} + 114.000 \text{ €} = 1.048.000 \text{ €}$

Normirani **stroški obratovanja**: 150 € / PM / leto ali **50.000 € letno**.

**Pričakovani prihodki:**

Tarifna politika mora zadostiti vsaj dvema ciljem:

- pokrivati vsaj stroške obratovanja
- uporaba P+R naprave mora zadostiti kriterijem konkurenčnosti osebnemu avtomobilu

Vzpostaviti je treba sistem, kjer imetniki veljavnih vozovnic za mestni JPP parkirajo »zastonj«. Za občasne in ostale uporabnike naj celodnevno parkiranje stane enako kot dve vožnji z mestnim avtobusom ali približno 2,00 €. Takšnih – ocenjujemo po izkušnjah iz P+R naprav v Ljubljani<sup>23</sup> – bo polovica. V delovnih dneh je ciljna zasedenost parkiršča 75% (obrat 1,0); ob sobotah, nedeljah, praznikih in v času šolskih počitnic pa 10% (obrat 1,0). Pričakovani prihodki so:

50% od  $(0,75 \cdot 325 \cdot 200 \text{ dni} \cdot 2,00 \text{ €} + 0,1 \cdot 325 \cdot 160 \cdot 2,00 \text{ €})$  ali približno **51.000 € letno**

<sup>23</sup> Po viru Geržinič Nejc (diplomsko delo, Univerza v Lj, 2016), približno 60% uporabnikov ljubljanskih P+R naprav prestopi na mestne avtobuse.

#### 5.2.4 Ocena stroškov in neposrednih prihodkov aktivnosti 4

	Ureditev parkirišča:	Kapacitete						
		Osebni avto [OA]	OA za gibalno ovirane	Bivalniki	Busi	Mot. kolesa	Kolo - stojala	Kolo - kolesarnica
4	P&R in B&R Mariborski otok	80	5	10	0	5	20	20

Izračun »ekvivalenta parkirnih mest osebnega avtomobila«:

$$80 \times 1 + 5 \times 1,2 + 10 \times 2 + 5 \times 0,25 \approx 110$$

Za zgoraj opisano konfiguracijo so predvideni naslednji **normirani stroški**<sup>24</sup>:

Tip izvedbe parkirnih mest	Elementi	Cena na PM v [€]
Asfaltirana ali tlakovana površina	Manj zahtevna gradbena dela. Urejeno odvodnavanje in razsvetljava, ozelenitev. Ureditev obračališča.	2.200 €/PM
Parkirno mesto za kolo	V kolesarnici	600 € /PM
Parkirno mesto za kolo	Stojalo	300 € /PM
Sistem vodenja in obveščanja	Zahtevnejši sistem RTPI, »na klic« Ureditev poti	35.000 €

Skupaj stroški investicije:  $110 \times 2.200 \text{ €} + 20 \times 600 \text{ €} + 20 \times 300 \text{ €} + 35.000 \text{ €} = \mathbf{295.000 \text{ €}}$

Normirani **stroški obratovanja**: 150 € / PM / leto ali **16.000 € letno**.

Prihodki iz parkirin pokrivajo stroške vzdrževanja.

<sup>24</sup> Normirani stroški obratovanja parkirišča na odprtem so povzeti po viru »Specifikacije za vzpostavitev sistema P+R v urbanih območjih«, MZI, 2016

### 5.2.5 Ocena stroškov in neposrednih prihodkov aktivnosti 5

	Ureditev parkirišča:	Kapacitete						
		Osebni avto [OA]	OA za gibalno ovirane	Bivalniki	Busi	Mot. kolesa	Kolo - stojala	Kolo - kolesarnica
5	P&R in B&R E'Leclerc	100	5	0	0	5	20	20

Izračun »ekvivalenta parkirnih mest osebnega avtomobila«:

$$100 \times 1 + 5 \times 1,2 + 5 \times 0,25 \approx 108$$

Za zgoraj opisano konfiguracijo so predvideni naslednji **normirani stroški**<sup>25</sup>:

Tip izvedbe parkirnih mest	Elementi	Cena na PM v [€]
Asfaltirana ali tlakovana površina že na voljo	Dopolnitev s predpisano opremo Sistem za zaračunavanje parkirnine in voznine Sistem za informiranje in vodenje. Ureditev priključka in postajališča.	400 €/PM
Parkirno mesto za kolo	V kolesarnici (samo postavitve objekta)	300 €/PM
Parkirno mesto za kolo	Stojalo (samo stojalo)	100 €/PM
Navezovalna infrastruktura		20.000 €
Sistem vodenja in obveščanja	RTPI	11.000 €

Skupaj stroški investicije:  $108 \times 400 \text{ €} + 20 \times 300 \text{ €} + 20 \times 100 \text{ €} + 30.000 \text{ €} = \mathbf{83.000 \text{ €}}$

Normirani **stroški obratovanja**: 150 € / PM / leto ali **16.200 € letno**.

Pričakovani prihodki pokrijejo stroške obratovanja.

**Pri varianti 2 (izgradnja velikega P+R na Teznem, aktivnost 3) so tveganja pri zagotavljanju spoštovanja projektnih rokov operacij CTN pri pridobivanju soglasij, priključevanju na državno cestno omrežje itd. (pre)visoka.**

**V nadaljevanju bomo obravnavali le varianto investicije 1.**

<sup>25</sup> Normirani stroški obratovanja parkirišča na odprtem so povzeti po viru »Specifikacije za vzpostavitev sistema P+R v urbanih območjih«, MZI, 2016



### 5.3 Razmejitev na upravičene in neupravičene stroške

V skladu s točko 7 povabila k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN, med neupravičene stroške štejejo:

- davek na dodano vrednost (DDV)
- stroški, nastali pred datumom sklepa o potrditvi DI-IPa

Ocenjene vrednosti projektne dokumentacije in nadzora so povzete iz cenikov inženirske zbornice Slovenije (za manj zahtevne projekte prometnih gradnje) ter cenika ZAPSa za vrednost projektantske ure.

**TABELA 16:** Razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov v tekočih cenah:

Projekt	Vrednost po letih v [ € ]			
	2017	2018	2019	2020
<b>Upravičeni stroški</b>	<b>12.295,08</b>	<b>86.065,57</b>	<b>380.327,87</b>	<b>380.327,87</b>
Projektna dokumentacija	12.295,08	27.049,18	18.032,79	4.918,03
Nadzor	-	1.639,34	5.737,70	6.557,38
Gradbena dela	-	57.377,05	356.557,38	368.852,46
<b>Neupravičeni stroški</b>	<b>2.704,92</b>	<b>18.934,43</b>	<b>83.672,13</b>	<b>83.672,13</b>
DDV	2.704,92	18.934,43	83.672,13	83.672,13
<b>Skupaj v [ € ]</b>	<b>15.000,00</b>	<b>105.000,00</b>	<b>464.000,00</b>	<b>464.000,00</b>

### 6.1 Predhodne idejne rešitve in študije

Kot vodilo za izdelavo DIIP smo uporabljali:

- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020,
- Celostno prometno strategijo za Maribor in okolico
- Smernice Ministrstva za infrastrukturo: »Specifikacije za vzpostavitev sistema P+R v urbanih območjih«

### 6.2 Vpliv investicije na okolje in stroškov

Promet je leta 2012 predstavljal kar 31% skupnih izpustov toplogrednih plinov, od tega je bil delež iz tovarnega prometa leta 2012 ocenjen na 34,5%, medtem ko druge izpuste povzroča potniški promet (osebni promet 64%, avtobusni promet 1,5%). V primeru ohranjanja nespremenjenega stanja se bodo nadaljevali negativni vplivi na okolje v smislu povečevanja emisij toplogrednih plinov.

Z uspešno izvedbo P+R projektov se zniža obseg prevoženih kilometrov osebnih avtomobilov v urbanih središčih, kar bo pozitivno vplivalo na okolje in družinske izdatke za mobilnost.

### 6.3 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Vse aktivnosti za izvedbo projekta bo izvajala Mestna občina Maribor.

Pri izvedbi projekta bodo sodelovali zaposleni na MOM. Pri postopku priprave in objave javnih naročil bo sodelovala tudi Služba za javno naročanje. Dodatnih zaposlitev za namen izvedbe tega projekta se ne predvideva.

Za samo izvedbo javnih naročil bo upravičenec (naročnik) za popolno vlogo na javno naročilo od ponudnikov zahteval kadrovske pogoje, ki bodo zagotavljali strokovne kadre, ki bodo sposobni kvalitetno in v rokih izvesti predmet posameznega javnega naročila ter doseči rezultate projekta.

V okviru projekta investitor določi vodjo projekta in druge odgovorne osebe projektne skupine, ki bodo skrbele za nemoten potek in izvajanje projekta. Opredeljena projektna skupina, bo v skupnem sodelovanju prispevala k čim bolj učinkovitemu izvajanju projekta in doseganju zastavljenih ciljev. V izvajanje nalog in doseganje ciljev projekta bo investitor vključil tako službe občine kot pogodbene izvajalce, in sicer izbrane nosilce:

- izdelave projektne in investicijske dokumentacije ter vodenja in koordinacije projekta,
- strokovnega nadzora,
- izvedbe načrtovanih del.

Izvedba operacije zahteva:

- izvedbo pripravljalnih del,
- izvedbo gradbenih del,

- spremljanje investicije v času njene izvedbe.

Projektna skupina	Delovne izkušnje
Aleš Klinc	več let delovnih izkušenj na področju investicij ter rednega in investicijskega vzdrževanje prometne infrastrukture ter izvajanja projektov sofinanciranih iz kohezijskega sklada, ESRR in drugih EU programov.
Uroš Kosi, podsekretar	več kot 20 let delovnih izkušenj, od tega več let izkušenj na področju vodenja sektorja za komunalno in promet ter izvajanja projektov sofinanciranih iz kohezijskega sklada, ESRR in drugih EU programov.

Upravljanje prometne infrastrukture je v pristojnosti MOM, ki je koncedent nekatera dela predala koncesionarjem.

#### 6.4 Predvideni viri financiranja in drugi viri

MOM bo predmetno investicijo prijavila na razpis za upravičence mehanizma CTN (Celostne teritorialne naložbe) za pripravo operacij Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020; 4.prednostne osi »Trajnostna raba in proizvodnja energije ter pametna prometna omrežja«, tematskega cilja 4 »Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih« prednostne naložbe 4.4 »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi ukrepi« (PN 4.4)«. Sofinanciranje investicije je predvideno iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), ki sofinancira operacije preko mehanizma CTN

V kolikor bo MOM uspešna na razpisu za izvedbo 1. faze izbora operacij za sofinanciranje v okviru izvajanja prednostne naložbe PN 4.4 mehanizma celostnih teritorialnih naložb, bo 80 % upravičenih stroškov investicije financiran z nepovratnimi sredstvi ESSR ter Ministrstva za infrastrukturo, preostali del stroškov pa bo financiran iz sredstev proračuna Mestne občine Maribor.

**TABELA 17:** Viri financiranja

<b>VIRI FINANCIRANJA (tekoče cene)</b>	<b>Plan 2017</b>	<b>Plan 2018</b>	<b>Plan 2019</b>	<b>Plan 2020</b>	<b>Plan skupaj</b>	<b>delež</b>
<b>EU SREDSTVA</b>	<b>9.836,07</b>	<b>68.852,46</b>	<b>304.262,30</b>	<b>304.262,30</b>	<b>687.213,11</b>	<b>65,57%</b>
80% upravičenih stroškov	9.836,07	68.852,46	304.262,30	304.262,30	687.213,11	
<b>LASTNI UDELEŽBA MOM</b>	<b>5.163,93</b>	<b>36.147,54</b>	<b>159.737,70</b>	<b>159.737,70</b>	<b>360.786,89</b>	<b>34,43%</b>
20% upravičenih stroškov	2.704,92	18.934,43	83.672,13	83.672,13	188.983,61	
Neupravičeni stroški projekta	2.459,02	17.213,11	76.065,57	76.065,57	171.803,28	
<b>SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA</b>	<b>15.000,00</b>	<b>105.000,00</b>	<b>464.000,00</b>	<b>464.000,00</b>	<b>1.048.000,00</b>	<b>100,00%</b>

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

---

Skladno s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, je za investicijske projekte, ki presegajo vrednosti 500.000 EUR **potrebno pripraviti investicijski program**.

Projekt bo ustvarjal neposredne prihodke parkirnine v višini stroškov vzdrževanja.

Kot koristi projekta se upoštevajo zmanjšani eksterni stroški zaradi zmanjšane uporabe osebnega avtomobila ter zaradi povečanja zdravja prebivalcev. V tem kontekstu je prikazana primerjava variant »z investicijo« in »brez investicije«.

Za izvedbo projektov so potrebni naslednji postopki in dokumentacija:

- A. Investicijska dokumentacija (IP)
- B. Projektna dokumentacija
  - idejna zasnova IDZ,
  - PGD projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja (delno)
  - PZI projekt za izvedbo,
  - projekt izvedenih del PID
- C. Razpisna dokumentacija za izbore

## PRILOGE

### TIPIZACIJA P+R NAPRAV

Število parkirnih mest za avtomobile [ŠA]	Tip; vpetost v prometni sistem	Opis
20 do 50	<b>C</b>	Je manjše parkirišče ob postajališču JPP na gravitacijskem območju mesta.
50 do 200	<b>D</b>	Je manjše ali srednje veliko parkirišče na obrobju mestnih središč.
50 do 200	<b>B</b>	Večje parkirišče na obrobju mesta ali znotraj necentralnih mestnih četrti, ob dobri ponudbi JPP (vsaj 30 minutni interval), ob mestnih vpadnicah (> 5.000 vozil PLDP).
Nad 200	<b>A, B</b>	Veliko parkirišče (> 200 parkirnih mest) na obrobju mesta na lokaciji z zelo dobro ponudbo JPP (< 15 minutni interval ponudbe) in ob visoko obremenjeni avtocesti ali glavni vpadnici (> 20.000 vozil PLDP).

MZI, 2016

#### Tipi in zmogljivosti parkirišč P+R, zahteve in priporočila za naprave tipa »D«

Definicija:	»D« označuje P+R napravo v bližini mestnega središča, na obrobju cone omejene uporabe motornih vozil, ki sicer ima ponudbo JPP, a omogoča predvsem nadaljevanje poti v mestna središča s kolesom ali peš ter lajša izvajanje restriktivnih parkirnih politik v mestnem središču.
Zahteve:	<p>Uvajanje P+R naprav v bistvu pomeni izgradnjo novih parkirnih mest (PM), predvsem za osebne avtomobile, kar je v nasprotju s splošnimi načeli trajnostne mobilnosti.</p> <p>Zato morajo mesta, ki vpeljujejo <b>P+R naprave tipa »D«</b>, dokazati, da za nova parkirna mesta za osebne avtomobile (OA), ki jih načrtujejo v napravah P+R, ukinjajo ustrezno normirano število brezplačnih parkirnih mest na javnih površinah v mestnem središču.</p>
Število parkirnih mest za avtomobile [ŠA]	50 do 200
Okoliščine, ki morajo biti zagotovljene:	<p>Minimalna ponudba JPP: med 6:00 in 22:00 vsaj 60 min.</p> <p>Izvajanje politike racionalne rabe osebnih motornih vozil: bližina peš cone ali mestnega jedra, kjer se načrtujejo ali izvajajo restrikcije za uporabo osebnih motornih vozil (časovne prepovedi, skupna raba).</p> <p>Izvajanje kolesarju prijazne prometne politike: mesto mora imeti vzpostavljen sistem za izposajo javnih koles. Če takšnega sistema (še) nima, ga mora vzpostaviti do odprtja načrtovane P+R naprave.</p>

MZI, 2016

Tip B:

<b>Okoliščine, ki morajo biti zagotovljene:</b>		
Št. dnevnih migrantov iz smeri	Število vozil med 6:00 in 9:00 na vpadnicah ob P+R	Vsaj 2.000
Minimalna ponudba JPP	Med 6:00 in 22:00	Vsaj 30 min.
Privlačnost naprave	Dosežen mora biti prag konkurenčnosti naprave P+R.	Vsaj 1 : 2,5

MZI, 2016

Stroški izgradnje enega parkirnega mesta za osebni avtomobil (brez stroškov zemljišča)

<b>Tip izvedbe parkirnih mest</b>	<b>Elementi</b>	<b>Cena na PM v [€]</b>
<b>Za države zahodne Evrope, po viru Rye et al. 2012:</b>		
Asfaltirana površina	Urejeno odvodnavanje, razsvetljava in ozelenitev	3.000
<b>Nemčija, po smernicah za deželi Bavarsko in Brandenburg (vira Inzell 2009, Brandenburg 2013)</b>		
Asfaltirana ali tlakovana površina	Ob prometnici	Do 3.000
Asfaltirana ali tlakovana površina	Samostojna ločena površina	Do 4.000
<b>Slovenija (vir, SOS 2015)</b>		
Asfaltirana površina	Urejeno odvodnavanje, razsvetljava in ozelenitev	2.000 - 3.000
Asfaltirana površina	Vključno s sanitarijami, nadstrešnicami, polnilnimi mesti...	4.000 – 5.000

MZI, 2016