

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

DRAVSKA KOLESARSKA POT OBMOČJE MESTNE OBČINE MARIBOR



Investitor:



MESTNA OBČINA MARIBOR

Ulica Heroja Staneta 1, Maribor

ki jo zastopa župan dr. Andrej FIŠTRAVEC

Številka DIIP:

509-DIIP

Datum:

september 2017

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

1.1 Investitor

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

Podpis odgovorne osebe: _____

Žig investitorja: _____

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

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

Podpis odgovorne osebe: _____

Žig: _____

1.3 Izdelovalci investicijske dokumentacije

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

Podpis odgovorne osebe: _____

Žig izdelovalca: _____

1.4 Bodoči vzdrževalci

Mestna občina Maribor:

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

Podpis odgovorne osebe: _____

Žig: _____

2. ANALIZA STANJA S TEMELJNIMI RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO

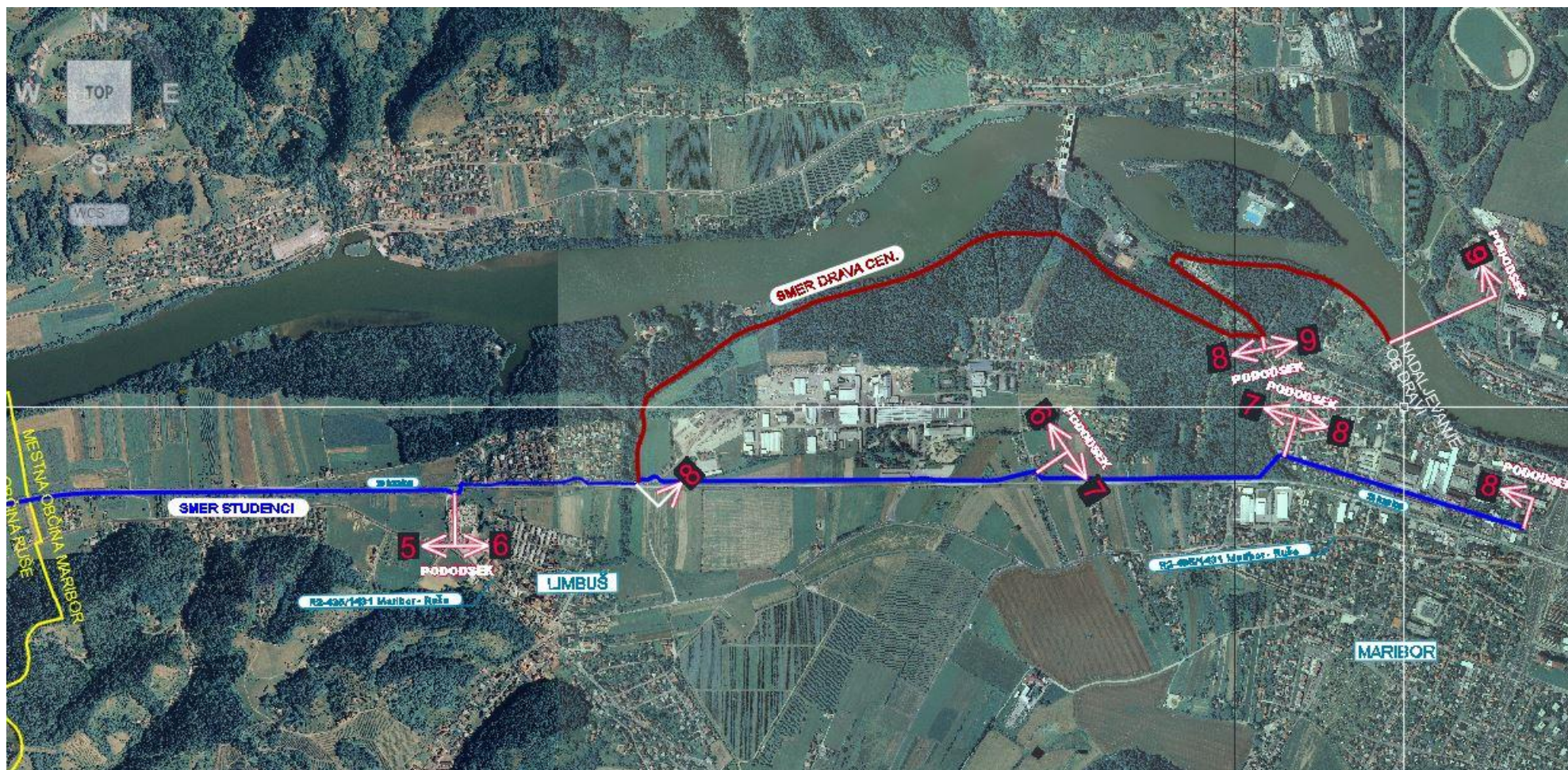
Predmet investicije je izgradnja oz. ureditev odsekov Dravske kolesarske poti na območju Mestne občine Maribor.

Kratek naziv projekta: **Dravska kolesarska pot – območje MOM**

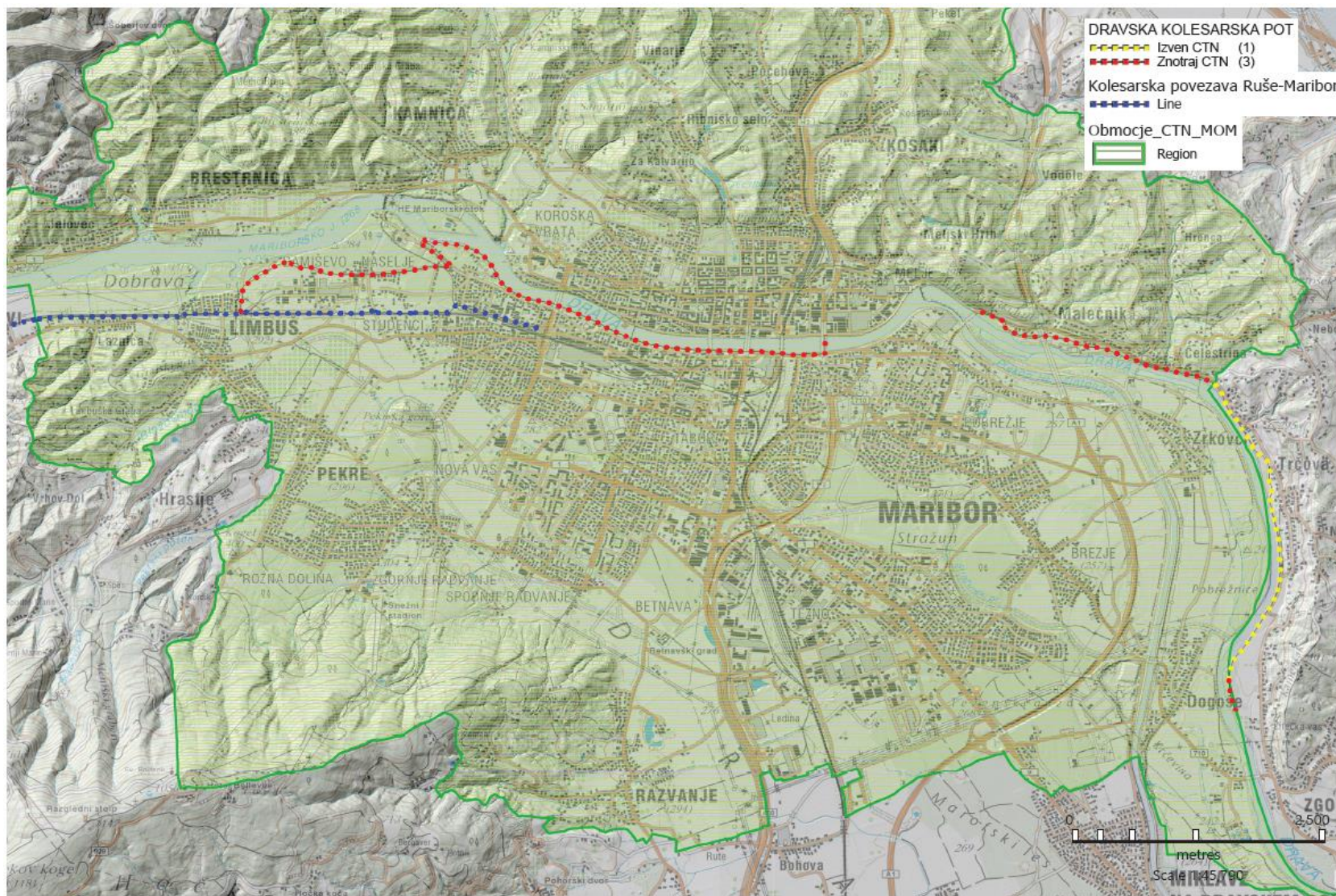
Namen izgradnje obravnavanih odsekov Dravske kolesarske poti na območju Mestne občine Maribor je zagotavljanje večje prometne varnosti kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative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

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

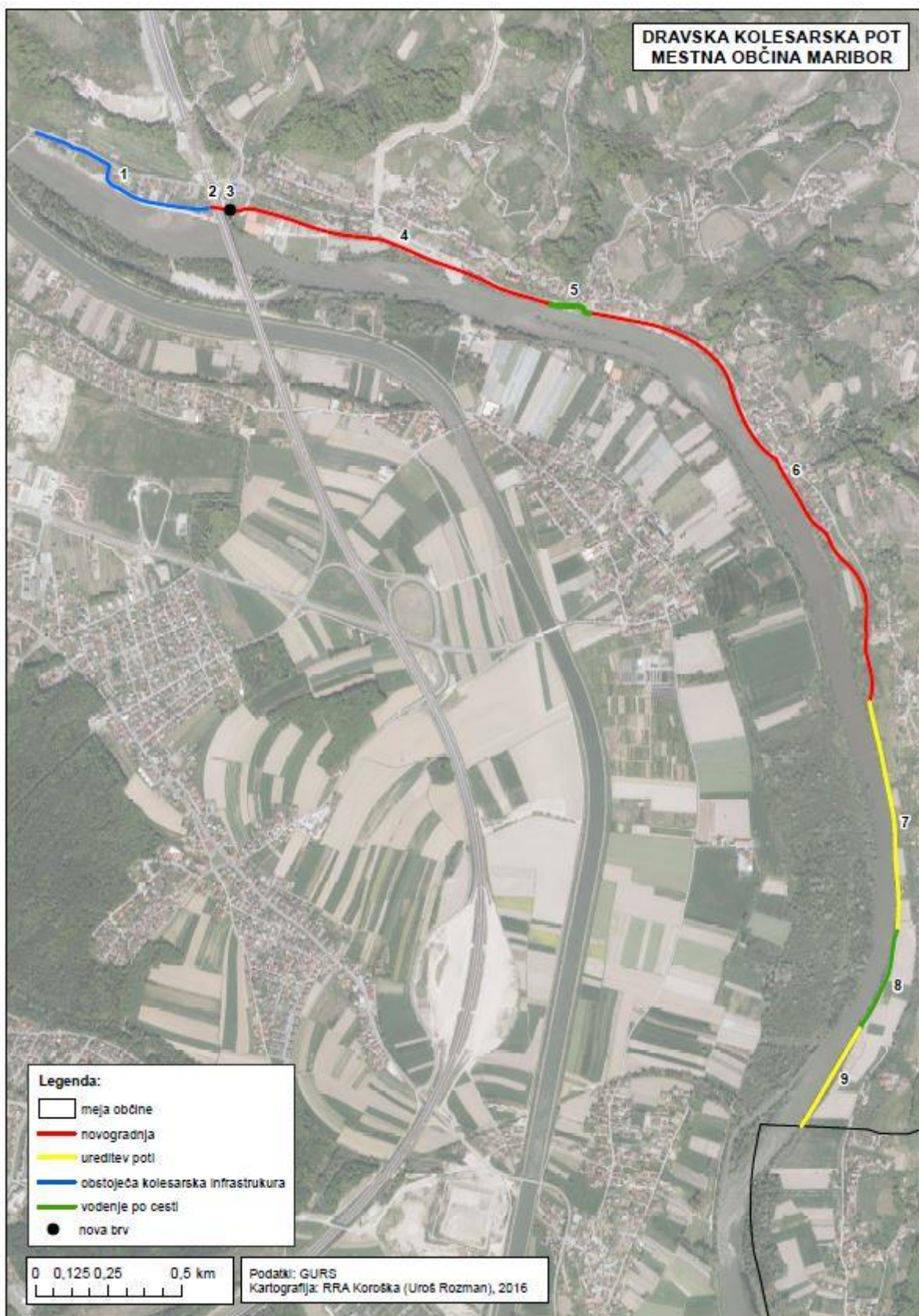
Direkcija RS za ceste v okviru svojih rednih letnih postavk pripravlja projektno dokumentacijo za označitev odseka državne kolesarske povezave od Trbonj do MMP Radlje. Glede na srednjeročne plane je od Trbonj pa do Maribora že vzpostavljena označitev za vodenje kolesarjev s prometno signalizacijo po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



Slika 1: Prikaz odsekov kolesarske poti smer Studenci in smer Drava center – Lent (Projekt 1) (vir IDZ, BPI 377)



Slika 2: Prikaz območja CTN in Dravske kolesarske poti na območju MOM (vir MOM)



Slika 3: Prikaz kolesarske poti na odseku Melje – Duplek (Projekt 2) (vir IDZ, RRA 3/2016)

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

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

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

Obravnava pododsek se nanaša zgolj na meje Mestne občine Maribor.

Pododsek Melje– Duplek: Od križišča Ulice Kraljeviča Marka v MB do Meljske ceste po nasipu na levi strani Drave ter po obstoječih površinah za kolesarje do mostu preko Drave (Malečniški most) in navezavo do nasipa ob kanalu HE Zlatoličje (novogradnja) Po nasipu ob HE Zlatoličje do naselja Zrkovci, preko mostu čez Dravo po LC do nekategorizirane poljske poti ob Dravi ter po gozdnih poteh do Zg. Dupleka (do državne ceste R3-710/1292 Maribor - Dvorjane).

Investitor bo pri izgradnji kolesarske poti tako zasledoval sledeče namene:

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

z namenom doseganja sledečih ciljev:

- varna kolesarska povezava med mestnimi četrtmi ter navezava na sosednje občine,
- zagotovitev večje prometne varnosti kolesarjev tako da so ločeni od prometnih tokov motoriziranega prometa in s tem zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji,
- spodbujanje uporabe koles za dnevne migracije kot alternativo avtomobilu,
- spodbujanje uporabe alternativnih oblik prevoza in s tem pričakovano zmanjšanje obremenitev okolja z izpušnimi plini oz. s hrupom,

- posledično je zaradi boljše prometne ureditve pričakovati tudi povečanje zadovoljstva prebivalcev, obiskovalcev, turistov,....
- spodbujanje energetske učinkovitosti, pametnega upravljanja z energijo in uporabo obnovljivih virov energije v javni infrastrukturi, vključno z javnimi stavbami in stanovanjskem sektorju
- spodbujanje nizkoogljicnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi
- ukrepi za izboljšanje urbanega okolja, oživitev mest, sanacijo in dekontaminacijo degradiranih zemljišč (vključno z območji, na katerih poteka preobrazba), zmanjšanje onesnaženosti zraka in spodbujanje ukrepov za zmanjšanje hrupa.

Kazalniki projekta

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

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

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

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

Investicija izpolnjuje naslednje cilje strateškega stebra:

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

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

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

Investicija temelji na naslednjih prednostnih usmeritvah TUS s pripadajočimi ukrepi:

- Izkoriščanje potenciala kolesarjenja, ukrep 11, prednostna usmeritev 2: Mobilni

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

Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami

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

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

Investicija je skladna tudi s krovnim evropskim dokumentom Strategija EVROPA 2020 (za obdobje 2010-2020), ki nadomešča Lizbonsko strategijo in, ki zasleduje tri razvojne osi oz. politike: pametno, vključujočo in trajnostno rast. V okviru politike trajnostne rasti so dani poudarki na spodbujanje vseh trajnostnih oblik prometa.

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

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

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

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

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

Prav tako bo gradnja posegala v varovalne progovne pasove železnice, zaradi tega so že bili pridobljeni projektni pogoji Slovenskih železnic d.d., ki dovoljujejo gradnjo

kolesarske poti minimalno 12,00 m od osi obstoječega tira, oziroma izjemoma bližje, na trasi predvidenega 2. tira, z dodatno podpisano izjavo investitorja o povrnitvi trase v prvotno stanje v primeru gradnje 2. tira.

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

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

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

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

Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Mestne občine Maribor

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

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

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

Zakonodaja ki ureja predmetno področje

- Zakon o javnih cestah

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

- Zakon o graditvi objektov

(Ur.l. RS, št. 110/2002, 97/2003 Odl.US: U-I-152/00-23, 41/2004-ZVO-1, 45/2004, 47/2004, 62/2004 Odl.US:U-I-1/03-15, 102/2004-UPB1 (14/2005 popr.), 92/2005-ZJC-

B, 93/2005-ZVMS, 111/2005 Odl.US:U-I-150/04-19, 120/2006 Odl.US:U-I-286/04
46,126/2007, 57/2009 Skl.US:U-I-165/09-8, 108/2009, 61/2010-ZRud-1 (62/2010 popr.), 20/2011
Odl.US:U-I-165/09-34,57/2012)

- Zakon o urejanju prostora

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

- Zakon o varnosti cestnega prometa

(Ur.l. RS, št. 83/2004, 35/2005, 51/2005-UPB1, 67/2005 Odl.US:U-I-32/05-13, 69/2005, 76/2005-ZDCOPMD, 97/2005-UPB2, 108/2005, 25/2006-UPB3, 70/2006-ZIKS-1B, 105/2006, 123/2006 Odl.US:P-72/05-17,U-I-327/05, 133/2006-UPB4, 139/2006-ZORed, 37/2008, 56/2008-UPB5, 57/2008-ZLDUVCP, 73/2008 Odl.US:U-I-295/05 38, 58/2009, 36/2010, 106/2010-ZMV,109/2010-ZCes-1, 109/2010-ZPrCP, 109/2010-ZVoz, 7/2011 Odl.US: U-I-144/09-13, 39/2011-ZJZ-E, 47/2011 Odl.US: U-I-119/10-6)

- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah

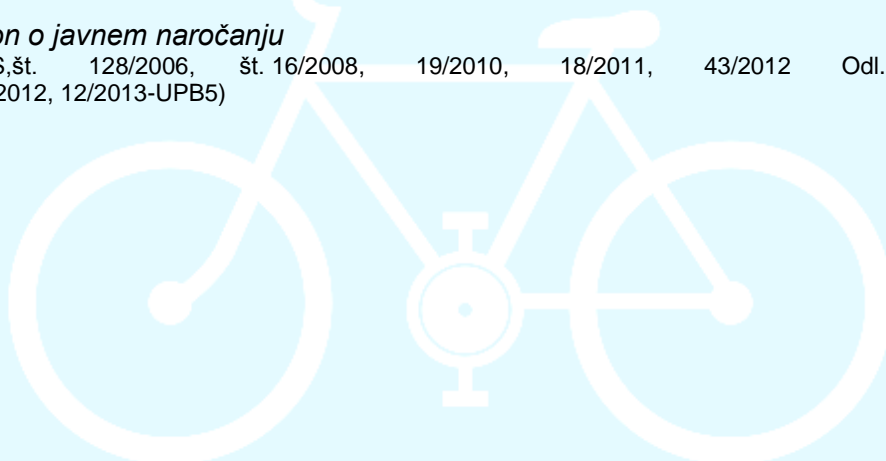
(Ur.l. RS, št. 46/2000, 110/2006, 49/2008, 64/2008 (65/2008 popr.), 109/2010-ZCes-1)

- Pravilnik o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja javnih cest

(Ur.l. RS, št. 62/1998, 109/2010-ZCes-1)

- Zakon o javnem naročanju

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



4. PREDSTAVITEV VARIANT »Z INVESTICIJO« V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ INVESTICIJE«

Varianta »brez investicije«

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

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

Varianta »brez investicije« ni bila ocenjena kot primerna.

Varianta »z investicijo«

Varianta »z investicijo« predstavlja izgradnjo odsekov potovalne kolesarske poti smer Studenci in smer Drava center - Lent (projekt 1) ter odseka potovalne kolesarske poti Melje - Duplek (projekt 2) v skupni dolžini 14.265 m, ki povezujejo funkcionalno različna območja mesta in prečijo celotno Mestno občino Maribor.

V projektni dokumentaciji IDZ izgradnje kolesarske poti Ruše – Maribor sta med ostalimi prikazana prikazana oba odseka obravnavane kolesarske poti: odseka smer Studenci in smer Drava center – Lent s pripadajočimi pododseki.

V projektni dokumentaciji IDZ izgradnje kolesarske poti Maribor – Duplek je obravnavan odsek med Meljem in Duplekom po levem bregu reke Drave s pripadajočimi pododseki.

Projekt 1

Odsek – Potovalna kolesarska pot smer Studenci:

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

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

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

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

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

Podosek 7: od km 9+700 do km 10+550 po obstoječih poteh na severni strani železnice do »Bumbar parka«, kjer zavije skozi gozd na Sokolsko ulico

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

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

Dolžina odseka: 5085 m

Odsek – Potovalna kolesarska pot smer Drava Center – Lent:

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

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

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

Dolžina odseka: 3750 m

Projekt 2

Odsek - Potovalna kolesarska pot Melje – Duplek:

na levi strani Drave : predstavlja B - varianto kolesarske poti. Njena največja vrednost je predvsem navezovanje obrobni naselij in omogočanje dnevnih migracij prebivalstva s kolesom ter vzpodbujanje trajnostne mobilnosti. Skupna dolžina trase med Malečniškim mostom in mejo z občino Duplek znaša 5.385 m. Od tega je zgrajenih cca. 700 m kolesarske infrastrukture med Malečniškim mostom in picerijo Črni Baron. V dolžini 460 m bi lahko kolesarje vodili po lokalni cesti, v dolžini 1.120 m pa bi bilo potrebno urediti obstoječe makadamske poti. Novogradnja je predvidena v dolžini 3.235 m.

Predvidena je gradnja ene kolesarske brvi preko vodotoka pri Črnem Baronu. Trasa se v čim večji meri odmakne od ceste, saj se s tem maksimalno zmanjšajo stroški gradnje ob tem pa se izboljša kvaliteta kolesarjenja.

Največji problem predstavlja križišče državne in občinske ceste v Celestrini, ker zaradi pomankanja prostora gradnja kolesarske infrastrukture ni mogoča. Edina rešitev bi bila odstranitev hiše, kar pa je iz vidika projekta prevelik strošek.

PODODSEK	DOLŽINA (m)	UKREP
1	700	Obstoječa kolesarska infrastruktura
2	74	Gradnja kolesarske poti
3	6	Gradnja kolesarske brvi
4	1200	Gradnja kolesarske poti / steze
5	130	Vodenje po cesti
6	1870	Gradnja kolesarske poti / steze
7	720	Ureditev makadamske poti
8	330	Vodenje po cesti
9	400	Ureditev makadamske poti
Dolžina odseka:	5430 m	

Za pregled pododsekov, glej sliko 3 na strani 7.

Upravičena je varianta »z investicijo«, ker edina zagotavlja uresničitev zastavljenih ciljev Mestne občine Maribor. Varianta »z investicijo« je namreč edina izvedljiva z vidika pokrivanja potreb, glede na pričakovane rezultate ter cilje investicije, ter kot takšna zagotavlja več kot 14km kolesarskih povezav med funkcionalno različnimi mestnimi območji, z namestitvijo ustrezne opreme za vodenje kolesarjev in shranjevanje koles s čemer povečuje privlačnost uporabe koles za dnevne migracije kot alternativo avtomobilom, kar posledično prispeva k izboljšanju kakovosti zraka v MOM ter ozaveščanju prebivalstva o prednostih trajnostne mobilnosti v mestu Maribor.

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

- Zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu
- Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih

- Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev
- Izboljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci

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



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

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

5.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah

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

Naslednja tabela prikazuje razdelitev investicijskih stroškov na upravičene in neupravičene stroške. Stroški bodo nastajali v štirih zaporednih letih od leta 2017 do leta 2020, skladno s terminskim planom.

Tabela 5.1.1: Skupna ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah (september 2017) v EUR po letih za **Projekt 1- odseka smer Studenci in smer Drava center - Lent**

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

Tabela 5.1.2: Skupna ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah (september 2017) v EUR po letih za **Projekt 2 – smer Melje - Duplek**

	STROŠKI OPERACIJE	Neto v EUR	DDV v EUR	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Leto 2017	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020
1	Priprava, sprejem investicijske dokumentacije	6.147,54	1.352,46	6.147,54	1.352,46	6.147,54			
2	Izdelava in recenzija projektne dokumentacije PGD in PZI	18.500,00	4.070,00	18.500,00	4.070,00		18.500,00		
3	Odkupi zemljišč	45.000,00	9.900,00	45.000,00	9.900,00		30.000,00	15.000,00	
4	Izvedba kolesarske poti (Vzhodni del)	262.500,00	57.750,00	262.500,00	57.750,00			100.000,00	162.500,00
5	Gradbeni nadzor	5.000,00	1.100,00	5.000,00	1.100,00			2.500,00	2.500,00
6	Informiranje javnosti	2.500,00	550,00	2.500,00	550,00				2.500,00
	Skupaj brez DDV	339.647,54		339.647,54		6.147,54	48.500,00	117.500,00	167.500,00
	DDV (22%)	74.722,46	74.722,46		74.722,46	1.352,46	10.670,00	25.850,00	36.850,00
	Skupaj z DDV	414.370,00		339.647,54	74.722,46	7.500,00	59.170,00	143.350,00	204.350,00

5.2 Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Obdobje od dneva določitve investicijskih stroškov po stalnih cenah (september 2017) do konca izvedbe operacije (december 2020) je več kot eno leto, zato je potrebno tudi prikazovanje vrednosti po tekočih cenah, skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. L. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).

Skladno z omenjeno uredbo ocenjujemo podražitve s povprečnimi stopnjami inflacije, ki so opredeljene v Jesenski napovedi gospodarskih gibanj 2017 (UMAR, september 2017).

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

- povprečna rast cen v višini 1,9% v letu 2018 in 2,1% v letih 2019 in 2020,
- razdelitev investicije po letih v skladu z opredeljenim časovnim načrtom izvedbe

Tabela 5.2.1: Skupna ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah v EUR po letih za **Projekt 1- odseka smer Studenci in smer Drava center - Lent**

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

Tabela 5.2.2: Skupna ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah v EUR po letih za **Projekt 2 – smer Melje - Duplek**

	STROŠKI OPERACIJE	Neto v EUR	DDV v EUR	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Leto 2017	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020
1	Priprava, sprejem investicijske dokumentacije	6.147,54	1.352,46	6.147,54	1.352,46	6.147,54			
2	Izdelava in recenzija projektne dokumentacije PGD in PZI	18.851,50	4.147,33	18.851,50	4.147,33		18.851,50		
3	Odkupi zemljišč	46.175,99	10.158,72	46.175,99	10.158,72		30.570,00	15.605,99	
4	Izvedba kolesarske poti (Vzhodni del)	276.655,10	60.864,12	276.655,10	60.864,12			104.039,90	172.615,20
5	Gradbeni nadzor	5.256,62	1.156,46	5.256,62	1.156,46			2.601,00	2.655,62
6	Informiranje javnosti	2.655,62	584,24	2.655,62	584,24				2.655,62
	Skupaj brez DDV	355.742,36		355.742,36		6.147,54	49.421,50	122.246,88	177.926,44
	DDV (22%)	78.263,32	78.263,32		78.263,32	1.352,46	10.872,73	26.894,31	39.143,82
	Skupaj z DDV	434.005,68		355.742,36	78.263,32	7.500,00	60.294,23	149.141,20	217.070,25

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

6.1 Predhodne idejne rešitve in študije

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

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

- Idejna zasnova IDZ Kolesarska pot Ruše - Maribor (št. 377, BPI d.o.o. januar 2012), kjer je bila prikazana rešitev poteka odsekov kolesarske poti (projekt 1) ter analizirane in ovrednotene različne variante potekov.
- Idejna zasnova IDZ Dravska kolesarska pot- Malečniški most – Občina Duplek (št. RRA 3/2016, RRA Koroška, 2016) kjer je bila prikazana rešitev poteka odsekov kolesarske poti (projekt 2).

Projektna dokumentacija je obdelana v smislu idejne zasnove.

- Dela se bodo izvajala v varovalnem pasu ceste, ki po »11. členu »Odloka o občinskih cestah na območju Mestne občine Maribor (MUV št. 14/00) znaša pri zbirni mestni cesti 10 m od zunanjega roba cestnega sveta na vsako stran ceste.
- Dela se bodo izvajala v varovalnem progovnem pasu, ter varovalnem pasu ob industrijskem tiru v skladu z zakonom o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-UPB1, Ur.l.RS, št. 36/2010) in Pravilnikom o pogojih za graditev gradbenih in drugih objektov, saditev drevja ter postavljanje naprav v varovalnem progovnem pasu in v varovalnem pasu ob industrijskem tiru (Ur. L. SRS, št. 2/87 in 25/88).
- Obravnavani poseg je v skladu z 20. členom »Odloka o občinskih cestah na območju Mestne občine Maribor (MUV št. 14/00), ki za rekonstrukcijo občinske ceste zaradi izboljšanja njenih prometnih in varnostnih lastnosti, s katero se ne posega v prostor zunaj varovalnega pasu ob občinski cesti, za katero so pridobljena potrebna zemljišča v trasi rekonstruirane ceste in, ki je usklajena s prizadetimi lastniki zemljišč ter lastniki in upravljavci zakonito zgrajenih objektov, naprav in napeljav v tem prostoru, ni potrebno dovoljenje za poseg v prostor. Ta dela se morajo pred začetkom prijaviti pristojnemu organu, po predpisih o urejanju prostora in graditvi objektov.
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor (MUV št. 19/06).
- Vsebina Dokumenta identifikacije investicijskega projekta je skladna z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo

investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).

6.2 Opis lokacije

Regija: Podravska statistična regija

Občina: Mestna občina Maribor

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

V njem se naravno stekajo sklenjene pokrajine:

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

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

Površina občine: 147,5 km²

Dolžina meje občine: 82,1 km

Nadmorska višina: 237m-1150m

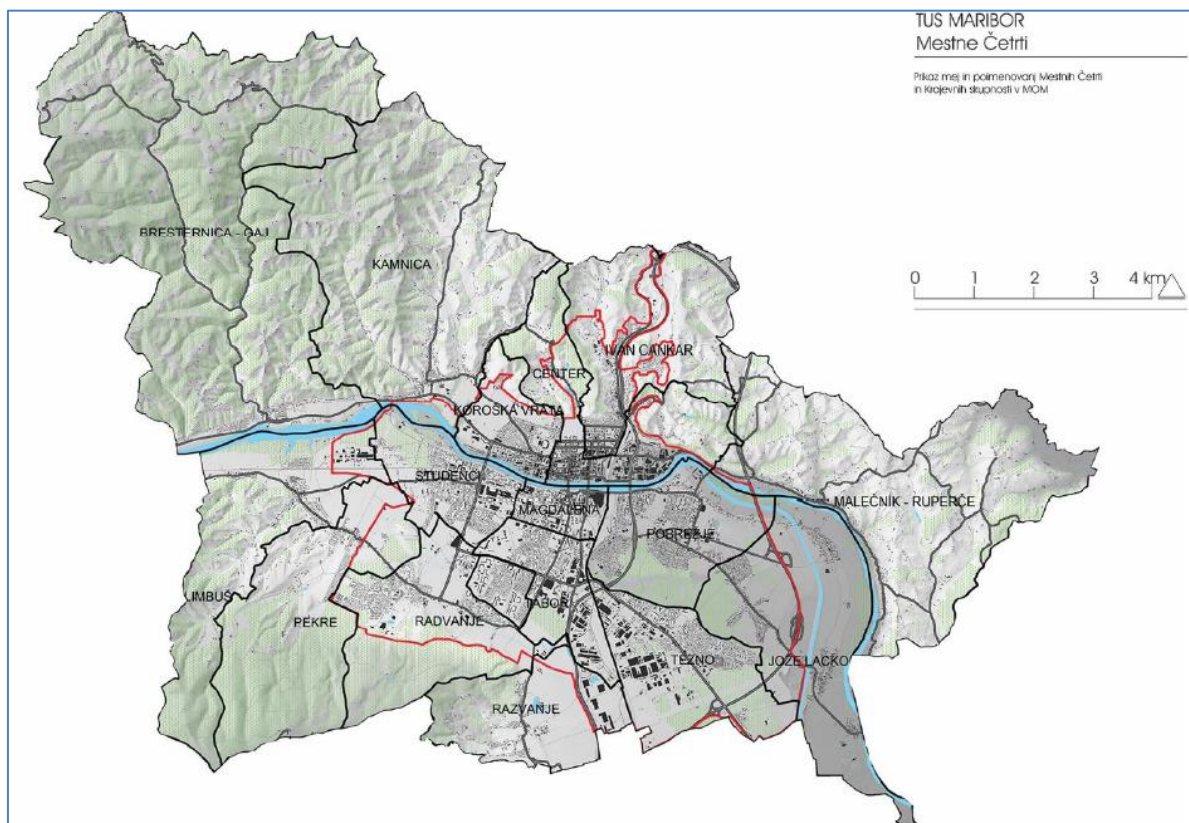
Prebivalci, stanje november 2012:

107.801 stalno prebivališče (Ž 55694, M 52107)
5.686 začasno prebivališče (Ž 2987, M 2699)

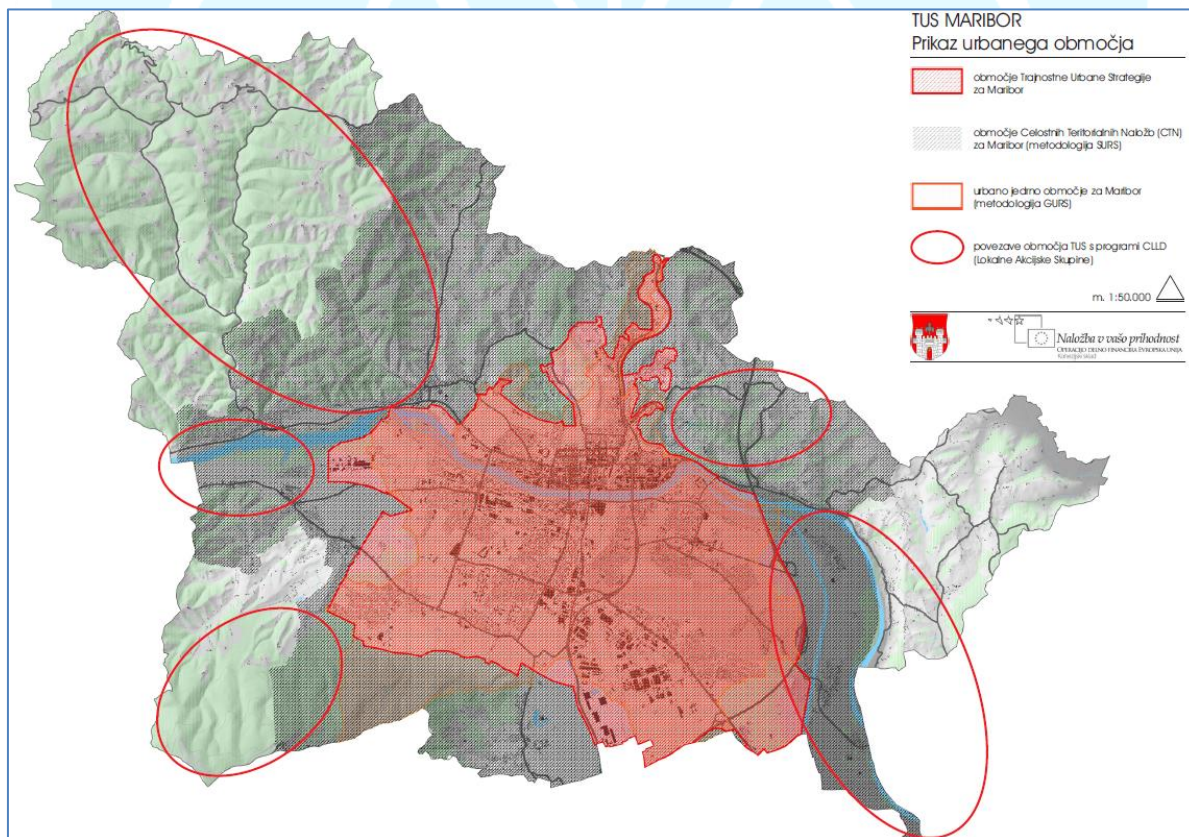
Gostota:

730 prebivalcev na km²

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



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



Slika 5: Urbano območje MOM (vir TUS MOM /GIS MOM)

6.3 Termiski plan izvedbe investicije

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

Ocenjuje se, da bo v mesecu septembru 2017 potrjena novelacija dokumenta identifikacije investicijskega projekta in se bo pristopilo k izdelavi investicijskega programa, ki bo predvidoma potrjen januarja 2019. Recenzirana projektna dokumentacija bo končana do julija 2018. K pridobivanju zemljišč se bo pristopilo v drugem četrtletju 2018, sledila bo izvedba javnega razpisa ter izbor izvajalca in podpis pogodbe v tretjem in četrtem četrtletju 2018. Izvedba kolesarske poti bi se pričela v januarju 2019 in končala v decembru 2020. V tem času bo potekal tudi gradbeni nadzor in informiranje javnosti, ki bi se zaključilo z koncem leta 2020.

Tabela 6.3: Okvirni terminski plan izvedbe- kvartalno

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

Tabela 6.4: Okvirni terminski plan izvedbe-mesečno

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

6.4 Vplivi investicije na okolje

Pri izvedbi operacije bodo upoštevana izhodišča varstva okolja:

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

Operacija ne bo imela negativnih vplivov na okolje. Kolesarska pot ne bo dodatno onesnaževala okolja, vode ali zraka, niti ne bo vplivala na povečanje hrupa v okolju. Z ekološkega vidika investicija ni sporna in ne bo povročala dodatnih stroškov okolja zaradi hrupa, emisij ali oškodovane pokrajine. Izvajalec bo upošteval vse standarde, ki jih predpisuje zakonodaja.

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

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

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

Po izvedbi investicije negativnih vplivov na onesnaženje zraka ne bo.

Hrup: V času izvajanja zemeljskih del bo obremenjenost okolja s hrupom navečja, saj bodo vir hrupa tako gradbena mehanizacija kot tudi tovorni promet. Vir hrupa bo zgolj občasen. Zaradi časovne omejenosti obravnavanih del bo vpliv hrupa v daljšem časovnem obdobju zanemarljiv.

Dela na gradbišču bodo potekala v dnevnem terminu, kar pomeni, da v nočnem času hrupa ne bo. Po izvedbi investicije ne bo vpliva hrupa na okolje.

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

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

6.5 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Mestna občina Maribor je investitorica operacije Dravska kolesarska pot in bo kandidirala za sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v okviru Operativnega programa za izvajanje kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (v nadaljevanju OP), na področju trajnostnega urbanega razvoja v obdobju 2014-2020 v okviru cilja “naložbe za rast in delovna mesta”, PN 4.4. Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi.

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

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

6.6 Predvideni viri financiranja in drugi viri za izvedbo celotne investicije

Za izvedbo celotne investicije so predvideni naslednji viri financiranja:

- proračun Mestne občine Maribor, PP 103518 – projekti TUS,
- sredstva Evropske kohezijske politike, mehanizem CTN, v sklopu katerega se zagotavlja 80% sredstev iz ESRR in 20% sredstev iz proračuna RS.

6.6.1 Izračun deleža sofinanciranja s strani ESRR – mehanizem CTN

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

Investicija bo v letih 2017 in 2018 v celoti financirana iz proračuna MOM. Načrtovana zneska sta 15.000,00 EUR v letu 2017 in 168.326,57 EUR v letu 2018.

V letih 2019 in 2020 znaša predvideno sofinanciranje iz mehanizma CTN 1.141.653,12 EUR, kar predstavlja 80% sofinanciranje upravičenih stroškov v višini 1.427.066,41 EUR po tekočih cenah. Znesek sofinanciranja upravičenih stroškov iz mehanizma CTN v letih 2019 in 2020 se deli na EU delež in slovenski delež v razmerju 80:20, in sicer:

- EU - sredstva ESRR (80%): 913.322,49 EUR
- SLO - sredstva RS (20%): 228.330,63 EUR
- Skupaj sredstva CTN (100%): 1.141.653,12 EUR

Iz proračuna MOM sta načrtovana zneska za financiranje upravičenih stroškov v višini 138.185,80 EUR v letu 2019 in 147.227,49 EUR v letu 2020, kar skupaj znaša 285.413,29 EUR oziroma 20% celotnih upravičenih stroškov v teh dveh letih.

	v EUR
Skupni investicijski stroški (nediskontirani)	1.835.850,00
Od tega upravičeni stroški (EC) v tekočih cenah	1.577.334,09
Diskontirani investicijski stroški (DIC)	1.567.190,32
Diskontirani neto prihodki (DNR)	0,00

Tabela 6.5: Določitev diskontirane vrednosti

	v EUR
1a) Najvišji upravičeni izdatki (EE=DIC-DNR):	1.567.190,32
1b) Finančna vrzel (R=EE/DIC):	100,00%
2) Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R):	1.577.334,09
3a) Najvišja stopnja sofinanciranja EU (CRpa):	80,00%
3b) Izračun najvišjega zneska EU (DA*Crpa):	1.261.867,27

Tabela 6.6: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja

Neupravičeni stroški, tj. znesek DDV in DPN, bodo financirani v celoti iz občinskih proračunov.

6.6.2 Razdelitev predvidenih virov financiranja

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

- 40,67 % sofinanciranja s strani MOM oz. 782.694,47 EUR
- 59,33 % sofinanciranja iz sredstev CTN oz. 1.141.653,12 EUR, od tega:
 - 20 % iz proračuna RS oz. 228.330,63 EUR in
 - 80 % iz sredstev ESRR oz. 913.322,49 EUR.

	VIRI FINANCIRANJA	Leto 2017	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020	Skupaj	Delež v %
	Upravičeni stroški	12.295,08	137.972,60	690.928,98	736.137,43	1.577.334,09	100,00%
1	Mestna občina Maribor	12.295,08	137.972,60	138.185,80	147.227,49	435.680,97	20,00%
2	CTN	0	0	552.743,18	588.909,94	1.141.653,12	80,00%
	Sredstva RS (20%)	0	0	110.548,64	117.781,99	228.330,63	16,00%
	Sredstva ESRR (80%)	0	0	442.194,54	471.127,95	913.322,49	64,00%
	Neupravičeni stroški	2.704,92	30.353,97	152.004,37	161.950,24	347.013,50	100,00%
1	Mestna občina Maribor	2.704,92	30.353,97	152.004,37	161.950,24	347.013,50	100,00%
2	CTN	0	0	0	0	0	0,00%
	Viri skupaj	15.000,00	168.326,57	842.933,35	898.087,67	1.924.347,59	100,00%
1	Mestna občina Maribor	15.000,00	168.326,57	290.190,17	309.177,73	782.694,47	40,67%
2	CTN	0	0	552.743,18	588.909,94	1.141.653,12	59,33%
	Sredstva RS (20%)	0	0	110.548,64	117.781,99	228.330,63	11,87%
	Sredstva ESRR (80%)	0	0	442.194,54	471.127,95	913.322,49	47,46%

Tabela 6.7: Viri financiranja po letih za tekoče cene

6.7 Ekonomska upravičenost projekta

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

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

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

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

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

V okviru razvoja urbanih naselij bo operacija prispevala k:

- zagotavljanju čistih transportnih sistemov (prometna in neprometna infrastruktura za potrebe nemotoriziranega prometa),
- povečanju atraktivnosti urbanih območij zaradi izboljšanja infrastrukture za potrebe nemotoriziranih oblik prometa (kolesarji, pešci, ...),
- zmanjševanju razlik v kakovosti življenja ter ekonomski in socialni blaginji ob upoštevanju varstva okolja in zmanjševanju razlik v zdravju,
- načrtovanju učinkovitega javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti v mestih, vključno z intermodalnimi povezavami z drugimi trajnostnimi transportnimi sredstvi (npr., kolo-avtobus),
- vplivanju na potovalne navade s promocijo trajnostnih oblik mobilnosti in izbiro načina prevoza z nadgradnjo načrta trajnostne mobilnosti, povečanju blagostanja prebivalstva ob upoštevanju načel trajnostnega razvoja.

7. MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE, SKLADNO S ČASOVNIM NAČRTOM

7.1 Potrebna dokumentacija

Na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. L. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) je, glede na 4. Člen, ki določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije, za vodenje in izvajanje predmetne investicije potrebno zagotoviti:

- dokument identifikacije investicijskega projekta in
- investicijski program.

Celotna ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah z vključenim DDV je 1.835.850,00 EUR, kar presega 500.000,00 EUR.

Za potrebe izvedbe celotne investicije bo potrebno izdelati naslednjo dokumentacijo:

A. INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA

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

B. PROJEKTNA DOKUMENTACIJA

- idejna zasnova IDZ,
- PGD projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja (delno)
- PZI projekt za izvedbo,
- projekt izvedenih del PID

C. OSTALA DOKUMENTACIJA

- razpisne dokumentacije za izbore projektanta, nadzornika in izvajalca del