



Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,  
prometno inženirstvo in arhitekturo

# Koroška cesta z Glavnim trgom

## DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (DIIP)



**Skupna prometna raba prostora**

(Vir: UKM; <https://www.kamra.si/mm-elementi/item/glavni-trg-208.html>)

Številka projekta: UM FGPA 01-2018-ML

Maribor, januar 2018

*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.....	7
1.1 Investitor.....	7
1.2 Upravljanje projekta v fazi delovanja oz. obratovanja.....	7
1.3 Izdelovalec investicijske dokumentacije .....	8
2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO .....	9
2.1 Predmet investicije.....	9
2.2 Predstavitev investitorja.....	9
2.3 Analiza stanja mobilnosti.....	10
2.4 Opis razlogov za investicijsko namero .....	12
2.4.1 Opis razlogov za investicijsko namero .....	12
2.4.2 Namen investicije .....	12
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.....	14
3.2.3 Mestne strategije in politike - Celostna prometna stratega za Maribor in okolico .....	15
3.2.4 Trajnostna urbana strategija za Maribor (TUS) in Izvedbeni načrt (IN TUS) .....	18
3.2.5 Sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti, javni razpis Ministrstva za infrastrukturo .....	18
4 OPIS PROGRAMA in PREDSTAVITEV VARIANT .....	20
4.1 Primerjava variante »brez« investicij z varianto »z« investicijo.....	20
4.2 Opis programa/operacije - investicije .....	21
4.3 Terminski plan operacije .....	21
5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH.....	22
5.1 Opredelitev vrste projekta .....	22
5.2 Ocena investicijskih stroškov .....	22
5.3 Razmejitev na upravičene in neupravičene stroške .....	24
6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO .....	25
6.1 Predhodne idejne rešitve in študije .....	25
6.2 Vpliv investicije na okolje in stroškov .....	25
6.3 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo.....	25
6.4 Predvideni viri financiranja .....	26
7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE .....	27

## Kazalo tabel

---

<b>TABELA 1:</b>	Načrt financiranja investicije v tekočih cenah .....	6
<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>	Cilji in ciljne vrednosti za steber »Izkoristiti potencialne kolesarjenja« .....	17
<b>TABELA 5:</b>	Cilji in ciljne vrednosti za steber »Oblikovanje ponudbe privlačnega javnega potniškega prometa« .....	17
<b>TABELA 6:</b>	Ukrepi TUS za Maribor iz sklopa »Mobilni Maribor« .....	18
<b>TABELA 7:</b>	Terminski plan .....	21
<b>TABELA 8:</b>	Ocenjene vrednosti gradbenih in obrtniških del (vključno z vrtnarskimi deli in opremo): 22	
<b>TABELA 9:</b>	Specifikacija investicijskih stroškov programa v tekočih cenah: .....	23
<b>TABELA 10:</b>	Specifikacija investicijskih stroškov projekta v stalnih cenah: .....	23
<b>TABELA 11:</b>	Razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov v tekočih cenah: .....	24
<b>TABELA 12:</b>	Razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov v stalnih cenah: .....	24
<b>TABELA 13:</b>	Viri financiranja investicije v tekočih cenah .....	26

---

V letu 2010 je bil zaključen javni natečaj za izbiro »strokovno najprimernejše rešitve za ureditev širšega območja Glavnega trga v Mariboru ter paviljon Stari peron«. Namen natečaja je bil tudi pridobiti najustreznejšo arhitekturno urbanistično ureditev in prenovo širšega območja Glavnega trga v Mariboru ter pridobiti usmeritve za novo vsebino ter revitalizacijo Koroške ceste in Ulice kneza Koclja v območju starega mestnega jedra. S sklepom župana z dne 4. maj 2010 je bila podeljena ena druga nagrada ter dve enakovredni tretji nagradi. Avtorjem nagrajenih elaboratov je bila ponujena izdelava projektne dokumentacije. Tako sta bila:

- V marcu 2013 izdelan projekt za izvedbo (PZI) Ureditev ulic v starem mestnem jedru Maribora (izdelovalca MX-SI architectural studio), ki vsebuje tudi ureditev Koroške ceste od Glavnega trga do križišča pred tržnico
- V maju 2013 izdelan projekt za izvedbo (PZI) za Ureditev ožjega območja Glavnega trga v Mariboru (izdelovalca multiPlan arhitekti)

Prometni ureditvi obeh rešitve temeljita na takrat definiranih usmeritvah, po kateri se na potezi vzpostavlja enosmerni motorni promet v smeri zahod-vzhod. Predvidevata omejitve hitrosti ter prepovedi za težka tovorna vozila.

V letu 2018 namerava Mestna občina Maribor kandidirati na sredstva iz razpisa »Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (JR-UTM\_1/2017)« operativnega programa Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020; 4.prednostne osi »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna 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 prilagoditvenimi ukrepi«, specifičnega cilja 1 »Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih«.

Ugotavljamo, da:

- javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti ponuja zadostna sredstva za realizacijo že dolgo načrtovane prenove ožjega območja Glavnega trga s Koroško cesto do tržnice;
- je bila v letu 2015 sprejeta Celostna prometna strategija za Maribor, ki za obravnavano območje predvideva »območje z omejeno rabo motornih vozil« ter je predpogoj, da je za razpisana sredstva sploh možno kandidirati;
- da natečajne rešitve predvidevajo skupno rabo prostora ter omejitve pri motornem prometu, a je za izpolnitev vseh pogojev za kandidiranje za sredstva iz naslova razpisa (za »razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih«) potrebno novelirati predlagane rešitve prometne ureditve (predvsem ohranitev dvosmernega prometa za omejeno število uporabnikov skupnega prostora, ki objektivno omogočajo doseganje ciljev izboljšanja kakovosti zraka v mestih)

### **Namen investicije**

Ureditev ulic v starem mestnem jedru Maribora.

Z gradnjo primerne infrastrukture za trajnostno mobilnost se bo zagotovila njena uporabnost ter tako tudi sprememba potovalnih navad na račun manjše uporabe avtomobilov. Z izvedbo projekta se bo spremenila struktura prometnih načinov v Maribor, izboljšala privlačnost mestnega jedra ter izboljšala kakovost zraka.

### **Cilji investicije**

S prenovo tlakovanja in urbanega povišstva na območju Glavnega trga in Koroške ceste do tržnice vzpostaviti režim skupne rabe prometnih površin (velja tudi obratno).

## Območje izvajanja operacije

Operacija se bo izvajala na ožjem območju Glavnega trga (brez krožišča pri Starem mostu) ter na Koroški cesti od Glavnega trga do križišča s Strossmayerjevo nad tržnico.



(Vir: Google maps)

## Plan dela

V letu se pripravi ustrezna dokumentacija ter se izvede razpis za oddajo del. Gradbena in obrtniška dela se izvedejo v letu 2019.

## Viri financiranja

V prilogi k razpisni dokumentaciji »Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti« (JR-UTM\_1/2017, Priloga 1: Višina zagotovljenih sredstev po občinah) za Mestno občino Maribor navedenih: 2.110.417,74€, kar je bila osnova za razrez stroškov investicije.

(vir: [http://www.mzi.gov.si/si/javne\\_objave/javni\\_razpisi/](http://www.mzi.gov.si/si/javne_objave/javni_razpisi/))

**TABELA 1:** Načrt financiranja investicije v tekočih cenah

VIRI FINANCIRANJA (tekoče cene)	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
<b>Nepovratna sredstva EU:</b>	<b>0,00 €</b>	<b>2,110.417,00 €</b>	<b>2,110.417,00 €</b>
<i>Od tega:</i>			
<i>Gradbena in obrtniška dela, oprema</i>	0,00 €	2,110.417,00 €	2,110.417,00 €
<b>LASTNI UDELEŽBA MOM</b>	<b>386.217,40 €</b>	<b>1.365.539,60 €</b>	<b>1.751.757,00 €</b>
<i>Od tega:</i>			
<i>Gradbena in obrtniška dela, oprema</i>	196.571,64 €	678.728,00 €	875.299,64 €
<i>Projektna dokumentacija</i>	110.000,00 €	30.000,00 €	140.000,00 €
<i>Nadzor in investicijski inženiring</i>	- €	50.000,00 €	50.000,00 €
<i>Stroški informiranja in komuniciranja</i>	10.000,00 €	10.000,00 €	20.000,00 €
<i>Neupravičeni stroški (DDV)</i>	69.645,76 €	626.811,85 €	696.457,61 €
<b>SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA</b>	<b>386.217,40 €</b>	<b>3.475.956,60 €</b>	<b>3.862.174,00 €</b>

## 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:	Služba za razvone projekte in investicije - projektna pisarna, Urad za komunalo, promet in prostor
Odgovorna oseba za pripravo dokumentacije:	
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: Dr.Marko Renčelj  
Telefon: + 386 2 2294 368  
e-pošta: marjan.lep@um.si

Žig

Podpis:



## 2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

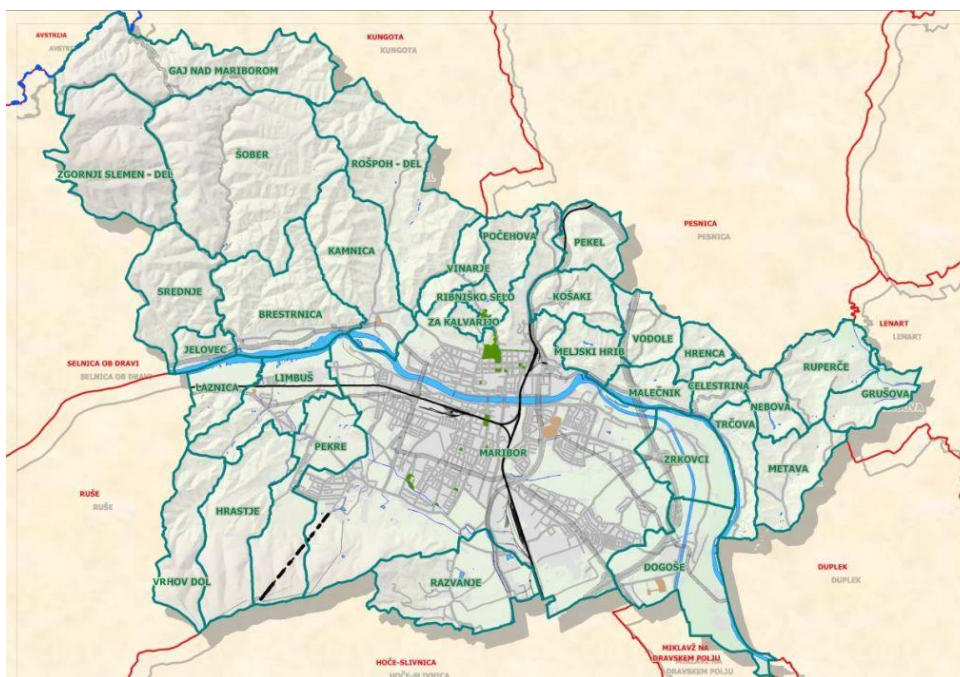
### 2.1 Predmet investicije

Uredi se tlakovanje in urbano pohoštvo na območju ožjega Glavnega trga in Koroške ceste od Glavnega trga do križišča nad tržnico tako, da **se vzpostavi skupna prometna raba površin**.

### 2.2 Predstavitev investitorja

Površina Mestne občine Maribor (MOM) znaša 147,5 km<sup>2</sup> in je imela 1.1.2017 111.079 prebivalcev oziroma 753 prebivalca na km<sup>2</sup> (Vir: SURS). Mestno občino Maribor sestavlja 33 naselij: Bresternica, Celestrina, Dogoše, Gaj nad Mariborom, Grušova, Hrastje, Hrenca, Jelovec, Kamnica, Košaki, Laznica, Limbuš, Malečnik, Maribor, Meljski Hrib, Metava, Nebova, Pekel, Pekre, Počehova, Razvanje, Ribniško selo, Rošpoh - del, Ruperče, Srednje, Šober, Trčova, Vinarje, Vodole, Vrhov Dol, Za Kalvarijo, Zgornji Slemen - del, Zrkovci, Brezje.

**SLIKA 1:** Mestna občina Maribor

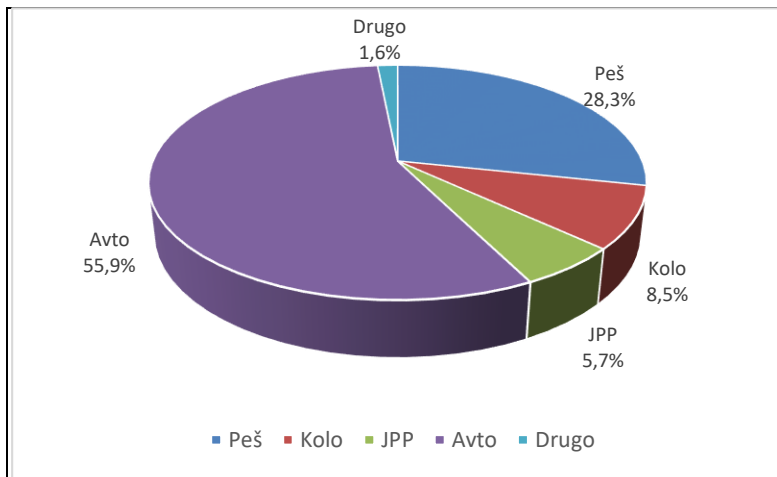


Vir: Spletna stran: Mestna občina Maribor

### 2.3 Analiza stanja mobilnosti

Prebivalci Maribora za svoja potovanja najpogosteje uporabljajo osebni avtomobil.

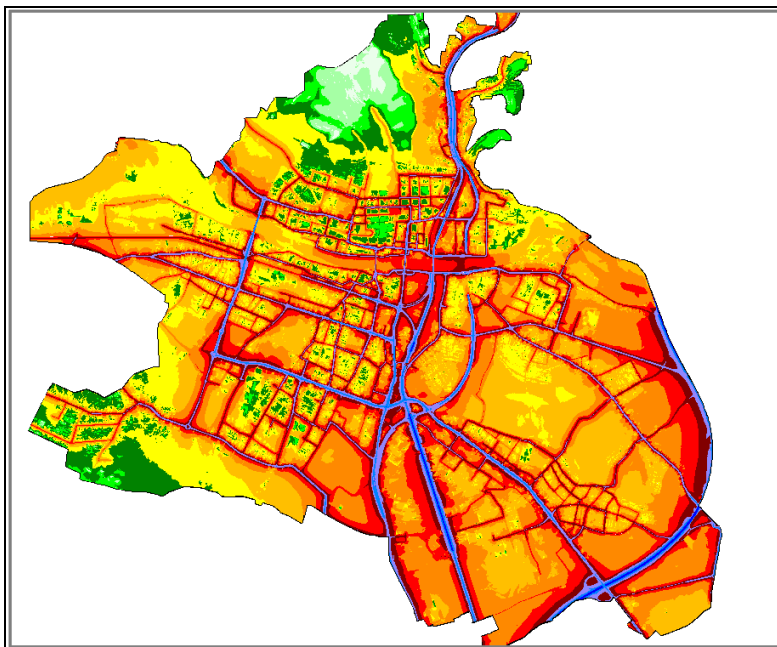
**SLIKA 2:** Kako se Mariborčani gibljemo po Mariboru?



Ankete po gospodinjstvih, 2016

Posledice čezmerne in pogosto tudi nepotrebne uporabe osebnega avtomobila nižajo splošno raven kakovosti življenja v mestu. Prebivalci mesta so čezmerno izpostavljeni hrupu<sup>1</sup> in emisijam<sup>2</sup> (predvsem delcem). Revitalizacija mestnega jedra je zaradi »pločevine« - mirujoče in gibajoče – blokirana<sup>3</sup>.

**SLIKA 3:** Čezmerna obremenjenost s hrupom vzdolž glavnih vpadnic v mesto



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

<sup>1</sup> Vir: Strateška karta hrupa mesta Maribor, Epi Spektrum, 2014

<sup>2</sup> Vir: CPS, 2015

<sup>3</sup> VIR; TUS za Maribor, 2015

Čezmerna uporaba osebnega avtomobila je v veliki meri pogojena z dejstvom, da Mariborčani na veliko relacijah nimajo ustrezne (dobre, konkurenčne) alternative – pešačenje, kolesarjenje ali uporaba javnega potniškega prevoza.

Na lestvici izzvov mobilnosti, ki s(m)o jo sestavili Mariborčani, so zgoraj navedena dejstva tudi prišla do izraza:

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

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

*CPS, 2015*

Z objavljenimi razpisi ministrstva za infrastrukturo se omiljuje problem št. 10, saj ta razpis eksplicitno zahteva spodbujanje mehkih oblik mobilnosti (pešačenje, kolesarjenje, uporabo avtobusov).

## 2.4 Opis razlogov za investicijsko namero

### 2.4.1 Opis razlogov za investicijsko namero

Območje obravnave že (vsaj) desetletje kliče po resni prenovi. Rešitve, že zasnovane v projektni dokumentaciji iz leta 2013 so predvsem zaradi pomanjkanja sredstev »na čakanju«. Z razpisi za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti se ponuja priložnost, predlagane rešitve tudi realizirati.

**SLIKA 4:** Območje obravnave



Širše območje obravnave; iz plakata 3.nagrajene rešitve avtorjev Mexican and slovenian architects, s.l.p., Marjan Bežan, Monica Juvera Jimenez, Boris Bežan (Vir: [https://www.zaps.si/index.php?m\\_id=natecaji\\_izvedeni&year=2010](https://www.zaps.si/index.php?m_id=natecaji_izvedeni&year=2010))

Največje pomanjkljivosti območja obdelave iz vidika trajnostne mobilnosti:

- **Dotrajana pohodna oziroma vozna površina;**
- **Ozka površina za pešce oziroma vozna površina,** ki še posebej pride do izraza na ozkih ulicah (Koroška cesta) ali pa tam kjer je kolesarska steza postavljena na ozek pločnik;
- **Nepovezan potek kolesarske površine;**
- **Neurejena smernost;**
- **Ovirajoč objekt na vozni površini,** ki je lahko v obliki prometnega znaka, ulične razsvetljave, urbane opreme ali parkiranih vozil.

### 2.4.2 Namen investicije

Območje obravnave tlakovati in opremiti z urbanim pohištvom tako, da bo prostor privlačen, varen in uporaben predvsem za pešce in manj večje kolesarje ter dobro dostopen z avtobusi in emisijsko ustreznimi vozili.

S temi investicijami želimo

- Neposredno izboljšati kakovost zraka ter posredno kakovost bivanja v mestu
- Posredno lajšati izvajanje prostorskih, okoljskih in prometnih politik, ki so restriktivna do uporabe osebnega avtomobila.

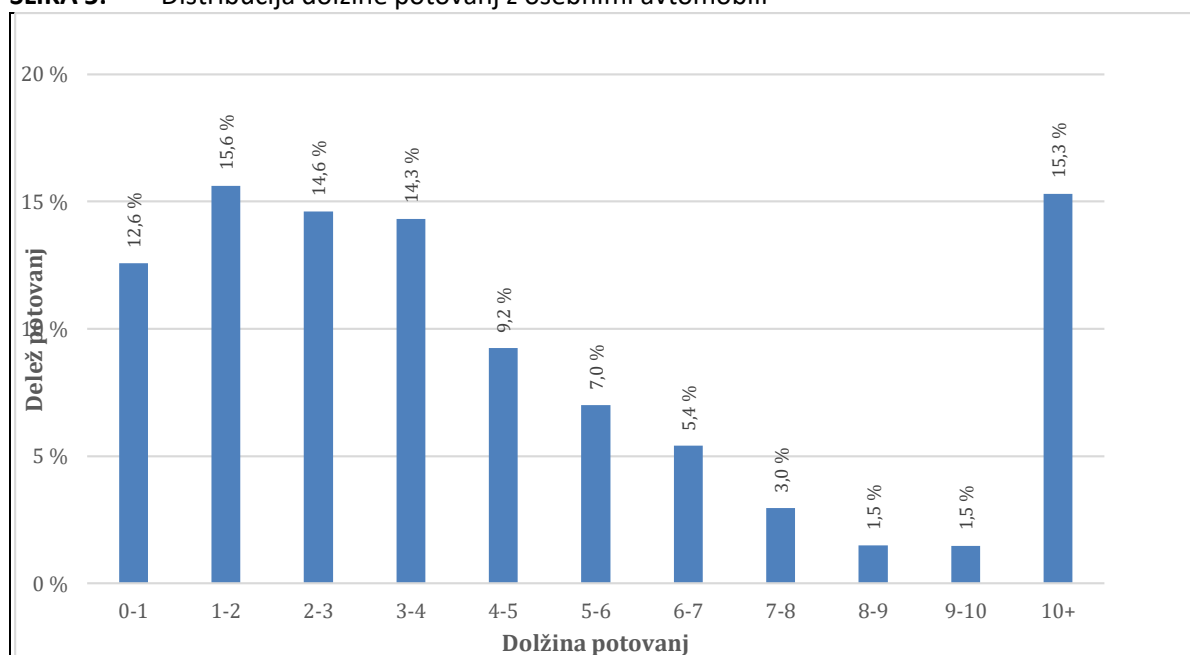
Z gradnjo primerne infrastrukture za trajnostno mobilnost se bo zagotovila njena uporabnost ter tako tudi sprememba potovalnih navad na račun manjše uporabe avtomobilov.

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

Kazalnik	Merska Enota	Izhodiščna Vrednost	Izhodiščn o leto	Ciljna vrednost (2021)	Vir podatka
Zmanjšanje prometne obremenitve na cestnem omrežju v mestnem središču	%	Števci na petih lokacijah	2017	za 4%	MOM

Da je zastavljene cilje realno možno doseči, nakazuje tudi dejstvo, da v Mariboru zelo veliko res kratkih poti opravimo z osebnimi avtomobili. Vozniki osebnih avtomobilov opravijo kar 57,6% svojih poti na razdalj do štiri kilometre.

**SLIKA 5:** Distribucija dolžine potovanj z osebnimi avtomobili



Ankete po gospodinjstvih, MOM, 2016

### 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 okolici, predvsem pa k zaustavitvi rasti deleža opravljenih poti z osebnimi vozili in zmanjšanju števila opravljenih »vozilo-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 iz Celostne prometne strategije mesta Maribor<sup>4</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.

#### STRATEŠKI CILJI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE MESTA MARIBOR

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

- 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).

##### 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. 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

---

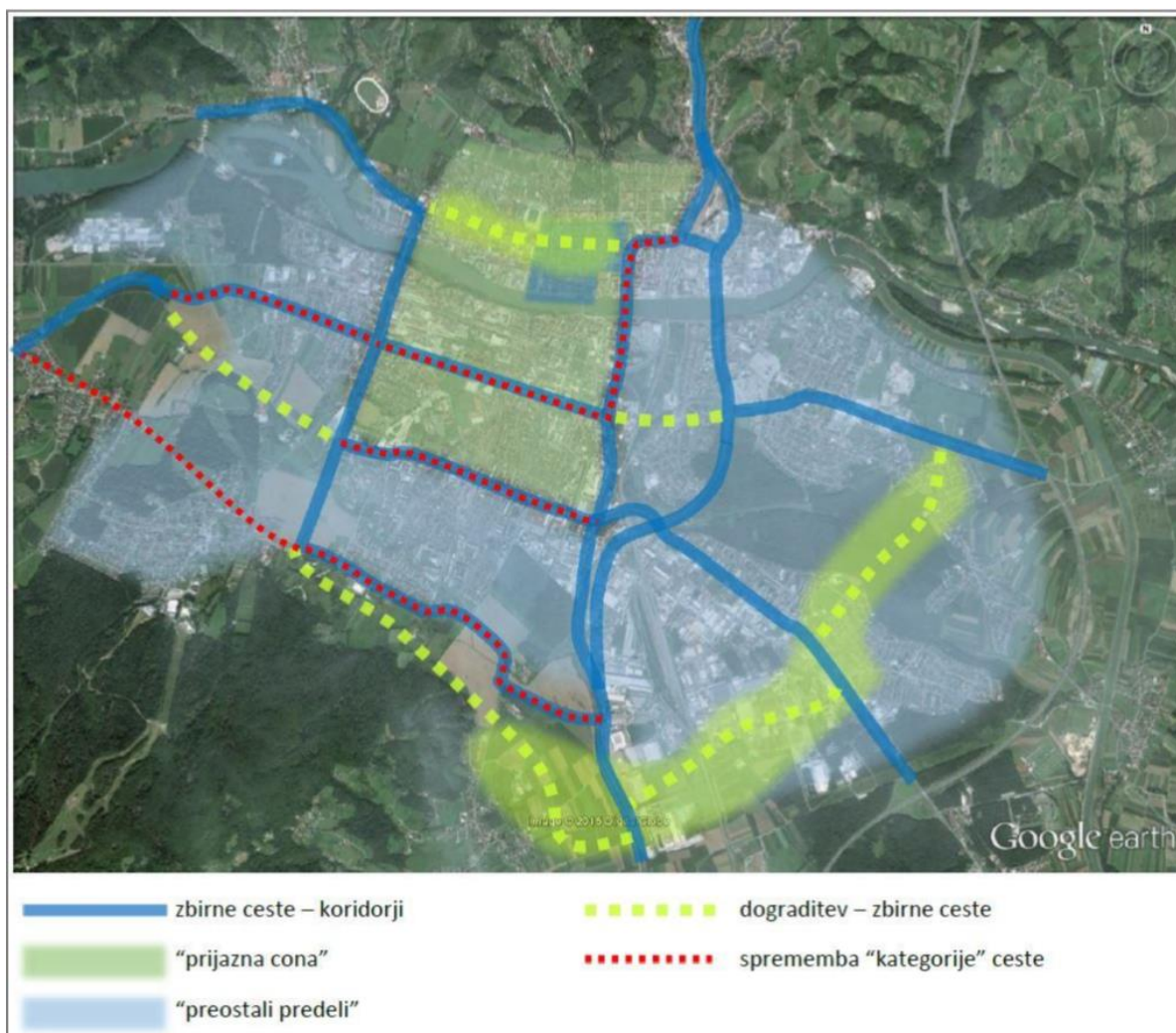
<sup>4</sup> Vir: Celostna prometna strategija mesta Maribor, 2015

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 osebnega avtomobila za poti pomembno prispeva k zmanjševanju emisij TGP in izboljševanju kakovosti zraka predvsem v mestih oziroma na drugih območjih s slabo kakovostjo zraka.

### 3.2.3 Mestne strategije in politike - Celostna prometna stratega za Maribor in okolico

Celostna prometna strategija za Maribor in okolico (v nadaljevanju CPS) je bila sprejeta v juliju 2015. Za območje obravnave tak celostna prometna strategija, kakor tudi općinski prostorski načrti predvidevajo omejeno, a skupno rabo prometnih površin.



**SLIKA 6:** Območje Glavnega trga in Koroške ceste leži v »prijazni coni«, v območju z izrazito omejeno rabo motornih vozil (CPS, julij 2015, str. 34)

Skupna prometna raba površin je pristop, kjer zaradi pomanjkanja prostora ni možno zagotoviti posebnih površin, rezerviranih samo za en način gibanja (pločnik, kolesarska steza, rumeni pas za javni potniški promet, vozni pas), temveč pešci, kolesarji, javni potniški promet ter določene vrste motornega cestnega prometa uporabljajo isto površino, v eni ravnini. Pri tem se hitrosti prilagajajo najpočasnejšemu in najšibkejšemu –tj. pešču, površine in urbano pohištvo pa se oblikujejo tako, da voznike sili v počasno in previdno vožnjo ter vzpostavljanje očesnega kontakta s pešci in kolesarji.

CPS predvideva v svojem drugem stebru – »**uveljavitev hoje kot pomembnega načina potovanj**« - postavlja cilje (CPS, str. 39):

## CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Cilji	Ciljne vrednosti
Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del dnevnih poti peš	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 20 % povečanje območij za pešce do 2018 (izhodišče 2010)</li> <li>- vzpostavitev »zelenih poteze« iz mestnega središča do vznožja Pohorja do 2020</li> <li>- vzpostavitev prvega pilotnega območja celovitega umirjanja prometa do 2017</li> <li>- vzpostavitev štirih novih območij celovitega umirjanja prometa v stanovanjskih soseskah do 2020,</li> <li>- prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v ožjem središču in zaledju do 2020</li> </ul>
Povečanje deleža hoje v mestnih potovanjih in prisotnosti pešcev v mestnem prostoru	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 15 % delež hoje med opravljenimi mestnimi potmi do 2020 (11 % v 2002)</li> <li>- 25 % manj otrok, ki jih vozijo v šolo oziroma vrtec z avtomobilom do 2020</li> </ul>
Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % in nič smrtnih žrtev do obdobja 2024-2026 (izhodiščno obdobje 2009-2011)</li> </ul>
Spremljanje števila in navad pešcev	<ul style="list-style-type: none"> <li>- podatkovna baza o obsegu in navadah pešcev do 2016, ki bo redno osveževana (na 2 leti)</li> </ul>

V svojem akcijskem načrtu (CPS, str. 41) pa predvideva:

PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MARIBOR, avgust 2013, POSODOBITEV: maj 2015

Izvedba

Načrt/studija



### DRUGI STEBER: CELOVITA PROMOCIJA HOJE

Akcijski načrt za celovito promocijo hoje

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1 Izboljšanje obstoječe infrastrukture	50.000 € letno	4	MOM						
2 Širitev območja za pešce	10.000 € projekt 150.000 € izvedba	2	MOM						
3a Omrežje pešpoti – dostop do JPP	10.000 € letno	2	MOM						
3b Omrežje pešpoti – zelene poteze	10.000 € letno	2	MOM						
3c Omrežje pešpoti - nova brv	ob predpostavki sofinanciranja 1.300.000 €	4	MOM in zunanji						
3d Omrežje pešpoti – nabrežje reke Drave - Lent	ob predpostavki sofinanciranja 3.600.000 €	4	MOM in zunanji						
3e Omrežje pešpoti – spodbujanje varnih poti v šole	ob predpostavki sofinanciranja 400.000 €	3	MOM, zunanji						
4 Izboljšanje pogojev za načrtovanje	že zajeto v ukrepih prvega stebra	2	MOM						
5 Promocijske in izobraževalne aktivnosti	že zajeto v ukrepih prvega stebra	2	MOM in zunanji						

Pri tem se v tem projektu neposredno uresničujejo ukrepi 1, 2, 3a, 3e, 4 in 5.



S predlaganimi rešitvami se uresničujejo tudi cilji stebra »kolesarjenje« ter – zaradi prometne ureditve, ki na območje obravnave selektivno spušča mestne avtobuse – v veliki meri tudi cilji »privlačnega javnega potniškega prometa«.

**TABELA 4:** Cilji in ciljne vrednosti za steber »Izkoristiti potenciale kolesarjenja«

Cilji	Ciljne vrednosti
Zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vzpostavitev rekreacijske kolesarske povezave oziroma zelene poteze iz mestnega središča do vznožja Pohorja do 2020</li> <li>- odpravljanje 3 nevarnih ali črnih točk za kolesarje letno od 2016</li> <li>- izgradnja oziroma označitev 1 km novih kolesarskih poti letno od 2016</li> <li>- vzpostavitev prve od kolesarskih poti z zaledjem do 2016, ostalih treh do 2025</li> <li>- vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja do leta 2025, vključno s kolesarskimi vpadnicami in s ključnimi povezavami v zaledje mesta</li> </ul>
Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 10 % delež opravljenih poti s kolesom med opravljenimi mestnimi potmi do 2020 (5 % v 2002)</li> <li>- 25 % manj otrok, ki jih vozijo v šolo oziroma vrtec z avtomobilom in 100 % več tistih, ki kolesarijo do 2020</li> <li>- povečanje deleža zaposlenih, ki na delo kolesarijo, za 100 % do leta 2025</li> </ul>
Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % do leta 2020 glede na povprečje v obdobju 2005-2010</li> </ul>
Spremljanje števila in navad kolesarjev	<ul style="list-style-type: none"> <li>- podatkovna baza o obsegu in navadah kolesarjev do 2016, ki bo redno osveževana (na 2 leti)</li> </ul>

CPS, 2015

**TABELA 5:** Cilji in ciljne vrednosti za steber »Oblikovanje ponudbe privlačnega javnega potniškega prometa«

#### CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Cilji	Ciljne vrednosti
Povečanje uporabe javnega potniškega prometa	<ul style="list-style-type: none"> <li>- povečanje deleža uporabe JPP za potovanja na delo JPP iz 12% (2002) na 20% (2025)</li> <li>- povečanje števila prepeljanih potnikov za 50% v 2020 glede na 2010 (vključene vse vrste JPP)</li> <li>- izboljšanje deleža abonentskih vozovnic v razmerju do enkratnega prevoza</li> </ul>
Izboljšanje ponudbe javnega prometa v mestu	<ul style="list-style-type: none"> <li>- okrepitev glavnih koridorjev in povečanje kakovosti storitve glede hitrosti in frekvenc, četrtna mestnih linij z vsaj 7 minutno frekvenco do 2018</li> <li>- povečanje kakovosti storitve glede točnosti, zmanjšanje zamud za 20% do 2019 glede na 2015</li> <li>- povečanje pestrosti ponudbe JPP v občini prilagojene za različne specifične situacije in skupine potnikov</li> <li>- izboljšanje konkurenčnosti osebnemu avtomobilu glede potovalnih časov (na 5 tipičnih relacijah v mestu) do 2018</li> </ul>
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>
Izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa za osebe z zmanjšano mobilnostjo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 80 % delež nizkopodnih vozil do leta 2018</li> <li>- delež postajališč prilagojenih slepim in slabovidnim, opremljenih z oznakami v tujih jezikih, 100% do 2020</li> </ul>
Izboljšanje podobe javnega potniškega prometa	<ul style="list-style-type: none"> <li>- izboljšanje zaznavanja JPP med prebivalci (rezultati redne ankete o zadovoljstvu uporabnikov)</li> </ul>

CPS, 2015

### 3.2.4 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 6:** 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

Med kazalniki, h katerim bo projekt zagotovo prispeval, so izpostavljeni »Izboljšanje kakovosti zraka v mestih« ter »Zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz osebnega avtomobilskega prometa«.

### 3.2.5 Sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti, javni razpis Ministrstva za infrastrukturo

Javni razpis z oznako JR-TM 1/2017 je bil objavljen v okviru Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014-2020. Predmet javnega razpisa je sofinanciranje operacij, ki bodo prispevale k razvoju trajnostne mobilnosti in s tem k izboljšanju kakovosti zraka v mestih ter k boljši povezanosti urbanih območij z njihovim zaledjem, zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih in povečanju prometne varnosti.

Predmet javnega razpisa je dodelitev nepovratnih sredstev posameznim občinam za sofinanciranje operacij, ki predstavljajo investicije v:

- **infrastrukturo za pešce,**
- infrastrukturo za kolesarje,
- avtobusna postajališča.

V okviru investicij v infrastrukturo za pešce bodo sofinancirani ukrepi:

- gradnje in/ali rekonstrukcije pločnikov in ostalih peš povezav,
- vzpostavitve prehodov za pešce in rekonstrukcije križišč ter
- **vzpostavitve skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne prometne ureditve** skladno s tretjim odstavkom 27. člena Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP, Uradni list RS, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo in 68/16).

Predvidena investicija – ureditev mestnih ulic (Glavnega trga ter dela Koroške ceste) – je predvsem investicija v infrastrukturo za pešce (čeprav se v okviru te investicije izboljšujejo tudi pogoji za kolesarjenje in uporabo avtobusnega mestnega javnega potniškega prometa). Celotna površina se bo preuredila v skupni prometni prostor, saj tako predvidevata tako nagrajena natečajna rešitev kot tudi Celostna prometna strategija.

Za ukrep  **uvedbe skupnega prometnega prostora kot eksperimentalna prometna ureditev**  razpis zahteva izpolnitev naslednjih specifičnih pogojev:

- Hitrost motornih vozil mora biti omejena na manj kot 30 km/h
- Pridobljeno mora biti soglasje za izvedbo eksperimentalne ureditve
- Prometna signalizacija: Na začetku območja mora biti jasno označeno, da gre za eksperimentalno prometno ureditev.

**Upravičeni stroški**, ki jih uspešen prijavitelj lahko uveljavlja so:

- nakup nezazidanih zemljišč (do 10% višine upravičenih stroškov operacije),
- gradnja nepremičnin,
- vzdrževalna dela,
- oprema in druga opredmetena osnovna sredstva,
- investicije v neopredmetena sredstva,
- stroški informiranja in komuniciranja (do 10% višine upravičenih stroškov operacije),
- stroški storitev zunanjih izvajalcev (študije o izvedljivosti projektov, projektna dokumentacija, nadzor in investicijski inženiring).

Med **merili za ocenjevanje prijav** za ukrep skupni prometni prostora kot eksperimentalna prometna ureditev, so v razpisu navedeni:

- Skupni prometni prostor se uvaja na območju, kjer je prej potekal motorni promet.
- Površine za mirujoči promet ali ustavljanje so jasno označene in ne presegajo 15% celotne površine, ali pa jih na javnih površinah v okviru ureditve skupnega prometnega prostora sploh ni.
- V območju je predvidena zasaditev dreves, vsaj eno drevo na 500 m<sup>2</sup> .
- V območju je predvidena postavitev urbane opreme
- Ureditev vsebuje tudi sistem označevanja za promocijo hoje kot prometnega načina

## 4 OPIS PROGRAMA IN PREDSTAVITEV VARIANT

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

Osnovni namen investicije v uvedbo **skupnega prometnega prostora** (kot ekperimentalne prometne ureditve) je zmanjšanje eksternih stroškov, ki jih povzroča 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>○ Ekonomska škoda</li><li>○ Zdravstvene težave</li></ul>
Zastoji	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Izguba časa</li><li>○ Direktna ovira za nekatere vrste transporta</li><li>○ Stres</li><li>○ Ekonomska škoda</li><li>○ Zmanjšana mobilnost</li></ul>
Hrup	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Zdravstveni problemi</li><li>○ Stres</li><li>○ Neudobno okolje za življenje</li></ul>
Izpušni plini	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Onesnaženje zraka</li><li>○ Spreminjanje podnebja</li><li>○ Zdravstveni problemi</li></ul>
Infrastruktura	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Škodljiv vpliv na biodiverzitetu</li><li>○ Odrezane lokalne skupnosti, ki jim prometna infrastruktura prinaša le nezaželene stranske učinke</li><li>○ Uničenje okolja</li></ul>

Vrednost teh negativnih stroškov se za Slovenijo ocenjuje med **0,11** (v izvenkoničnem času) do **0,23 €/km** (Vira: Lep et al.: *Eksterni stroški prometa*, (2004), *Handbook of External Costs of Transport*, (2008, stran 103)).

Z investicijo želimo doseči, da se bo **delež** individualnega motoriziranega prometa na območju Maribora v štirih letih zmanjšal vsaj za 4%. Ker se na območju MOM na dan opravi vsaj 1.000.000 kilometrov z motornimi vozili, bi že zmanjšanje za 1% pomenilo prihranek vsaj 10.000 km ter po najbolj konzervativni oceni prihranek 1.000 € na dan.

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

## 4.2 Opis programa/operacije - investicije

Izvede se rekonstrukcija ožjega (zahodnega) območja Glavnega trga v skladu s projektno dokumentacijo »Ureditev ožjega območja Glavnega trga v Mariboru«, PZI – projekt za izvedbo, št. 136-12 (2013), ki ga je izdelal multiPlan arhitekti d.o.o.<sup>5</sup>.

Izvede se rekonstrukcija Koroške ceste od Glavnega trga do križišča pred tržnico v skladu s projektno dokumentacijo »Ureditev ulic v starem mestnem jedru« (PZI iz 2013), ki ga je izdelal MX-SI architectural studio.

Izvedejo se aktivnosti informiranja in komuniciranja

## 4.3 Terminski plan operacije

V prvem in drugem četrletju 2018 se dokončuje potrebna investicijska in projektna dokumentacija (predinvesticijska zasnova in investicijski program, izdelava elaborata prometne ureditve, novelirajo se projekti za izvedbo).

V drugem četrletju 2018 bo MOM pridobi(va)la potrebna sredstva na razpisu Ministrstva za infrastrukturo.

V tretjem in četrtem četrletju bo MOM pripravila in izvedla javna naročila za oddajo predvidenih gradbenih in obrtniških del.

Vzporedno z napredovanjem postopkov pridobivanja sredstev in oddaje del se bo izvajala aktivnosti informiranja o poteku del ter spremembah režimov dostopa do območja investicije. Skladno z elaboratom vodenja prometa tekom del se bo informiralo javnost o spremembah linij javnega potniškega prometa, o možnostih dostave ter dostopa do lokacij na območju izvajanja investicije.

Prva gradbena dela se bodo pričela v zadnjem četrletju 2018 ter intenzivirala v letu 2019. Med delom se bo izvajal gradbeni in projektantski nadzor ter pripravil projekt izvedenih del (PID).

**TABELA 7:** Terminski plan

	2017				2018				2019				2020				
Priprava dokumentacije (PIZ, IP, PZI, PID)																	
Prijava in sodelovanje pri razpisu MZI, poročanje																	
Izvedba JN																	
Nadzor (gradbeni in projektantski)																	
Komunuciranje in informiranje																	
Izvedba gradbenih in obrtniških del																	

<sup>5</sup> Iz območja obravnave tega PZIja se izvzame območje krožnega prometa pri Starem mostu.

## 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

Projektantski predračuni za gradbena, obrtniška in vrtnarska dela so ocenjeni na:

**TABELA 8:** Ocenjene vrednosti gradbenih in obrtniških del (vključno z vrtnarskimi deli in opremo):

Projektantska ocena stroškov <sup>6</sup>	Tlorisna površina	Ocenjena vrednost (brez DDV) / m <sup>2</sup>	Ocenjena vrednost (brez DDV)
Ožje območje Glavnega trga <sup>7</sup>	7.150 m <sup>2</sup>	280 € / m <sup>2</sup>	2.002.000 €
Koroška cesta od GT do tržnice	3.755 m <sup>2</sup>	250 € / m <sup>2</sup>	939.000 €
	<b>10.755 m<sup>2</sup></b>		<b>2.941.000 €</b>

Za investicije so v razpisni dokumentaciji navedene **najvišje vrednosti (še) upravičenih stroškov**. Ker gre za skupno prometno rabo prostora, se maksimalni stroški za posamezne modalitete lahko seštevajo (tolmačenje iz razpisne dokumentacije) ter lahko znašajo do 250 € / m<sup>2</sup> <sup>8</sup>

Projektantska ocena stroškov iz PZI (2013)	Tlorisna površina	Ocenjena vrednost projektanta (brez DDV, a z nekaterimi inštalacijami, ki niso (več) predmet te operacije)
Ožje območje Glavnega trga	7.737 m <sup>2</sup>	3.550.000 €
Koroška cesta od Gl.t. do tržnice	3.755 m <sup>2</sup>	1.200.000 €
	<b>11.592 m<sup>2</sup></b>	<b>4.750.000 €</b>

<sup>7</sup> Ocena je opravljena »brez območja krožišča pri starem mostu«.

<sup>8</sup> Stroški opreme na podobmočju ožji Glavni trg,

**TABELA 9:** Specifikacija investicijskih stroškov programa v tekočih cenah:

Stroški investicije (tekoče cene)	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
<i>Gradbena in obrtniška dela, oprema (brez DDV)</i>	196.571,64 €	2.789.145,00 €	2.985.716,64 €
<i>Projektna in investicijska dokumentacija (brez DDV)</i>	110.000,00 €	30.000,00 €	140.000,00 €
<i>Nadzor in investicijski inženiring (brez DDV)</i>	- €	50.000,00 €	50.000,00 €
<i>Stroški informiranja in komuniciranja (brez DDV)</i>	10.000,00 €	10.000,00 €	20.000,00 €
<b>DDV</b>	69.645,76 €	626.811,85 €	696.457,61 €
<b>SKUPAJ</b>	<b>386.217,40 €</b>	<b>3.475.956,60 €</b>	<b>3.862.174,00 €</b>

	2017	2018	2019	2020
<b>Napoved inflacije*</b>	1,5%	1,6%	2,1%	

\* VIR: UMAR Jesenska napoved povprečne inflacije (UMAR, 2017)<sup>9</sup>

**TABELA 10:** Specifikacija investicijskih stroškov projekta v stalnih cenah:

Stroški investicije (tekoče cene)	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
<i>Gradbena in obrtniška dela, oprema (brez DDV)</i>	196.571,64 €	2.745.221,46 €	2.941.793,10 €
<i>Projektna in investicijska dokumentacija (brez DDV)</i>	110.000,00 €	29.527,56 €	139.527,56 €
<i>Nadzor in investicijski inženiring (brez DDV)</i>	- €	49.212,60 €	49.212,60 €
<i>Stroški informiranja in komuniciranja (brez DDV)</i>	10.000,00 €	9.842,52 €	19.842,52 €
<b>DDV</b>	69.645,76 €	616.940,80 €	686.586,56 €
<b>SKUPAJ</b>	<b>386.217,40 €</b>	<b>3.450.744,93 €</b>	<b>3.836.962,33 €</b>

<sup>9</sup> Vir:

[http://www.umar.gov.si/fileadmin/user\\_upload/napovedi/jesen/2017/Napoved\\_glavnih\\_makroekonomskih\\_agregatov.pdf](http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/napovedi/jesen/2017/Napoved_glavnih_makroekonomskih_agregatov.pdf)

### 5.3 Razmejitev na upravičene in neupravičene stroške

V skladu z razpisom 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 11:** Razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov v tekočih cenah:

Stroški investicije (tekoče cene)	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
<b>Upravičeni stroški</b>			<b>3.195.716,64 €</b>
<i>Gradbena in obrtniška dela, oprema (brez DDV)</i>	196.571,64 €	2.789.145,00 €	2.985.716,64 €
<i>Projektna in investicijska dokumentacija (brez DDV)</i>	110.000,00 €	30.000,00 €	140.000,00 €
<i>Nadzor in investicijski inženiring (brez DDV)</i>	- €	50.000,00 €	50.000,00 €
<i>Stroški informiranja in komuniciranja (brez DDV)</i>	10.000,00 €	10.000,00 €	20.000,00 €
<b>Neupravičeni stroški</b>			<b>696.457,61 €</b>
<i>DDV</i>	69.645,76 €	626.811,85 €	696.457,61 €
<b>SKUPAJ</b>	<b>386.217,40 €</b>	<b>3.475.956,60 €</b>	<b>3.862.174,00 €</b>

**TABELA 12:** Razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov v stalnih cenah:

	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
<b>Upravičeni stroški</b>			<b>3.150.375,78 €</b>
<i>Gradbena in obrtniška dela, oprema (brez DDV)</i>	196.571,64 €	2.745.221,46 €	2.941.793,10 €
<i>Projektna in investicijska dokumentacija (brez DDV)</i>	110.000,00 €	29.527,56 €	139.527,56 €
<i>Nadzor in investicijski inženiring (brez DDV)</i>	- €	49.212,60 €	49.212,60 €
<i>Stroški informiranja in komuniciranja (brez DDV)</i>	10.000,00 €	9.842,52 €	19.842,52 €
<b>Neupravičeni stroški</b>			<b>686.586,56 €</b>
<i>DDV</i>	69.645,76 €	616.940,80 €	686.586,56 €
<b>SKUPAJ</b>	<b>386.217,40 €</b>	<b>3.450.744,93 €</b>	<b>3.836.962,33 €</b>



## 6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

---

### 6.1 Predhodne idejne rešitve in študije

Kot vodilo za izdelavo DIIP smo uporabljali:

- Projekta PZI za zadevno območje
- Koncept prometno planerskih specifikacij za kolesarsko infrastrukturo v urbanih območjih, Smernice ministrstva za infrastrukturo, 2016
- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020

### 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 tovornega 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 projektov trajnostne mobilnosti se zniža obseg prevoženih kilometrov osebnih avtomobilov v urbanih središčih, kar bo pozitivno vplivalo na okolje in družinske izdatke za mobilnost.

### 6.3 Kadrovsko 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 in projektantskega nadzora,
- izvedbe načrtovanih del.

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

## 6.4 Predvideni viri financiranja

MOM bo predmetno investicijo prijavila na:

*Javni razpis za izbor operacij delno financira Evropska unija, in sicer iz Kohezijskega sklada. Predmetni razpis za izbor operacij se izvaja v okviru »Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014 - 2020«, prednostne osi 4 »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna 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 prilagoditvenimi ukrepi«, specifičnega cilja 1 »Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih«.*

V poglavju **3.2.1 Način financiranja in višina financiranja** je navedeno:

*S sredstvi evropske kohezijske politike bo sofinanciranih **80 % upravičenih stroškov operacije** glede na omejitve tega javnega razpisa (od tega 85 % iz sredstev Kohezijskega sklada in 15 % integralnih sredstev MZI). Če za operacije, ki ustvarjajo prihodke, izračun finančne vrzeli izkazuje nižjo stopnjo sofinanciranja ali če vloga presega zagotovljena razpoložljiva sredstva evropske kohezijske politike za posamezno občino, bo znesek sofinanciranja ustrezno nižji. Sredstva lastne udeležbe v višini 20 % ali več upravičenih stroškov in neupravičenih stroškov ter morebitne stroške primanjkljaja mora zagotavljati upravičenec.*

Ocenjeni upravičeni stroški investicije v tekočih cenah znašajo:	<b>3.195.716,64 €</b>
S sredstvi evropske kohezijske politike bi lahko bilo sofinanciranih 80%:	<b>2.556.573,31 €</b>
Razpisana sredstva za Mestno občino Maribor so omejena na:	<b>2.110.417,74 €</b>

Na podlagi teh vhodnih podatkov, je narejen *razrez virov financiranja investicije*:

**TABELA 13:** Viri financiranja investicije v tekočih cenah

VIRI FINANCIRANJA (tekoče cene)	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
<b>Nepovratna sredstva EU:</b>	<b>0,00 €</b>	<b>2,110.417,00 €</b>	<b>2,110.417,00 €</b>
<i>Gradbena in obrtniška dela, oprema</i>	0,00 €	2,110.417,00 €	2,110.417,00 €
<b>LASTNI UDELEŽBA MOM</b>	<b>386.217,40 €</b>	<b>1.365.539,60 €</b>	<b>1.751.757,00 €</b>
<i>Gradbena in obrtniška dela, oprema</i>	196.571,64 €	678.728,00 €	875.299,64 €
<i>Projektna dokumentacija</i>	110.000,00 €	30.000,00 €	140.000,00 €
<i>Nadzor in investicijski inženiring</i>	- €	50.000,00 €	50.000,00 €
<i>Stroški informiranja in komuniciranja</i>	10.000,00 €	10.000,00 €	20.000,00 €
<i>Neupravičeni stroški (DDV)</i>	69.645,76 €	626.811,85 €	696.457,61 €
<b>SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA</b>	<b>386.217,40 €</b>	<b>3.475.956,60 €</b>	<b>3.862.174,00 €</b>

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

---

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 2.500.000 EUR **potrebno pripraviti predinvesticijsko zasnovo in investicijski program.**

Ker projekt ne ustvarja neposrednih prihodkov, se kot koristi projekta upoštevajo zmanjšani eksterni stroški zaradi zmanjšane uporabe osebnega avtomobila ter zaradi povečanja zdravja prebivalcev. V tem kontekstu se mora prikazati analiza upravičenosti oziroma primerjava variant »z investicijo« in »brez investicije«.

Za izvedbo projektov je potrebna dokumentacija PZI (**projekt za izvedbo**). Zaradi določenih zahtev razpisne dokumentacije ter preteklega časa od izdelave izvirne PZI (2013) dokumentacije, je to potrebno novelirati.

Za potrebe razpisa je potrebno pripraviti **elaborat eksperimentalne prometne ureditve.**

Pridobitev gradbenega dovoljenja ni potrebna, saj dela spadajo med investicijska vzdrževalna dela v javno korist.

Za posege na obstoječih objektih in površinah je potrebno preveriti potrebo po **pridobitvi soglasij.**