



MESTNA OBČINA MARIBOR
ŽUPAN

Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor,
www.maribor.si, email: mestna.obcina@maribor.si

00700-1/2016-1

GMS - 730

Številka: 41101-19/2017
Datum: 24.08.2018

MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR

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

NASLOV GRADIVA: DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA ZA UREDITEV CAFOVE
ULICE

GRADIVO PRIPRAVIL: URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN PROSTOR
Sektor za komunalno in promet

GRADIVO PREDLAGA: dr. Andrej Fištravec, župan

POROČEVALEC: Aleš Klinc, Višji svetovalec
Dr.Marjan LEP, UM - FGPA

PREDLOG SKLEPA št. 1:

1. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme Dokument identifikacije investicijskega projekta – DIIP za projekt UREDITEV CAFOVE ULICE.
2. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme sklep, da se v skladu s potrjenim dokumentom DIIP odpre nova proračunska postavka UREDITEV CAFOVE ULICE, ter odpre projekt v NRP z nazivom »CPS – Ureditev Cafove ulice« s predlagano dinamiko financiranja. Sredstva za leto 2018 se zagotovijo iz postavke »152001 – Tehnično urejanje prometa«.
3. Mestni svet pooblašča župana, za potrditev morebitnih sprememb in popravkov, ki bi bili potrebni za prijavo projekta na razpis.

dr. Andrej Fištravec
župan Mestne občine Maribor

Priloge:
- Obrazložitev



MESTNA OBČINA MARIBOR
MESTNA UPRAVA
URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN PROSTOR
Sektor za komunalno in promet

Številka: 41001-689/2018
Datum: 24.08.2018

PODPISNI LIST
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA IZREDNI SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR

Naslov gradiva:	DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA ZA UREDITVE CAFOVE ULICE
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	DIIP ZA UREDITEV CAFOVE ULICE

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Aleš KLINC, Višji svetovalec	Sektor za komunalno in promet	24.8.2018	
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Vili EISENHUT Sekretar	Sektor za komunalno in promet	27.8.2018	
Gradivo usklajeno s pristojnimi organi (če je gradivo pripravljeno izven MOM):	BRANKA KRAJNC, SEKRETARKA	SSZ	27.08.18	
Dodatni pregled na predlog pripravljavca				

Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	27.8.2018	
---	-----------------	------------------------------------	-----------	--

Gradivo pregledal direktorica MU	Mag. Mateja CEKIČ	Kabinet župana	27. 08. 2018	
Gradivo podpisal župan:	Dr. Andrej FIŠTARVEC	Kabinet župana	27. 08. 2018	

OBRAZLOŽITEV

1. UVODNO POJASNILO, PODLAGA ZA POBUDO

V juniju 2018 je bila pripravljena Idejna zasnova (IDZ) preureditve Cafove ulice v Mariboru, ki jo je izdelal biro »kreativa-projekt«. V letu 2018 namerava Mestna občina Maribor kandidirati na sredstva iz razpisa (3.poziv) »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 načrtovane prenove Cafove ulice v Mariboru;
- 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;
- idejna zasnova predvideva skupno prometno rabo prostora ter omejitve pri motornem prometu, kar zahteva oziroma pričakuje zgoraj omenjeni razpis; pri tem pa je za pridobitev sredstev iz navedenega vira treba upoštevati razpisne zahteve.

Območje izvajanja operacije

SLIKA 1: Območje izvajanja operacije; Cafova ulica v Mariboru



(Vir: Idejna zasnova Cafove ulice v Mariboru, Cafova Uliva V1.pdf, kreativa-projekt, 2018)

Namen investicije

Ureditev ulic v Mariboru, da bodo te prijaznejše za pešce in kolesarje ter tako omogočile oživitev ulic v mestu. Z izvedbo projekta se bo spremenila struktura prometnih načinov v Maribor, izboljšala privlačnost mestnega jedra ter izboljšala kakovost zraka.

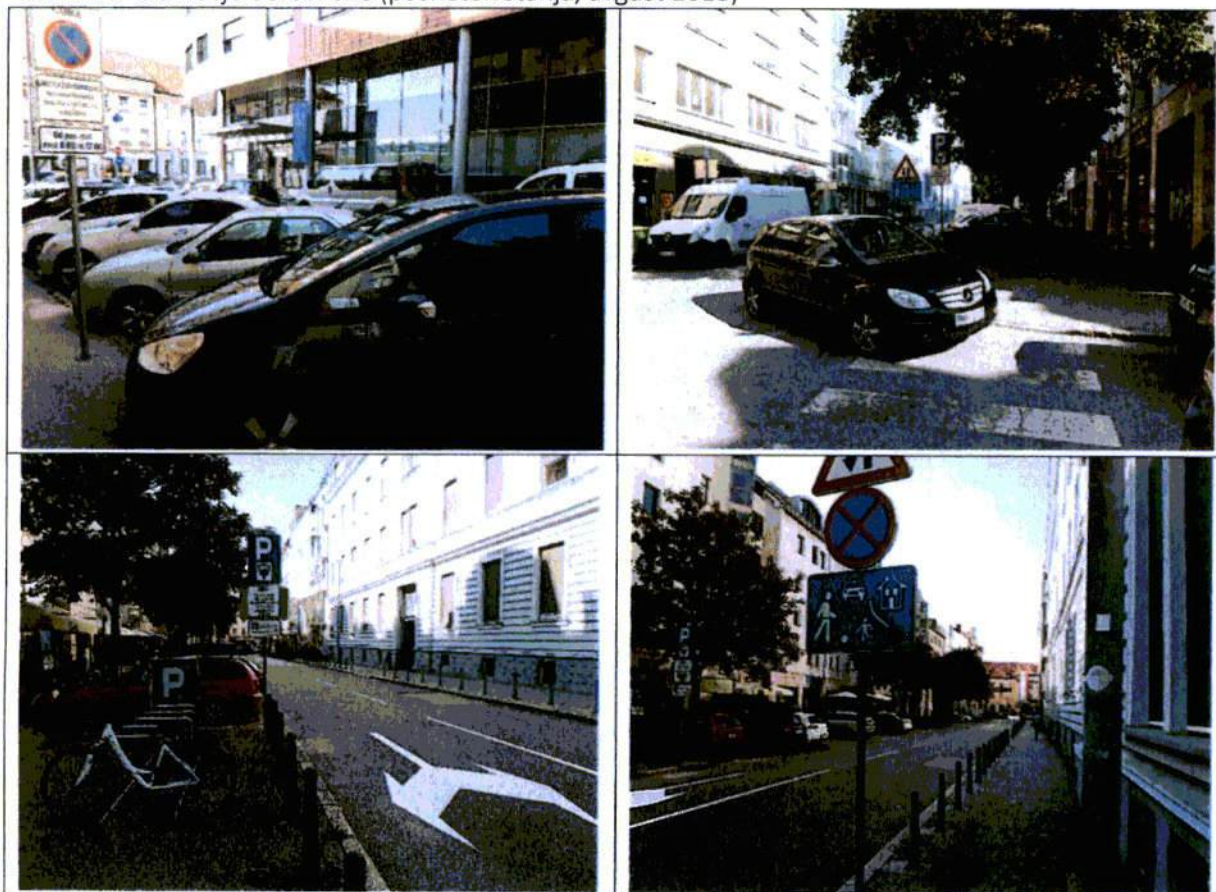
2. Opis razlogov za investicijsko namero

Območje obravnave ni privlačno ter ne spodbuja oživljanja ulic.

Območje Cafove ulice:

- Ni oblikovano tako, da bi bilo privlačno za »druženje na ulici« (*»Street life is the motor of society, where humans come together«*).
- Je oblikovano po principu strogega ločevanja (segregacije prostora) z veliko površine, namenjene parkiranju in ustavljanju motornih vozil, ustvarjeni so koridorji.
- Ne omogoča izvajanja vrste aktivnosti s katerimi bi dve izobraževalni ustanovi, locirani vzdolž ulice, lahko izpolnjevali svoje poslanstvo (prireditve). Na območju obravnave sta na zahodni strani locirani Srednja ekonomska šola ter Višja šola za gostinstvo in turizem. Obe izobraževalni ustanovi potrebujeata bolj urejene in motornega prometa proste površine pred svojimi poslopji.
- Kljub prometnim znakom, ki korektno zapovedujejo obnašanje udeležencev v prometu, ti pravil ne spoštujejo.
- Prometne površine so oblikovane tako, da se pešci in kolesarji počutijo ogrožene in se je izogibajo...
- Dotrajana pohodna oziroma vozna površina.

SLIKA 2: Območje obravnave (posnetek stanja, avgust 2018)



3. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE

a. 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.

Tabela 1: Specifikacija investicijskih stroškov programa v tekočih cenah:

Stroški investicije (tekoče cene)	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
Upravičeni stroški	5.000,00 €	332.946,60 €	337.946,60 €
Gradnja nepremičnin – brez komunalnih vodov (brez DDV)	0,00 €	203.106,60 €	203.106,60 €
Oprema (brez DDV)	0,00 €	112.040,00 €	112.040,00 €
Stroški informiranja in komuniciranja (brez DDV)	0,00 €	2.000,00 €	2.000,00 €
Stroški zunanjih izvajalcev (brez DDV)	5.000,00 €	15.800,00 €	20.800,00 €
Neupravičeni stroški		147.548,25 €	147.548,25 €
Gradnja – komunalni vodi (brez DDV)	0,00 €	60.000,00 €	60.000,00 €
DDV	0,00 €	87.548,25 €	87.548,25 €
SKUPAJ	0,00 €	485.494,90 €	485.494,90 €

Viri financiranja

Upravičeni stroški programa se v višini 80% financirajo iz virov Ministrstva za infrastrukturo - »Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti« (JR-UTM_1/2017), kjer so predvidena tudi sredstva za Mestno občino Maribor (vir: http://www.mzi.gov.si/si/javne_objave/javni_razpisi/).

20% upravičenih stroškov ter neupravičeni stroški projekta se financirajo iz proračuna MOM.

Tabela 2: Viri financiranja investicije v tekočih cenah

VIRI FINANCIRANJA (tekoče cene)	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
Nepovratna sredstva EU:	0,00 €	270.357,30 €	270.357,30 €
LASTNI UDELEŽBA MOM	0,00 €	215.137,60 €	215.137,60 €
20 % upravičenih stroškov		67.589,30 €	67.589,30 €
Neupravičeni stroški (komunalni vodi in DDV)	5.000,00	142.548,30 €	147.548,30 €
SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA	0,00 €	485.494,90 €	485.494,90 €

Rok za prijavo na razpis je dne 12.9.2018, izvedba del je v letu 2019.

PREDLOG SKLEPA št. 1:

1. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme Dokument identifikacije investicijskega projekta – DIIP za projekt UREDITEV CAFOVE ULICE.
2. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme sklep, da se v skladu s potrjenim dokumentom DIIP odpre nova proračunska postavka UREDITEV CAFOVE ULICE, ter odpre projekt v NRP z nazivom »CPS – Ureditev Cafove ulice« s predlagano dinamiko financiranja. Sredstva za leto 2018 se zagotovijo iz postavke »152001 – Tehnično urejanje prometa«.
3. Mestni svet pooblašča župana, za potrditev morebitnih sprememb in popravkov, ki bi bili potrebni za prijavo projekta na razpis.

Pripravil:

Aleš KLINC, univ.dipl.inž.prom.

Višji Svetovalec III



Cafova ulica

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (DIIP)



Skupna prometna raba prostora

(Vir: Idejna zasnova Cafove ulice v Mariboru, Cafova Uliva V1.pdf, kreativa-projekt, 2018)

Številka projekta: UM FGPA 11-2018-ML

Maribor, avgust 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
3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE	13
3.1 Cilji investicije	13
3.2 Usklajenost s strategijami in politikami	13
3.2.1 Evropske strategije in politike	13
3.2.2 Državne strategije in politike	13
3.2.3 Mestne strategije in politike - Celostna prometna stratega za Maribor in okolico	14
3.2.4 Trajnostna urbana strategija za Maribor (TUS).....	16
3.2.6 Sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti, javni razpis Ministrstva za infrastrukturo.....	17
4 OPIS PROGRAMA in PREDSTAVITEV VARIANT.....	19
4.1 Primerjava variante »brez« investicij z varianto »z« investicijo	19
4.2 Opis programa/operacije - investicije.....	20
4.4 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	25
6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO	26
6.1 Predhodne idejne rešitve in študije.....	26
6.2 Vpliv investicije na okolje in stroškov	26
6.3 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo	26
6.4 Predvideni viri financiranja	27
6.6 Informacija o ekonomski upravičenosti projekta	28
7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE.....	29

Kazalo tabel

TABELA 1:	Načrt financiranja investicije v tekočih cenah	6
TABELA 2:	Viri financiranja investicije v tekočih cenah.....	Napaka! Zaznamek ni definiran.
TABELA 3:	Izzivi mobilnosti v Mariboru in okolici	11
TABELA 4:	Cilji in ciljne vrednosti za steber »Izkoristiti potenciale kolesarjenja«	16
TABELA 5:	Ukrepi TUS za Maribor iz sklopa »Mobilni Maribor«	16
TABELA 6:	Terminski plan operacije.....	21
TABELA 7:	Ocenjene vrednosti gradnje, opreme in tujih storitev:	22
TABELA 8:	Skupne ocenjene vrednosti gradnje nepremičnin, vrednosti opreme, informiranja in komuniciranja ter stroškov zunanjih izvajalcev:.....	23
TABELA 9:	Specifikacija investicijskih stroškov programa v tekočih cenah:.....	24
TABELA 10:	Specifikacija investicijskih stroškov programa v stalnih cenah:.....	24
TABELA 11:	Specifikacija investicijskih stroškov programa v tekočih cenah:.....	25
TABELA 12:	Specifikacija investicijskih stroškov programa v stalnih cenah:	Napaka! Zaznamek ni definiran.
TABELA 13:	Viri financiranja investicije v tekočih cenah.....	27

V juniju 2018 je bila pripravljena Idejna zasnova (IDZ) preureditve Cafove ulice v Mariboru, ki jo je izdelal biro »kreativa-projekt«. V letu 2018 namerava Mestna občina Maribor kandidirati na sredstva iz razpisa (3.poziv) »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 načrtovane prenove Cafove ulice v Mariboru;
- je bila v letu 2015 sprejeta Celostna prometna strategija za Maribor, ki obravnava območje predvideva »območje z omejeno rabo motornih vozil« ter je predpogoj, da je za razpisana sredstva sploh možno kandidirati;
- idejna zasnova predvideva skupno prometno rabo prostora ter omejitve pri motornem prometu, kar zahteva oziroma pričakuje zgoraj omenjeni razpis; pri tem pa je za pridobitev sredstev iz navedenega vira treba upoštevati razpisne zahteve.

Območje izvajanja operacije

SLIKA 1: Območje izvajanja operacije; Cafova ulica v Mariboru



(Vir: Idejna zasnova Cafove ulice v Mariboru, Cafova Uliva V1.pdf, kreativa-projekt, 2018)

Namen investicije

Ureditev ulic v Mariboru, da bodo te prijaznejše za pešce in kolesarje ter tako omogočile oživitev ulic v mestu. Z izvedbo projekta se bo spremenila struktura prometnih načinov v Maribor, izboljšala privlačnost mestnega jedra ter izboljšala kakovost zraka.

Cilji investicije

S prenavo tlakovanja in urbanega pohištva na območju Cafove ulice vzpostaviti režim skupne rabe prometnih površin.

Plan dela

V letu 2018 se pripravi potrebna investicijska in projektna dokumentacija ter se izvede prijava na razpis za dodelitev sredstev iz naslova spodbujanja trajnostne mobilnosti. Razpis za oddajo del, gradbena in obrtniška dela se izvedejo v letu 2019.

Viri financiranja

Upravičeni stroški programa se v višini 80% financirajo iz virov Ministrstva za infrastrukturo - »Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti« (JR-UTM_1/2017), kjer so predvidena tudi sredstva za Mestno občino Maribor (vir: http://www.mzi.gov.si/si/javne_objave/javni_razpisi/).

20% upravičenih stroškov ter neupravičeni stroški projekta se financirajo iz proračuna MOM.

TABELA 1: Načrt financiranja investicije v tekočih cenah

Stroški investicije (tekoče cene)	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
Gradnja nepremičnin (brez DDV)	0,00 €	263.106,60 €	263.106,60 €
Oprema (brez DDV)	0,00 €	112.040,00 €	112.040,00 €
Stroški informiranja in komuniciranja (brez DDV)	0,00 €	2.000,00 €	2.000,00 €
Stroški zunanjih izvajalcev (brez DDV)	0,00 €	20.800,00 €	20.800,00 €
DDV	0,00 €	87.548,25 €	87.548,25 €
SKUPAJ	0,00 €	485.494,90 €	485.494,90 €

TABELA 2: Viri financiranja investicije v tekočih cenah

VIRI FINANCIRANJA (tekoče cene)	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
Nepovratna sredstva EU:	0,00 €	270.357,30 €	270.357,30 €
LASTNI UDELEŽBA MOM	0,00 €	215.137,60 €	215.137,60 €
20 % upravičenih stroškov		67.589,30 €	67.589,30 €
Neupravičeni stroški (komunalni vodi in DDV)		147.548,30 €	147.548,30 €
SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA	0,00 €	485.494,90 €	485.494,90 €

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:	Mestna.obcina@maribor.si
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:	Mestna.obcina@maribor.si
Odgovorna služba za pripravo investicijske, projektne, tehnične ter druge potrebne dokumentacije:	Služba za razvojne 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

Vodja projekta Dr.Marjan Lep

Izdelovalci Mitja Klemenčič
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 Cafove ulice v Mariboru tako, da se vzpostavi skupna prometna raba površin.

2.2 Predstavitev investitorja

Površina Mestne občine Maribor (MOM) znaša 147,5 km² in je imela 1.1.2017 111.079 prebivalcev oziroma 753 prebivalca na km² (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 2: Mestna občina Maribor

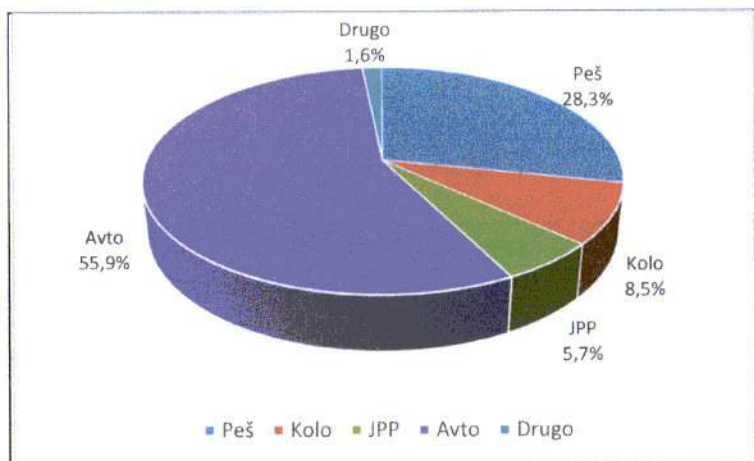


Vir: Spletna stran: Mestna občina Maribor

2.3 Analiza stanja mobilnosti

Prebivalci Maribora za svoja potovanja najpogosteje uporabljajo osebni avtomobil.

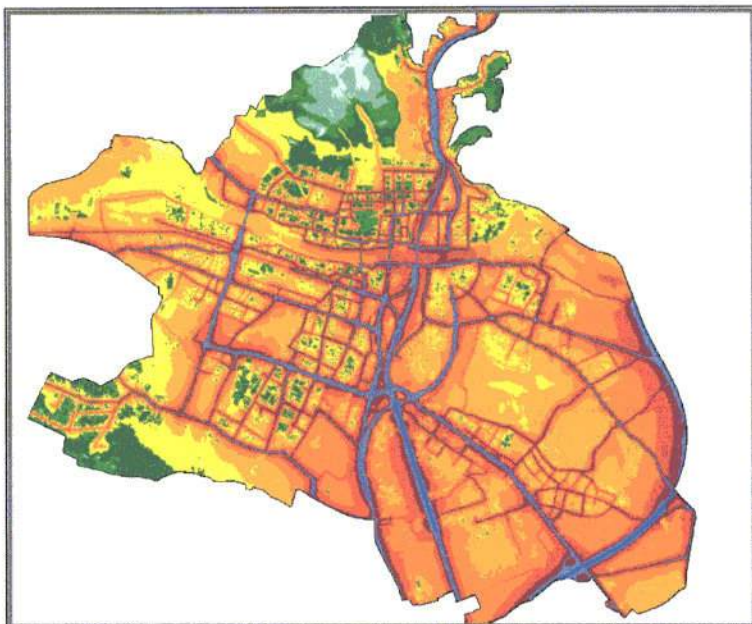
SLIKA 3: Kako se Mariborčani gibljemo po Mariboru?



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 hrupu¹ in emisijam² (predvsem delcem). Revitalizacija mestnega jedra je zaradi »pločevine« - mirujoče in gibajoče – blokirana³.

SLIKA 4: Čezmerna obremenjenost s hrupom vzdolž glavnih vpadnic v mesto



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

¹ Vir: Strateška karta hrupa mesta Maribor, Epi Spektrum, 2014

² Vir: CPS, 2015

³ 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 izzivov mobilnosti, ki s(m)o jo sestavili Mariborčani, so zgoraj navedena dejstva tudi prišla do izraza:

TABELA 3: Izzivi mobilnosti v Mariboru in okolici

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

CPS, 2015

Z objavljenimi razpisi ministrstva za infrastrukturo se omiljujeta predvsem problema št. 1 (revitalizacija prometne infrastrukture) ter problem št. 10, saj ta razpis eksplicitno zahteva spodbujanje mehkih oblik mobilnosti (pešačenje, kolesarjenje, uporabo avtobusov).

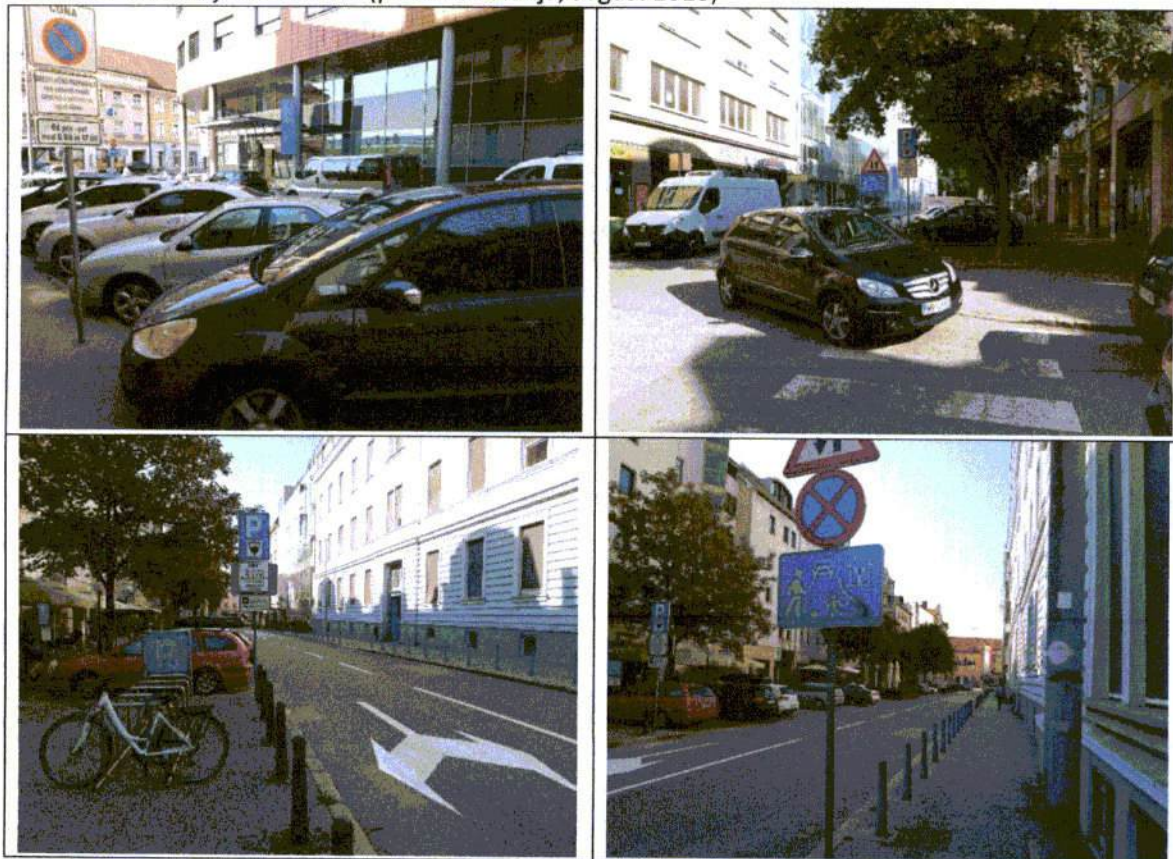
2.4 Opis razlogov za investicijsko namero

Območje obravnave ni privlačno ter ne spodbuja oživljanja ulic.

Območje Cafove ulice:

- Ni oblikovano tako, da bi bilo privlačno za »druženje na ulici« (*»Street life is the motor of society, where humans come together«*).
- Je oblikovano po principu strogega ločevanja (segregacije prostora) z veliko površine, namenjene parkiranju in ustavljanju motornih vozil, ustvarjeni so koridorji.
- Ne omogoča izvajanja vrste aktivnosti s katerimi bi dve izobraževalni ustanovi, locirani vzdolž ulice, lahko izpolnjevali svoje poslanstvo (prireditve). Na območju obravnave sta na zahodni strani locirani Srednja ekonomska šola ter Višja šola za gostinstvo in turizem. Obe izobraževalni ustanovi potrebujeta bolj urejene in motornega prometa proste površine pred svojimi poslopi.
- Kljub prometnim znakom, ki korektno zapovedujejo obnašanje udeležencev v prometu, ti pravil ne spoštujejo.
- Prometne površine so oblikovane tako, da se pešci in kolesarji počutijo ogrožene in se je izogibajo...
- Dotrajana pohodna oziroma vozna površina.

SLIKA 5: Območje obravnave (posnetek stanja, avgust 2018)



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 Maribor⁴:

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 trajosten 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 pripravlanje strateških dokumentov na tem področju prispeva k usmeritvami Strategije pametne

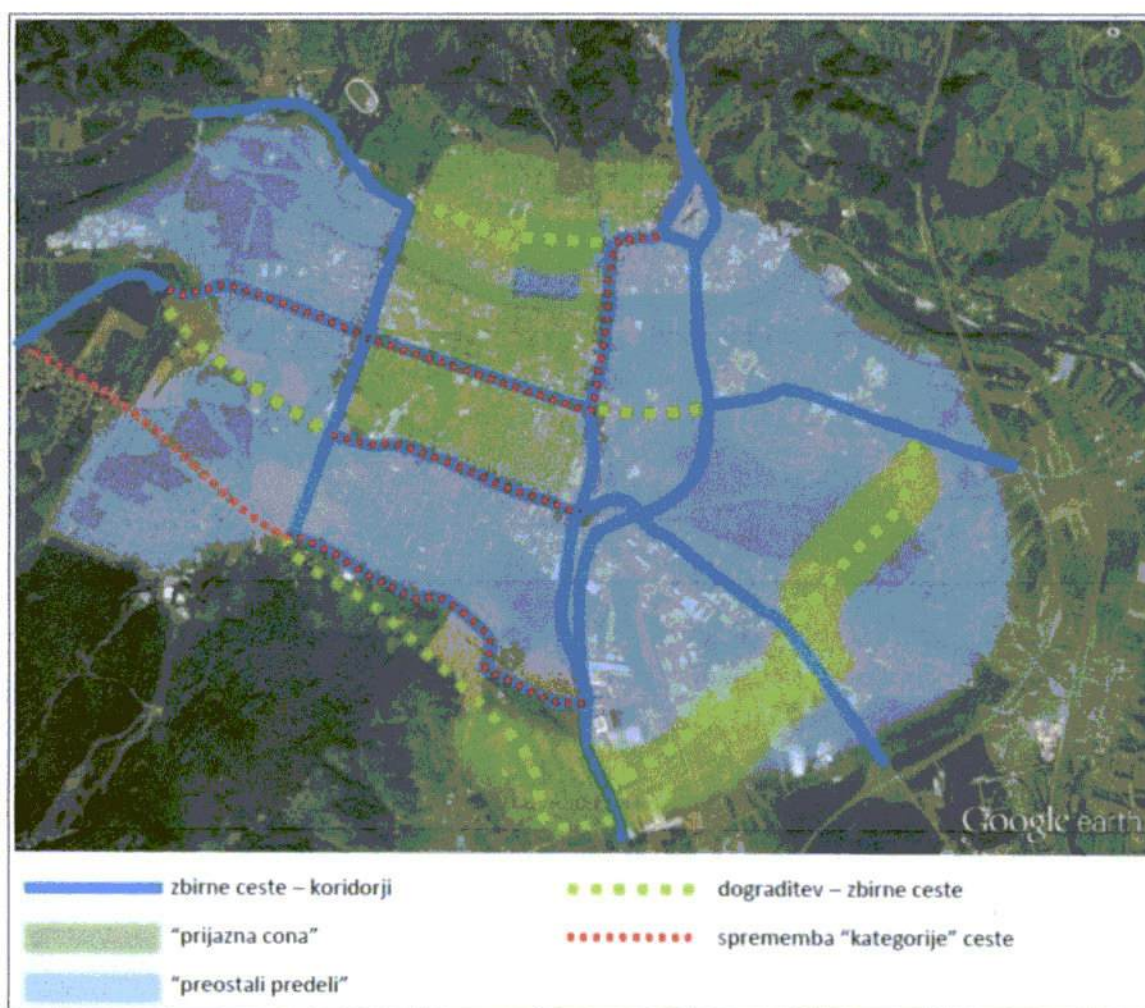
⁴ Vir: Celostna prometna strategija mesta Maribor, 2015

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 osebne avtomobila za poti pomembno prispeva k zmanjšanju 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 tako celostna prometna strategija, kakor tudi občinski prostorski načrti predvidevajo omejeno, a skupno rabo prometnih površin.



SLIKA 6: Območje Cafove ulice 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 stebri – »**uvajanje hoje kot pomembnega načina potovanja**« - postavlja cilje (CPS, str. 39):

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

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

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	Števek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1 Izboljšanje obstoječe infrastrukture	50.000 € letno	1	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 in 5.

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

CPS, 2015

3.2.4 Trajnostna urbana strategija za Maribor (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 posredno podpira ukrepe 10, 11, 12 in 14.

TABELA 5: 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 CO₂ iz osebnega avtomobilskega prometa«.

3.2.6 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 (Cafova ulica) – je predvsem investicija v infrastrukturo za pešce (čeprav se v okviru te investicije izboljšujejo tudi pogoji za kolesarjenje). Celotna površina se bo preuredila v skupni prometni prostor.

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 m².

- V območju je predvidena postavitev urbane opreme
- Ureditve vsebuje tudi sistem označevanja za promocijo hoje kot prometnega načina

Predložena projektna dokumentacija za področje obravnave (Cafova ulica) predvideva:

Hitrost omejena na 10km/h.

Vstop na območje je opremljeno s potopnimi stebrički, ki omogočajo izvajanje »aktivnosti na ulici« ter do motornih vozil bolj restriktivne prometne ureditve.

Območje se uvaja na ulici, kjer je prej potekal motorni promet oziroma je bil osrednji ter večinski del ulice ekskluzivno namenjen motornemu prometu (v gibanju in mirujočemu).

Po preureditvi Cafove ulice bo za mirujoči promet namenjenih:

- 6 parkirnih mest pri sodišču, ki ostajajo nespremenjene,
- 2 površini namenjeni za dostavo, ena za dostavo lokalom, ena za dostavo stanovalcem- obe max čas stanja 30 min. Skupna površina prostorov za dostavo je približno 50m².

Skupne površine za parkiranje (obstoječe) in dostavo obsegajo malo manj kot 200m² ali manj kot 10% tlorisnih površin.

Na območju je predvidena zasaditev 6 dreves ter več (24) grmovnic, ali eno drevo na 330m², kar je bistveno več kot eno drevo na 500m².

Predlagana investicija zadostuje vsem specifičnimi zahtevam⁵ in merilom iz razpisne dokumentacije.

⁵ Elaborat eksperimentalne prometne ureditve ter njegova potrditev sta še v procesu izdelave oziroma bosta potrjevana po oddaji vloge (stanje 17. avgust, 2018)

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

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 **prispevati k zadanemu cilju trajnostne mobilnosti**, 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.

Ker gre pri investiciji v preureditev Cafove ulice za relativno majhen poseg v prometni sistem MOM, so pri tej investiciji v ospredju **urbanistični cilji**: predvsem »oživitev mestnih ulic«

ter specifični cilji: »omogočiti razvoj dejavnosti ustanov lociranih vzdolž Cafove ulice, predvsem razvoju gostinstva in turizma, prijaznega šolstva«.

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

4.2 Opis programa/operacije - investicije

Območje Cafove ulice v Mariboru se preuredi, kot nakazuje slika:

SLIKA 7: Območje obravnave



Območje obravnave

(Vir: Idejna zasnova Cafove ulice v Mariboru, Cafova Uliva V1.pdf, kreativa-projekt, 2018)

Izvede se rekonstrukcija oziroma preureditev celotne Cafove ulice v Mariboru v skladu s projektno dokumentacijo. DIIP je pripravljen na podlagi izdelane idejne zasnove (IDZ) ter ocene stroškov izvedbe tako zasnovanega projekta.

Osnovni podatki o območju operacije:

Celotna površina, ki se bo preuredila v skupno prometno rabo prostora:	2.000 m ²
Površina namenjena mirujočemu prometu:	200 m ²
Število dreves:	6

4.4 Terminiški plan operacije

V tretjem četrtletju 2018 se dokončuje potrebna investicijska in projektna dokumentacija (izdela se elaborat prometne ureditve, izdelajo se projekti za izvedbo).

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

V 2019 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 možnostih dostave ter dostopa do lokacij na območju izvajanja investicije.

Prva gradbena dela se bodo pričela v drugem četrtletju 2019 ter v tem letu tudi končala 2019.

Med delom se bo izvajal gradbeni in projektantski nadzor ter pripravil projekt izvedenih del (PID).

TABELA 6: Terminiški plan operacije

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

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 € / m²⁶.

TABELA 9: Specifikacija investicijskih stroškov programa v tekočih cenah:

Stroški investicije (tekoče cene)	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
Gradnja nepremičnin (brez DDV)	0,00 €	263.106,60 €	263.106,60 €
Oprema (brez DDV)	0,00 €	112.040,00 €	112.040,00 €
Stroški informiranja in komuniciranja (brez DDV)	0,00 €	2.000,00 €	2.000,00 €
Stroški zunanjih izvajalcev (brez DDV)	5.000,00 €	15.800,00 €	20.800,00 €
DDV	0,00 €	87.548,25 €	87.548,25 €
SKUPAJ	5.000,00 €	480.494,90 €	485.494,90 €

	2017	2018	2019	2020
Napoved inflacije (povprečje leta)	1,4%	1,5%	1,9%	2,3%

* VIR: UMAR pomladanska napoved gospodarskih gibanj (UMAR, 2018)⁷

TABELA 10: Specifikacija investicijskih stroškov programa v stalnih cenah:

Stroški investicije (tekoče cene)	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
Gradnja nepremičnin (brez DDV)	0,00 €	259.160,00 €	259.160,00 €
Oprema (brez DDV)	0,00 €	110.359,40 €	110.359,40 €
Stroški informiranja in komuniciranja (brez DDV)	0,00 €	1.970,00 €	1.970,00 €
Stroški zunanjih izvajalcev (brez DDV)	5.000,00 €	15.488,00 €	20.488,00 €
DDV	0,00 €	86.235,03 €	86.235,03 €
SKUPAJ	5.000,00 €	472.212,48 €	478.212,48 €

⁶ Tolmačenje oziroma odgovor Ministrstva za infrastrukturo se je nanašalo na skupni prometni prostor na katerem se izvaja tudi avtobusni promet, vključno z opremo postajališč. V primeru Cafove ulice postajališča in površine za avtobusni promet niso predvidena. Ocenjena vrednost je nižja ter znaša približno 200 €/m².

⁷ Vir: http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/napovedi/pomlad/pomladanska_napoved_2018/PNGG_2018_za_splet.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

Prav tako med upravičene stroške ne sodi zamenjava komunalnih vodov.

TABELA 11: Specifikacija investicijskih stroškov programa v tekočih cenah:

Stroški investicije (tekoče cene)	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
Upravičeni stroški	5.000,00 €	332.946,60 €	337.946,60 €
Gradnja nepremičnin – brez komunalnih vodov (brez DDV)	0,00 €	203.106,60 €	203.106,60 €
Oprema (brez DDV)	0,00 €	112.040,00 €	112.040,00 €
Stroški informiranja in komuniciranja (brez DDV)	0,00 €	2.000,00 €	2.000,00 €
Stroški zunanjih izvajalcev (brez DDV)	5.000,00 €	15.800,00 €	20.800,00 €
Neupravičeni stroški		147.548,25 €	147.548,25 €
Gradnja – komunalni vodi (brez DDV)	0,00 €	60.000,00 €	60.000,00 €
DDV	0,00 €	87.548,25 €	87.548,25 €
SKUPAJ	0,00 €	485.494,90 €	485.494,90 €

6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

6.1 Predhodne idejne rešitve in študije

Kot vodilo za izdelavo DIIP smo uporabljali:

- Projekt IDZ ter projektantski predračun (del PZI) za zadevno območje
- Koncept prometno planerskih specifikacij za 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 tovarnega prometa leta 2012 ocenjen na 34,5%, medtem ko druge izpuste povzroča potniški promet (osebni promet 64%, avtobusni promet 1,5%). V primeru ohranjanja nespremenjenega stanja se bodo nadaljevali negativni vplivi na okolje v smislu povečevanja emisij toplogrednih plinov.

Z uspešno izvedbo 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 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Vse aktivnosti za izvedbo projekta bo izvajala Mestna občina Maribor.

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

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

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

- izdelave projektne in investicijske dokumentacije ter vodenja in koordinacije projekta,
- strokovnega 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«; tretji poziv.

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: 337.946,60 €
S sredstvi evropske kohezijske politike bi lahko bilo sofinanciranih 80%: 270.357,30 €

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

TABELA 12: Viri financiranja investicije v tekočih cenah

VIRI FINANCIRANJA (tekoče cene)	Plan 2018	Plan 2019	Plan skupaj
Nepovratna sredstva EU:	0,00 €	270.357,30 €	270.357,30 €
LASTNI UDELEŽBA MOM	0,00 €	215.137,60 €	215.137,60 €
20 % upravičenih stroškov		67.589,30 €	67.589,30 €
Neupravičeni stroški (komunalni vodi in DDV)	5.000,00	142.548,30 €	147.548,30 €
SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA	0,00 €	485.494,90 €	485.494,90 €

6.6 Informacija o ekonomski upravičenosti projekta

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 tudi interpretirati analiza upravičenosti oziroma primerjava variant »z investicijo« in »brez investicije«.

Projekt ne prinaša nikakršnih neposrednih prihodkov. Prav tako ne bo povzročil večjega izpada prihodka iz naslova parkirnin.

Učinki projekta se merijo v posrednih učinkih in sicer:

- V zmanjšanju eksternih stroškov, ki jih posameznikom in družbi povzroča motorizirani promet
- V dvigu pogojev za kakovostnejše življenje - v tem konkretnem primeru tudi za kakovostnejše izobraževanje - v Mariboru, kar se posredno izraža v:
 - Povečanju zdravja občanov zaradi dviga kakovosti zraka
 - Povečanju zdravja občanov zaradi povečane telesne aktivnosti
 - Povečanem obisku in prihodkov gostinskih lokalov vzdolž območja obdelave
 - Bistvenemu povečanju kakovosti izobraževanja na višji in srednji šoli na Cafovi ulici
 - Itd.

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

Za izvedbo projektov je potrebna dokumentacija PZI (**projekt za izvedbo**).

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**.

