



MESTNA OBČINA MARIBOR
Mestna uprava
Urad za komunalno, promet in prostor

GRADIVO ZA SEJO MESTNEGA SVETA

39. SEJA, ki bo predvidoma 16. oktobra 2018

Naziv gradiva:

INVESTICIJSKI PROGRAM
ZA PROJEKT "TUS - UREDITEV KOLESARSKE INFRASTRUKTURE
MED MČ IN KS«

V PODPIS:

- VODJA UKPP
- SLUŽBI ZA DELOVANJE MESTNEGA SVETA
- DIREKTOR MU MOM
- ŽUPAN



MESTNA OBČINA MARIBOR
ŽUPAN

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



GMS - 775

Številka: 41101-391/2018-16

Datum: 28.09.2017

MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 39. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR**

NASLOV GRADIVA: **INVESTICIJSKI PROGRAM ZA PROJEKT »TUS - UREDITEV
KOLESARSKE INFRASTRUKTURE MED MČ IN KS«**

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

GRADIVO PREDLAGA: dr. Andrej Fištravec, župan

POROČEVALEC: Dr. Marjan Lep

PREDLOG SKLEPA št. 1:

- 1. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme Investicijski program za projekt »TUS - ureditev kolesarske infrastrukture med MČ in KS.**
- 2. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme sklep, da se v skladu s potrjenim dokumentom IP, investicija v NRP-ju vrednostno uskladi s predlagano dinamiko financiranja.**
- 3. Mestni svet pooblašča župana, za potrditev morebitnih sprememb in popravkov, ki bi bili potrebni za prijavo projekta na razpis za sofinanciranje.**

dr. Andrej Fištravec
župan Mestne občine Maribor

Priloge:

- Obrazložitev
- Investicijski program (IP)





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

Številka: 41101-391/2018-16
Datum: 28.9.2018

PODPISNI LIST
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 39. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR

Naslov gradiva:	DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA ZA PROJEKT »TUS - UREDITEV KOLESARSKE INFRASTRUKTURE MED MČ IN KS«
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	IP – »TUS - Ureditev kolesarske infrastrukture med MČ in KS«

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Dr. Marjan LEP	Univerza v Mariboru, FGPA	28.09.2018	
Gradivo pregledal- a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Vili EISENHUT Sekretar	Sektor za komunalno in promet	28.9.2018	
Gradivo usklajeno s pristojnimi organi (če je gradivo pripravljeno izven MOM):				
Dodatni pregled na predlog pripravljalavca	SSZ: Branka Krajnc UZF: Nataša Sluga		28.09.18 28.9.2018	
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	1.10.2018	
Gradivo pregledal direktor MU	v.d. direktor Mateja CEKIČ	Kabinet župana		
Gradivo podpisal župan:	Dr. Andrej FIŠTARVEC	Kabinet župana		

OBRAZLOŽITEV

V letu 2018 je Mestna občina Maribor je prijavila projekt »Ureditev kolesarske infrastrukture med MČ in KS« na resorno ministrstvo (MZI) - I faza prvega poziva. S to prijavo kandidira za pridobitev sredstev iz razpisa za upravičence mehanizma CTN (Celostne teritorialne naložbe) za pripravo operacij Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020; 4.prednostne osi »Trajnostna raba in proizvodnja energije ter pametna prometna omrežja«, tematskega cilja 4 »Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih« prednostne naložbe 4.4 »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi ukrepi« (PN 4.4)«. Sofinanciranje investicije je predvideno iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), ki sofinancira operacije preko mehanizma CTN . Za II fazo prvega poziva je do 26.10.2018 med drugim potrebno izdelati (in MS potrditi) vso potrebno investicijsko dokumentacijo.

Namen investicije

Z izgradnjo primerne kolesarske infrastrukture ustvariti pogoje za spremembo potovalnih navad v Mariboru in okolici, predvsem pa prispevati k zaustavitvi rasti deleža opravljenih poti z osebnimi vozili. S to investicijo želimo posredno lajšati izvajanje prostorskih, okoljskih in prometnih politik, ki so restriktivne do uporabe osebnega avtomobila.

Cilji Investicije

Vzpostaviti sklenjene kolesarske povezave med mestnimi četrtmi in krajevnimi skupnostmi do te mere, da bodo varne in uporabne tudi za manj večče kolesarje ter da bodo ponujale tudi dobro alternativo vožnji z osebnim avtomobilom. Z izgradnjo ustreznih kolesarskih povezav želimo:

- tam, kjer kolesarske povezave ne obstajajo, te izgraditi,
- tam, kjer ustrezna kolesarska povezava obstaja zgolj na določenih kratkih odsekih, te skleniti, v uporabne, daljše kolesarske povezave,
- tam, kjer kolesarska infrastruktura sicer obstaja, a ne dosega standardov, to izboljšati,
- na obstoječih kolesarskih povezavah odstraniti ovire,
- vzpostaviti enoten sistem vodenja in označevanja glavnih kolesarskih povezav v MOM.

Obrazložitev sprememb glede na DIIP (2017)

DIIP je predvidel, da bi v fazi izdelave idejne zasnove (IDZ) precizirali detajlno izvedbo po kriterijih:

- izvedljivosti - objektivni možnosti pridobiti soglasja za nekatere predvidene potrebne posege v predvidenih rokih in
- finančne sprejemljivostim - da izvedba ostane v okvirih normiranih cen, kot jih je predvidel sofinancer ter v okvirih skupne predvidene vrednosti programa.

V času od priprave DIIP-a:

- je stopil v veljavo nov pravilnik o kolesarskih površinah (objavljen maj 2018) z nekaterimi novimi zahtevami, prav tako
- je v obdobju do septembra 2018 prišlo do nekaterih sprememb na terenu, predvsem slabšanja kakovosti nekaterih obstoječih kolesarskih površin.

Zato v tem **investicijskem programu** (v nadaljevanju »IP«) v okviru predvidenih sredstev - ki so ostala identična tistim, navedenim v DIIP-u, 1.442.000,00 € - ter na podlagi podrobnega popisa del na predvidenih trasah v okviru izdelave **idejne zasnove** (v nadaljevanju »IDZ«) v fazi, ki je predmet tega investicijskega programa predvidevamo:

- vzpostavitev visoko kakovostnih kolesarskih površin v skupni dolžini 50,0 km.

Pri tem imajo nekateri (pod)odseki glede na DIIP (2017) večje dolžine načrtovanih kolesarskih povezav, ki so v investicijskem programu nadomestili tiste, za katere ocenjujemo, da jih v okviru razpoložljivih časovnih in finančnih okvirov ni moč izvesti. Vse tiste odseke, ki so bili evidentirani v DIIP-u, pa niso več predmet investicijskega programa, smo označili kot »druga faza« ter jih – zaradi sledljivosti – navajamo v sprotnih opombah.

Prav tako je v investicijskem programu (IP) glede na DIIP zamaknjen terminski plan izvajanja faz investicije.

Časovni načrt

Časovni načrt za celotni program je narejen tako, da se dela in stroški približno enakomerno porazdelijo med leti 2019 in 2020. Pri tem se načeloma prej izvajajo tista dela in odseki, ki zahtevajo manj obsežne postopke priprave projektne in razpisne dokumentacije.

Tabela 1: Časovni načrt za projekt 1 MČ Tezno – MČ Tabor:

		2018	2019	2020	2021
I					
1.1	Pododsek »Ptujška«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)	■	■		
	Izvedba JN		■		
	Izvedba gradbenih in obrtniških del			■	■
1.2	Pododsek »Cesta proletarskih brigad«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)	■	■		
	Izvedba JN		■		
	Izvedba gradbenih in obrtniških del			■	■
1.3	Pododsek »Ulica Pohorskega odreda«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)	■	■		
	Izvedba JN		■		
	Izvedba gradbenih in obrtniških del			■	
1.5	Pododsek »Kardeljjeva«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)	■	■		
	Izvedba JN		■		
	Izvedba gradbenih in obrtniških del			■	
1.7	Pododsek »Zagrebska-Nasipna«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)	■	■		
	Izvedba JN		■		
	Izvedba gradbenih in obrtniških del			■	

Tabela 2: Časovni načrt za projekt 2 KS Razvanje – MČ Ivan Cankar:

		2018	2019	2020	2021
2					
2.1	Pododsek »Šentiljska«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)	■	■		
	Izvedba JN		■		
	Izvedba gradbenih in obrtniških del			■	■
2.2	Pododsek »Partizanska – peš cona«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)	■	■		
	Izvedba JN		■		
	Izvedba gradbenih in obrtniških del			■	■
2.3	Pododsek »Ljubljanska«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)	■	■		
	Izvedba JN		■		
	Izvedba gradbenih in obrtniških del			■	
2.5	Pododsek »Mlinska«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)	■	■		
	Izvedba JN		■		
	Izvedba gradbenih in obrtniških del			■	
2.6	Pododsek »Streliška«, »Roberta Kukovca«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)	■	■		
	Izvedba JN		■		

	Izvedba gradbenih in obrtniških del																	
--	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Tabela 3: Časovni načrt za projekt 3 KS Kamnica – MČ Center:

		2018				2019				2020				2021				
3	KS Kamnica – MČ Center																	
3.1	Pododsek »Vrbanska« do Kamniški drevored																	
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)																	
	Izvedba JN																	
	Izvedba gradbenih in obrtniških del																	
3.1	Pododsek »Vrbanska« do »Gospovetske«																	
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)																	
	Izvedba JN																	
	Izvedba gradbenih in obrtniških del																	
3.2	Pododsek »Gospovetska«																	
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)																	
	Izvedba JN																	
	Izvedba gradbenih in obrtniških del																	

Tabela 4: Časovni načrt za projekt 4 MČ Studenci – MČ Pobrežje:

		2018				2019				2020				2021				
4																		
4.1	Pododsek »Limbuška«																	
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)																	
	Izvedba JN																	
	Izvedba gradbenih in obrtniških del																	
4.2	Pododsek »Valvasorjeva/Ruška«																	
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)																	
	Izvedba JN																	
	Izvedba gradbenih in obrtniških del																	
4.3	Pododsek »Pobreška«																	
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)																	
	Izvedba JN																	
	Izvedba gradbenih in obrtniških del																	
4.4	Pododsek »Zrkovska/Čufarjeva«																	
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)																	
	Izvedba JN																	
	Izvedba gradbenih in obrtniških del																	
4.5	Pododsek »Šolska«																	
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)																	
	Izvedba JN																	
	Izvedba gradbenih in obrtniških del																	

Ocena investicijskih stroškov programa v stalnih in tekočih cenah

Okvirna vrednost investicije za izvedbo vseh štirih projektov znaša 1.442.000,00 EUR. V naslednji tabeli je prikazana porazdelitev investicijskih stroškov po posameznih projektih in letih.

Tabela 5: Specifikacija investicijskih stroškov operacije v stalnih cenah:

Projekt	Vrednost po letih (bruto) v [€]				SKUPAJ	Delež	Brez DDV v [€]
	2018	2019	2020	2021			
1. Tezno – Tabor	20.000,00	279.300,00	265.000,00	0,00	564.300,00	39,13%	462.540,98
2. Razvanje – Ivan Cankar	15.000,00	188.000,00	142.500,00	0,00	345.500,00	23,96%	283.196,72
3. Kamnica - Center	10.000,00	35.400,00	180.000,00	0,00	225.400,00	15,63%	184.754,10
4. Studenci - Pobrežje	15.000,00	139.800,00	152.000,00	0,00	306.800,00	21,28%	251.475,41
Skupaj v [€]	60.000,00	642.500,00	739.500,00	0,00	1.442.000,00	100%	1.181.967,21

Tabela 6: Napoved inflacije:

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

* VIR: UMAR pomladanska napoved gospodarskih gibanj (UMAR, 2018)¹

Tabela 7: Specifikacija investicijskih stroškov operacije v tekočih cenah:

Projekt	Vrednost po letih (bruto)				SKUPAJ	Delež	Brez DDV
	2018	2019	2020	2021			
1. Tezno – Tabor	20.000,00 €	284.606,70 €	276.245,81 €	0,00	580.852,51 €	39,13%	476.108,61 €
2. Razvanje – Ivan Cankar	15.000,00 €	191.572,00 €	148.547,27 €	0,00	355.119,27 €	23,96%	291.081,37 €
3. Kamnica - Center	10.000,00 €	36.072,60 €	187.638,66 €	0,00	233.711,26 €	15,63%	191.566,61 €
4. Studenci - Pobrežje	15.000,00 €	142.456,20 €	158.450,42 €	0,00	315.906,62 €	21,28%	258.939,86 €
Skupaj v [€]	60.000,00 €	654.707,50 €	770.882,16 €	0,00	1.485.589,66€	100 %	1.217.696,44 €

PREDLOG SKLEPA št. 1:

1. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme Investicijski program za projekt »TUS - ureditev kolesarske infrastrukture med MČ in KS«
2. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme sklep, da se v skladu s potrjenim dokumentom IP, investicija v NRP-ju vrednostno uskladi s predlagano dinamiko financiranja
3. Mestni svet pooblašča župana, za potrditev morebitnih sprememb in popravkov, ki bi bili potrebni za prijavo projekta na razpis za sofinanciranje

Pripravil:
Boštjan ŠTUHEC, dipl.inž.grad.
Strokovni sodelavec VII/2-II

¹ Vir: http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/napovedi/pomlad/pomladanska_napoved_2018/PNGG_2018_za_splet.p

Ureditev kolesarske infrastrukture med MČ in KS

INVESTICIJSKI PROGRAM (IP)



(vir: Mariborska kolesarska mreža, 2016)

Številka projekta: UM FGPA 64-2018-ML

Maribor, september 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).*

Kazalo vsebine

1	UVODNO POJASNILO	5
1.1	Predstavitve investitorja in izdelovalcev investicijskega programa	5
1.2	Namen in cilji investicijskega programa	6
1.3	Povzetek iz dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP, 2017)	6
1.4	Obrazložitev sprememb glede na DIIP (2017)	7
2	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	9
2.1	Izzivi, cilji in vsebina ter kazalniki za spremljanje investicije	9
2.2	Spisek strokovnih podlag	9
2.3	Ocenjena vrednost investicije in predvidena finančna konstrukcija	9
2.4	Utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta	10
3	OSNOVNI PODATKI	12
3.1	Investitor	12
3.2	Upravljanje projekta v fazi delovanja oz. obratovanja	12
3.3	Izdelovalec investicijske dokumentacije	13
4	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	14
4.1	Analiza stanja	14
4.2	Opis razlogov za investicijsko namero	15
4.2.1	Potrebe, ki jih bo pokrivala investicija - namen	16
4.2.2	Cilji investicije	16
4.3	Usklajenost s strategijami in politikami	17
4.3.1	Evropske strategije in politike	17
4.3.2	Državne strategije in politike	17
4.3.3	Trajnostna urbana strategija za Maribor (TUS)	18
4.3.4	Kolesarska strategija Maribora (KSM)	19
4.3.5	Celostna prometna strategija za Maribor in okolico	19
4.3.6	CTN, steber 4.4	22
5	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI	23
6	TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL	24
6.1	Opis programa	24
6.2	Projekt 1: Ureditev kolesarskih povezav MČ Tezno in MČ Tabor	25
6.3	Projekt 2: Ureditev kolesarskih povezav KS Razvanje in MČ Ivan Cankar	26
6.4	Projekt 3: Ureditev kolesarskih povezav med KS Kamnica in MČ Center	27
6.5	Projekt 4: Ureditev kolesarskih povezav med MČ Studenci in MČ Pobrežje	28
6.6	Kazalniki	29
7	ANALIZA ZAPOSLENIH	30
8	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	31
8.1	Opredelitev vrste programa	31
8.2	Ocena investicijskih stroškov po posameznih projektih v stalnih cenah	31
8.2.1	Ocena stroškov projekta 1	32
8.2.2	Ocena stroškov projekta 2	33
8.2.3	Ocena stroškov projekta 3	34
8.2.4	Ocena stroškov projekta 4	35
8.3	Ocena investicijskih stroškov programa v stalnih in tekočih cenah	36
9	ANALIZA LOKACIJ	37
10	ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE	39
11	ČASOVNI NAČRT	40
12	NAČRT FINANCIRANJA	42
13	PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV OBRATOVANJA	44
14	VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI in presoja ekonomske upravičenosti	46
15	ANALIZA TVEGANJ IN OBČUTLJIVOSTI	48
16	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	49
	PRILOGE	50

Kazalo tabel

TABELA 1:	Seznam projektov in ocenjena dolžina kolesarskih povezav (DIIP, 2017):	7
TABELA 2:	Načrt financiranja investicije:.....	7
TABELA 3:	Specifikacija investicijskih stroškov operacije v stalnih cenah :	9
TABELA 4:	Razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov investicije v stalnih cenah: ..	10
TABELA 5:	Viri financiranja investicije v stalnih cenah	10
TABELA 6:	Specifikacija koristi projekta v stalnih cenah v ekonomski dobi investicije:	10
TABELA 7:	Ekonomski tok investicije	11
TABELA 8:	Izzivi mobilnosti v Mariboru in okolici	14
TABELA 9:	Posrednik kazalnik učinka projekta	16
TABELA 10:	Fizični kazalnik učinka projekta (dolžine urejenih kolesarskih povezav):	17
TABELA 11:	Ukrepi TUS za Maribor iz sklopa »Mobilni Maribor«	18
TABELA 12:	Cilji in ciljne vrednosti za steber »Izkoristiti potenciale kolesarjenja«	20
TABELA 13:	Kazalniki mobilnosti, CPS	21
TABELA 14:	Kolesarske povezave med MČ Tezno – MČ Tabor	25
TABELA 15:	Opis načrtovanih kolesarskih povezav sklopa KS Razvanje – MČ Ivan Cankar	26
TABELA 16:	Osnovna os KS Kamnica – MČ Center	27
TABELA 17:	Osnovna os MČ Studenci in MČ Pobrežje in navezave	28
TABELA 18:	Dolžina sklenjenih in kakovostnih kolesarskih povezav	29
TABELA 19:	Kazalniki učinka na ravni operacije	29
TABELA 20:	Normirane cene za posamezno vrsto kolesarske prometne povezave:	31
TABELA 21:	Ocena skupnih investicijskih stroškov projekta 1 v stalnih cenah :	32
TABELA 22:	Ocena skupnih investicijskih stroškov projekta 2 v stalnih cenah :	33
TABELA 23:	Ocena skupnih investicijskih stroškov projekta 3 v stalnih cenah :	34
TABELA 24:	Ocena skupnih investicijskih stroškov projekta 4 v stalnih cenah :	35
TABELA 25:	Specifikacija investicijskih stroškov operacije v stalnih cenah :	36
TABELA 26:	Napoved inflacije:	36
TABELA 27:	Specifikacija investicijskih stroškov operacije v tekočih cenah :	36
TABELA 28:	Časovni načrt za projekt 1 MČ Tezno – MČ Tabor :	40
TABELA 29:	Časovni načrt za projekt 2 KS Razvanje – MČ Ivan Cankar :	40
TABELA 30:	Časovni načrt za projekt 3 KS Kamnica – MČ Center :	41
TABELA 31:	Časovni načrt za projekt 4 MČ Studenci – MČ Pobrežje :	41
TABELA 32:	Specifikacija investicijskih stroškov operacije v stalnih cenah :	42
TABELA 33:	Razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov v stalnih cenah:	43
TABELA 34:	Viri financiranja investicije v stalnih cenah	43
TABELA 35:	Neto denarni tok investicije	45
TABELA 36:	Specifikacija koristi projekta v stalnih cenah v ekonomski dobi investicije:	46
TABELA 37:	Ekonomski tok investicije	47

1 UVODNO POJASNILO

1.1 Predstavitev investitorja in izdelovalcev investicijskega programa

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

Izdelovalec investicijske dokumentacije:

Naziv ustanove Univerza v Mariboru, FGPA
Naslov Smetanova 17, 2000 Maribor

Odgovorna oseba za izdelavo investicijske dokumentacije Marjan Lep

Izdelovalci Mitja Klemenčič
Telefon + 386 31 637 690
e-pošta marjan.lep@um.si



Podpis:

1.2 Namen in cilji investicijskega programa

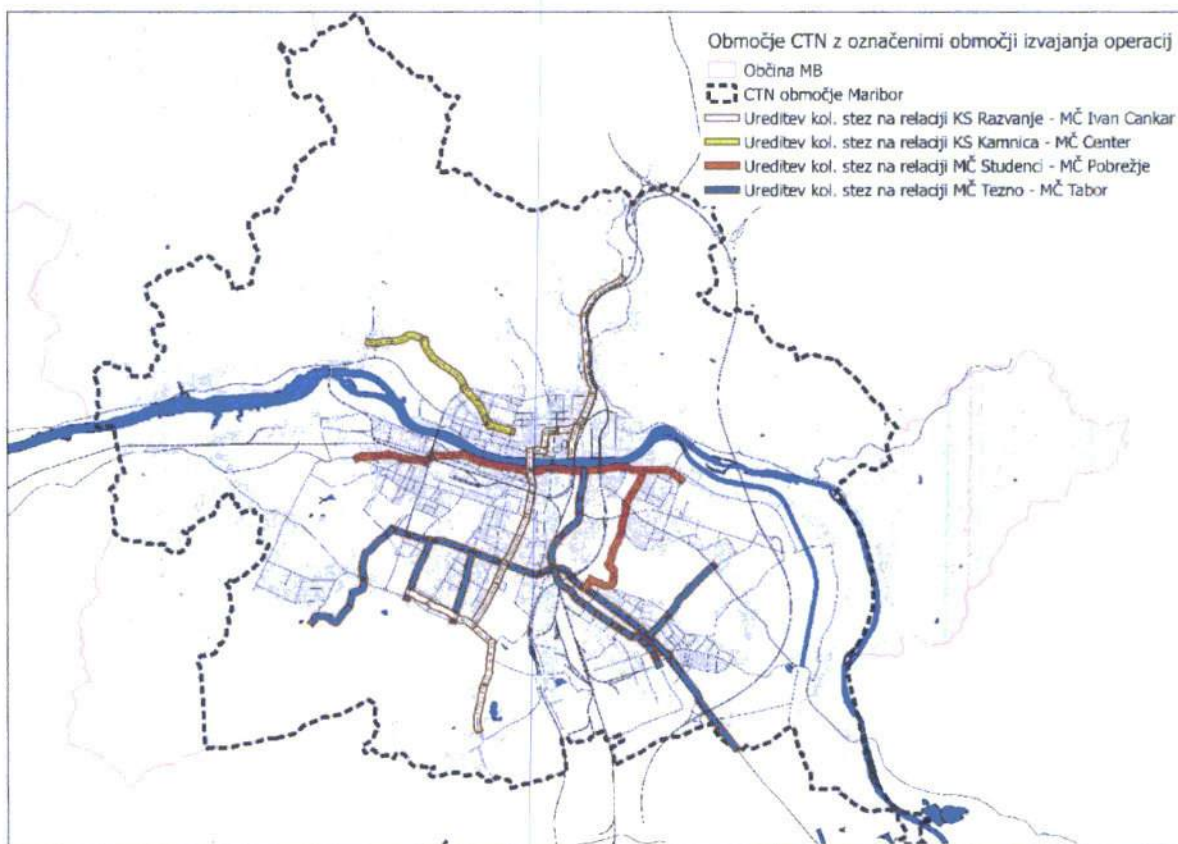
Namen investicije. Z izgradnjo primerne kolesarske infrastrukture ustvariti pogoje za spremembo potovalnih navad v Mariboru in okolici, predvsem pa prispevati k zaustavitvi rasti deleža opravljenih poti z osebnimi vozili. S to investicijo želimo posredno lajšati izvajanje prostorskih, okoljskih in prometnih politik, ki so restriktivne do uporabe osebnega avtomobila.

Cilj investicije. Vzpostaviti sklenjene kolesarske povezave med mestnimi četrtmi in krajevnimi skupnostmi do te mere, da bodo varne in uporabne tudi za manj vešče kolesarje ter da bodo ponujale tudi dobro alternativo vožnji z osebnim avtomobilom. Z izgradnjo ustreznih kolesarskih povezav želimo:

- tam, kjer kolesarske povezave ne obstajajo, te izgraditi;
- tam, kjer ustrezna kolesarska povezava obstaja zgolj na določenih kratkih odsekih, te skleniti v uporabne, daljše kolesarske povezave;
- tam, kjer kolesarska infrastruktura sicer obstaja, a ne dosega standardov, to izboljšati;
- na obstoječih kolesarskih povezavah odstraniti ovire;
- vzpostaviti enoten sistem vodenja in označevanja glavnih kolesarskih povezav v MOM.

1.3 Povzetek iz dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP, 2017)

SLIKA 1: Načrtovane kolesarske povezave v okviru operacije (DIIP, 2017)



Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju »DIIP«) je bil izdelan oktobra 2017. Predmet investicijskega projekta (v nadaljevanju ga imenujemo »operacija«) je izvedba kakovostnih

kolesarskih povezav med MČ in KS, vključno z navezovalnimi kolesarskimi površinami na štirih relacijah (v nadaljevanju »projekti«), v skupni okvirni dolžini **52,2 km**:

TABELA 1: Seznam projektov in ocenjena dolžina kolesarskih povezav (DIIP, 2017):

	Ureditev kolesarskih povezav na območju:	Dolžina kolesarskih povezav [km]
1	MČ Tezno in MČ Tabor	22,5
2	KS Razvanje in KS Ivan Cankar	11,7
3	KS Kamnica in MČ Center	4,5
4	MČ Studenci in MČ Pobrežje	13,5
	Skupaj [km]	52,2

Ocenjena vrednost operacije (vseh štirih projektov) je znašala **1.442.000,00 €**. Za izvedbo projekta se je predvidevalo sofinanciranje iz sredstev ESRR in proračuna Republike Slovenije ter lastne udeležbe Mestne občine Maribor. Predvideno je bilo, da bo s sredstvi evropske kohezijske sheme pokritih 80% upravičenih stroškov investicije. Navedeni so bli naslednji viri financiranja:

TABELA 2: Načrt financiranja investicije:

VIRI FINANCIRANJA (tekoče cene)	Plan 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020	Plan Skupaj	delež
Nepovratna sredstva EU:	9.455,19 €	94.551,94 €	416.028,54 €	425.483,73 €	945.519,40 €	65,57%
<i>Od tega: Sredstva ESSR</i>	<i>7.564,16 €</i>	<i>75.641,55 €</i>	<i>332.822,83 €</i>	<i>340.386,98 €</i>	<i>756.415,52 €</i>	
<i>Sredstva RS</i>	<i>1.891,04 €</i>	<i>18.910,39 €</i>	<i>83.205,71 €</i>	<i>85.096,75 €</i>	<i>189.103,88 €</i>	
LASTNI UDELEŽBA MOM	4.964,81 €	49.648,06 €	218.451,46 €	223.416,27 €	496.480,60 €	34,43%
<i>20% upravičenih stroškov</i>	<i>2.364,48 €</i>	<i>23.644,78 €</i>	<i>104.037,04 €</i>	<i>106.401,52 €</i>	<i>236.447,81 €</i>	
<i>Neupravičeni stroški (DDV)</i>	<i>2.600,33 €</i>	<i>26.003,28 €</i>	<i>114.414,43 €</i>	<i>117.014,75 €</i>	<i>260.032,79 €</i>	
SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA	14.420,00 €	144.200,00 €	634.480,00 €	648.900,00 €	1.442.000,00 €	100,00%

1.4 Obrazložitev sprememb glede na DIIP (2017)

DIIP je predvidel, da bi v fazi izdelave idejne zasnove (IDZ) precizirali detajlno izvedbo po kriterijih:

- izvedljivosti - objektivni možnosti pridobiti soglasja za nekatere predvidene potrebne posege v predvidenih rokih in
- finančne sprejemljivostim - da izvedba ostane v okvirih normiranih cen, kot jih je predvidel sofinancer ter v okvirih skupne predvidene vrednosti programa.

V času od priprave DIIP-a:

- je stopil v veljavo nov pravilnik o kolesarskih površinah (objavljen maj 2018) z nekaterimi novimi zahtevami, prav tako
- je v obdobju do septembra 2018 prišlo do nekaterih sprememb na terenu, predvsem slabšanja kakovosti nekaterih obstoječih kolesarskih površin.

Zato v tem **investicijskem programu** (v nadaljevanju »IP«) v okviru predvidenih sredstev - ki so ostala identična tistim, navedenim v DIIP-u (1.442.000,00 €) ter na podlagi podrobnega popisa del na predvidenih trasah v okviru izdelave **idejne zasnove** (v nadaljevanju »IDZ«) v fazi, ki je predmet tega investicijskega programa, predvidevamo:

- vzpostavitev visoko kakovostnih kolesarskih površin v skupni dolžini **50,0 km**.

Pri tem imajo nekateri (pod)odseki glede na DIIP (2017) večje dolžine načrtovanih kolesarskih povezav, ki so v investicijskem programu nadomestili tiste, za katere ocenjujemo, da jih v okviru razpoložljivih časovnih in finančnih okvirov ni moč izvesti. Vse tiste odseke, ki so bili evidentirani v DIIP-u, pa niso več predmet investicijskega programa, smo označili kot »druga faza« ter jih – zaradi sledljivosti – navajamo v sprotnih opombah.

Prav tako je v investicijskem programu (IP) glede na DIIP zamaknjen terminski plan izvajanja faz investicije.

2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

2.1 Izzivi, cilji in vsebina ter kazalniki za spremljanje investicije

Zaradi ugotovljenih pomanjkljivosti obstoječe ponudbe kolesarske infrastrukture in zastavljenih ciljev trajnostne mobilnosti, zapisanih v Celostni prometni strategiji mesta Maribor, je potrebno bistveno izboljšati površine, namenjene kolesarjenju.

Predmet investicije je izvedba kakovostnih kolesarskih povezav med MČ in KS vključno z navezovalnimi kolesarskimi površinami na štirih relacijah (v nadaljevanju projektih):

1	MČ Tezno in MČ Tabor
2	KS Razvanje in KS Ivan Cankar
3	KS Kamnica in MČ Center
4	MČ Studenci in MČ Pobrežje

V fazi, ki je predmet tega investicijskega programa, predvidevamo **vzpostavitev visoko kakovostnih kolesarskih površin v skupni dolžini 50,0 km** (je tudi **fizični kazalnik rezultatov projekta**).

2.2 Spisek strokovnih podlag

Pri pripravi investicijskega programa smo uporabljali predvsem:

- dokument identifikacije investicijskega programa (DIIP), izdelan oktobra 2017, potrjen s sklepom mestnega sveta MOM v novembru 2017;
- projekt idejne zasnove (IDZ) za predmetno investicijo; uporabljali smo verzijo »končni predlog«, posredovano septembra 2018 s strani pripravljavca Geotada d.o.o;
- pravilnik o kolesarskih površinah, stopil v veljavo v avgustu 2018;
- kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, MZI, 2017;
- razpisna dokumentacija: Povabilo k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN.

2.3 Ocenjena vrednost investicije in predvidena finančna konstrukcija

TABELA 3: Specifikacija investicijskih stroškov operacije v stalnih cenah:

Projekt	Vrednost po letih (bruto) v [€]				SKUPAJ	Brez DDV v [€]
	2018	2019	2020	2021		
1. Tezno – Tabor	20.000,00	279.300,00	265.000,00	0,00	564.300,00	462.540,98
2. Razvanje – Ivan Cankar	15.000,00	188.000,00	142.500,00	0,00	345.500,00	283.196,72
3. Kamnica - Center	10.000,00	35.400,00	180.000,00	0,00	225.400,00	184.754,10
4. Studenci - Pobrežje	15.000,00	139.800,00	152.000,00	0,00	306.800,00	251.475,41
Skupaj v [€]	60.000,00	642.500,00	739.500,00	0,00	1.442.000,00	1.181.967,21

V skladu z razpisom za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN med neupravičene stroške spadajo:

- davek na dodano vrednost (DDV),
- stroški, nastali pred datumom sklepa o potrditvi DIIP-a.

TABELA 4: Razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov investicije v stalnih cenah:

	2018	2019	2020	Skupaj
Upravičeni stroški	49.180,33 €	526.639,34 €	606.147,54 €	1.181.967,21 €
Neupravičeni stroški	10.819,67 €	115.860,66 €	133.352,46 €	260.032,79 €
Skupaj v	60.000,00 €	642.500,00 €	739.500,00 €	1.442.000,00 €

Viri financiranja. Iz proračuna Mestne občine Maribor se bo financiralo 20% upravičenih sredstev ter vsa neupravičena sredstva. Večinski delež investicije bo financiran iz evropskih skladov (ESRR) ter proračuna Republike Slovenije.

TABELA 5: Viri financiranja investicije v stalnih cenah

	2018	2019	2020	Skupaj
Predvidena višina sofinanciranja iz skladov ESRR, KS in proračuna RS	39.344,26 €	421.311,48 €	484.918,03 €	945.573,77 €
Lastna udeležba MOM	20.655,74 €	221.188,52 €	254.581,97 €	496.426,23 €
Skupaj	60.000,00 €	642.500,00 €	739.500,00 €	1.442.000,00 €

2.4 Utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

Projekt ne prinaša nikakršnih neposrednih prihodkov. Njegovo ekonomsko upravičenost utemeljujemo s **prihranki zunanjih stroškov prometa**, ker se bo zaradi ustrezne kolesarske infrastrukture del voznikov odločal za opustitev vožnje z avtomobilom. Povečanje deleža kolesarskega prometa zagotovo povzroči tudi povečanje zdravja prebivalstva zaradi povečane fizične aktivnosti dela občanov ter ima še nekatere druge pozitivne učinke.

TABELA 6: Specifikacija koristi projekta v stalnih cenah v ekonomski dobi investicije:

Leto	Zmanjšanje obsega motornega prometa [v km / leto]	Eksterni strošek [€ / km]	Koristi vseh projektov trajnostne mobilnosti [€]	Koristi projekta izgradnje kolesarskih povezav med MČ in KS [€]
2020	1.800.000	0,15	270.000,00	54.000,00
2021	3.600.000	0,1375	540.000,00	81.000,00
2022	5.400.000	0,1250	810.000,00	108.000,00
2023	7.200.000	0,1125	1.080.000,00	135.000,00
2024	9.000.000	0,1000	900.000,00	180.000,00
2025-2048	9.000.000	0,10	900.000,00 / leto	4.140.000,00

Projekt »Ureditev kolesarske infrastrukture med MČ in KS« je le eden izmed večih projektov, ki bodo skupno prispevali k načrtovanemu zmanjšanju obsega motornega prometa v mestu. Za namene analize ekonomske upravičenosti smo upoštevali, da prispeva 20% (eno petino) k temu skupnemu prihranku zaradi opustitev voženj z avtomobilom. Ekonomska doba investicije je 30 let. Prihranki se pričnejo realizirati z letom 2020.

TABELA 7: Ekonomski tok investicije

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Skupaj prilivi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ocenjene koristi	0	0	54.000	81.000	108.000	135.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000
Skupaj odlivi	60.000	642.500	759.500	20.000	20.000	20.000	20.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Neto denarni tok	-60.000	-642.500	-705.500	61.000	88.000	115.000	160.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000
Diskontirani neto denarni tok	-60.000	-617.788	-652.274	54.229	75.223	94.522	126.450	106.388	102.297	98.362	94.579	90.941	87.444	84.080	80.847

	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
Skupaj prilivi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	179.360
Ocenjene koristi	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000
Skupaj odlivi	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Neto denarni tok	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	319.360
Diskontirani neto denarni tok	77.737	74.747	71.872	69.108	66.450	63.894	61.437	59.074	56.802	54.617	52.516	50.496	48.554	46.687	102.403

Investicija ne prinaša neposrednih prihodkov in je tako upravičena do evropskih sredstev.

Investicija je zaradi neposrednih družbenih koristi ekonomsko upravičena, njen neto ekonomski denarni tok je ocenjen na +2.415.360 €. Diskontirana neto sedanja ekonomska vrednost investicije je ocenjena na +721.694 €. Ocenjena doba vračanja je 14 let. Prilivi in ocenjene koristi dosežejo odlike v letu 2032.

Zaradi zgoraj navedenih pozitivnih rezultatov smo mnenja, da je predlagana investicija ekonomsko in družbeno upravičena.

3 OSNOVNI PODATKI

3.1 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

3.2 Upravljanje projekta v fazi delovanja oz. obratovanja

Upravljaivec investicije bo Mestna občina Maribor. Odgovorna služba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske, projektne, tehnične ter druge potrebne dokumentacije je Urad za komunalno, promet in prostor. Odgovorni uslužbenec Aleš Klinc, univ. dipl. inž. prom. Odgovorna oseba je župan.

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: Urad za komunalno, promet in prostor

Odgovorna oseba za pripravo dokumentacije: Aleš Klinc, univ. dipl. inž. prom.

Žig

Podpis:

3.3 Izdelovalec investicijske dokumentacije

Naziv ustanove Univerza v Mariboru, FGPA
Naslov Smetanova 17, 2000 Maribor

Odgovorna oseba za izdelavo
investicijske dokumentacije

Marjan Lep



Izdelovalci

Mitja Klemenčič

Telefon

+ 386 31 637 690

e-pošta

marjan.lep@um.si



Podpis:

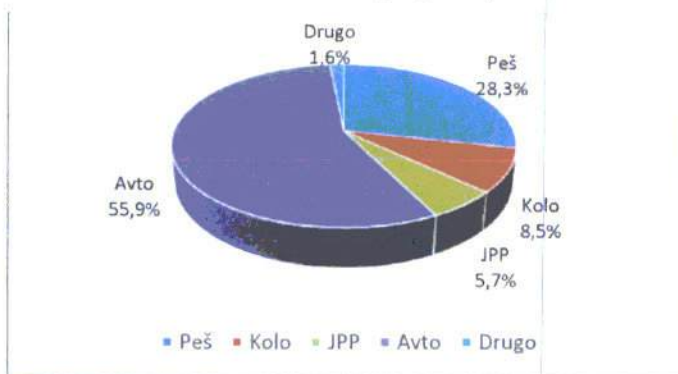


4 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

4.1 Analiza stanja

Prebivalci Maribora za svoja potovanja najpogosteje uporabljajo osebni avtomobil.

SLIKA 2: Kako se Mariborčani gibljejo 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.

TABELA 8: 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 cestnoprometne 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

Čezmerna uporaba osebnega avtomobila je v veliki meri pogojena z dejstvom, da Mariborčani na številnih relacijah nimajo ustrezne (dobre, konkurenčne) alternative – pešačenje, kolesarjenje ali uporaba javnega potniškega prevoza. Ugotavljamo sicer, da se uporaba kolesa povečuje (absolutno

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

² Vir: CPS, 2015

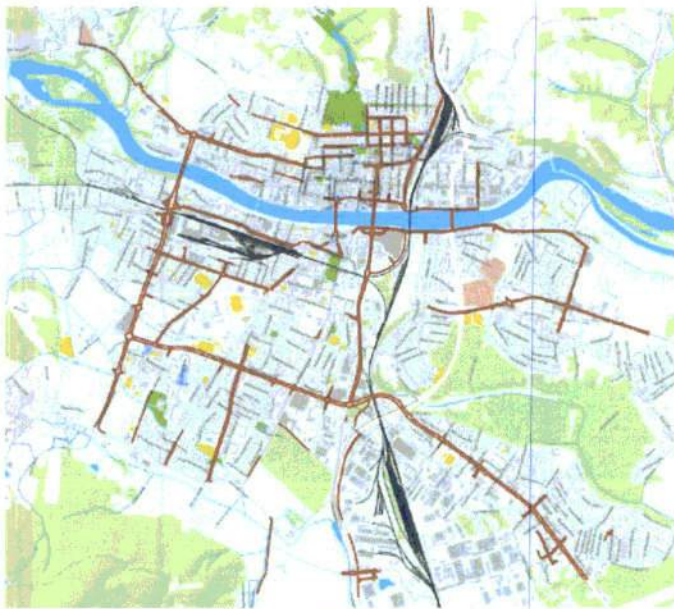
³ VIR; TUS za Maribor, 2015

in tudi v deležu), a vseeno smo Mariborčani soočeni z vrsto problemov. Na lestvici izzivov mobilnosti, ki s(m)o jo sestavili Mariborčani, so zgoraj navedena dejstva tudi prišla do izraza:

- slabo vzdrževana in »komaj« uporabna infrastruktura, predvsem kolesarska (1);
- prenizka ozaveščenost in pripravljenost spoštovati prometne predpise (3); to velja tako za kolesarje, ki pogosto kršijo prometne predpise (kolesarji trdijo, da predvsem zaradi neuporabne infrastrukture in zavajajoče signalizacije), še bolj pa za ostale udeležence (avtomobiliste, pešce), ki brez zadržkov parkirajo/hodijo po kolesarskih površinah itd;
- nedorečena prometna mreža (4); čeprav je večina pri tem mislila na cestnoprometno omrežje, je dejstvo, da še večja zmeda obstaja pri izvedenih, načrtovanih in želenih kolesarskih povezavah. Obstaja vtis, da se po eni strani kolesarski pasovi (steze, skupna raba) »rišejo« vsepovsod, po drugi strani pa se ni moč kontinuirano po uporabni kolesarski infrastrukturi prepeljati iz enega dela Maribora v drugi. Nastajajoči razvojni dokumenti vsebujejo sorodne, a ne identične skice kolesarskega omrežja;
- pomanjkanje ustrezne alternative osebnemu avtomobilu (6).

4.2 Opis razlogov za investicijsko namero

SLIKA 3: Kolesarske povezave v Mariboru



Kolesarska strategija Maribora (KSM), 2013

Trenutne razmere na področju pogojev za kolesarjenje v Mariboru niso dobre. Kolesarska infrastruktura v Mariboru se v zadnjih letih sicer izboljšuje, a še vedno ostaja vrsta problemov:

- Kolesarska infrastruktura, ki bi povezovala določene mestne četrti (MČ) in krajevne skupnosti (KS) z mestnim središčem ali med seboj, ne obstaja.
- Kolesarska infrastruktura je razbita (fragmentirana).
- Kolesarska infrastruktura sicer obstaja⁴, a je njena uporabna vrednost nizka (nezadostne dimenzije, ovire, poškodovana vozna površina, previsoki robniki, prometnovarnostna tveganja, neustrezna signalizacija).

⁴ Slika obstoječih kolesarskih površin delno zavaja (veliko zarisanih stez je praktično neuporabnih), po drugi strani slika kolesarskih povezav nakazuje na problem razbitosti (fragmentiranosti).

- Kolesarske steze so zaparkirane z avtomobili.
- Za izposajo koles ni zadosti možnosti.

4.2.1 *Potrebe, ki jih bo pokrivala investicija - namen*

Namen 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 od 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 ciljev Celostne prometne strategije mesta Maribor⁵:

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.

TABELA 9: Posredni kazalnik učinka projekta

Kazalnik	Merska Enota	Izhodiščna Vrednost	Izhodišč. leto	Ciljna vrednost (2022)	Vir podatka
Zmanjšanje prometne obremenitve na cestnem omrežju v mestnem središču	%	Števci na petih lokacijah	2018	za 4%	MOM

4.2.2 *Cilji investicije*

Vzpostaviti sklenjene kolesarske povezave med mestnimi četrtmi in krajevnimi skupnostmi do te mere, da bodo varne in uporabne tudi za manj večje kolesarje ter da bodo ponujale dobro (hitro in varno) alternativo vožnji z osebnim avtomobilom.

Z izgradnjo ustreznih kolesarskih povezav želimo:

- tam, kjer kolesarske povezave ne obstajajo, te izgraditi;
- tam, kjer ustrezna kolesarska povezava obstaja zgolj na določenih kratkih odsekih, te skleniti v uporabne, daljše kolesarske povezave;
- tam, kjer kolesarska infrastruktura sicer obstaja, a ne dosega standardov, to izboljšati;
- na obstoječih kolesarskih povezavah odstraniti ovire;
- vzpostaviti enoten sistem vodenja in označevanja glavnih (primarnih) kolesarskih povezav v MOM

S temi investicijami želimo posredno:

- lajšati izvajanje prostorskih, okoljskih in prometnih politik, ki so restriktivna do uporabe osebnega avtomobila.

⁵ Vir: Celostna prometna strategija mesta Maribor, 2015

TABELA 10: Fizični kazalnik učinka projekta (dolžine urejenih kolesarskih povezav):

<i>Ureditev kolesarskih povezav:</i>		<i>Dolžina skupaj [km]</i>
1	MČ Tezno in MČ Tabor	18,4
2	KS Razvanje in MČ Ivan Cankar	13,1
3	KS Kamnica in MČ Center	4,4
4	MČ Studenci in MČ Pobrežje	14,1
Skupaj [km]		50,0

4.3 Usklajenost s strategijami in politikami

4.3.1 *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).

4.3.2 *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, ki opredeljuje prednostna področja, na katerih bo Slovenija vlagala sredstva v naslednjih sedmih letih, je v skladu s Sporazumom o partnerstvu med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014-2020 in skladno s strategijo EU 2020 izpolnjuje zahteve za individualna sredstva EU, ki zagotavljajo gospodarsko, socialno in ozemeljsko kohezijo.

V skladu z 11. točko programa Horizontalna načela in podtočko 11.1. Trajnostni razvoj projekt neposredno vpliva na prednostne osi 1 in 4.

- Prednostna os 1: Spodbujanje trajnostne mobilnosti ter izobraževanje in pripravlanje strateških dokumentov na tem področju prispeva k usmeritvam Strategije pametne specializacije – trajnostna mobilnost, trajnostna energija, učinkovita raba virov, zdravje, hrana in okolje ter tudi spodbuja vključujočo družbo za marginalne skupine.
- Prednostna os 4: Promocija trajnostne mobilnosti in spodbujanje rabe javnega prevoza, hoje in kolesarjenja kot nadomestka 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.

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (RS) je ključni dokument na področju razvoja prometa. Izvedba projekta »Ureditev kolesarske infrastrukture« je tako usklajena s Strategijo razvoja prometa, sprejeto na Vladi Republike Slovenije 29. 7. 2015, saj omogoča uresničevanje vsaj naslednjih ciljev iz strategije:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- zmanjšati porabo energije,

- zmanjšati stroške uporabnikov,
- zmanjšati okoljske obremenitve.

V letu 2006 sprejeta **Resolucija o prometni politiki RS** opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike. Resolucija **vizije mobilnosti prebivalstva** med drugim navaja, da je

»Kolesar je enakovreden udeleženec v prometu, zato mu moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani udeleženci v prometu.«

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

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

Projekt je usklajen tudi z veljavno **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije iz leta 2004**, ki med cilje prostorskega razvoja Slovenije pod točko 2 Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij navaja tudi 2.3 Zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo.

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

4.3.3 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 v kolesarske povezave podpira ukrep 11 neposredno, ostale pa posredno.

TABELA 11: Ukrepi TUS za Maribor iz sklopa »Mobilni Maribor«

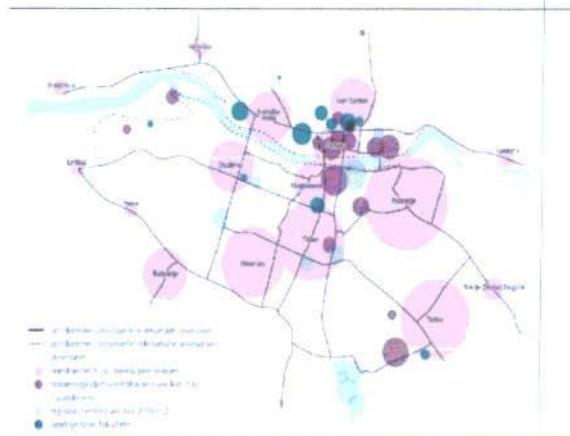
UKREP 10: POVEZOVANJE MESTA Z ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO IN LETALIŠČEM
UKREP 11: IZKORIŠČANJE POTENCIALA KOLESARJENJA
UKREP 12: MESTO KRATKIH POTI
UKREP 13: OBLIKOVANJE PRIVLAČNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA
UKREP 14: ZA MOBILNOST RANLJIVIH SKUPIN PREBIVALSTVA

TUS, 2015

4.3.4 Kolesarska strategija Maribora (KSM)

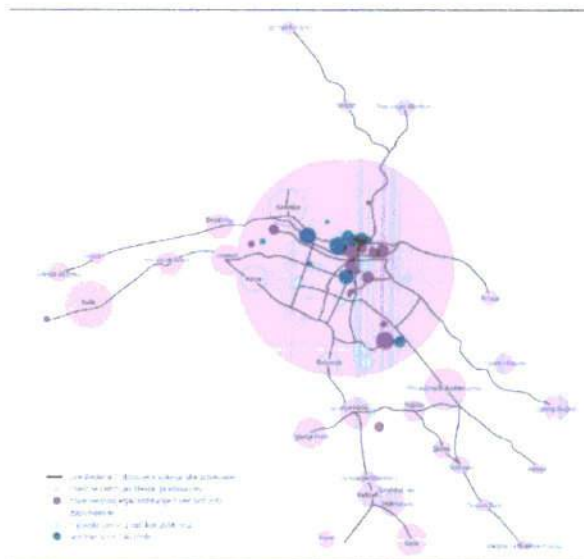
Je osnovni dokument o kolesarjenju v Mariboru, sprejet v letu 2013. Je tudi integralni del v letu 2015 sprejete Celostne prometne strategije za Maribor in okolico. Ta postavlja osnovno mestno kolesarsko mrežo in opredeljuje, kako se bo mestno kolesarsko omrežje navezalo na sosednje občine.

SLIKA 4: Kolesarske povezave v Mariboru



KSM, 2013

SLIKA 5: Kolesarske povezave v regiji



KSM, 2013

4.3.5 Celostna prometna strategija za Maribor in okolico

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

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

CPS je prepoznal naslednje izzive:

Nizka raven prometne kulture vzbuja občutek ogroženosti in s tem odvrča potencialne kolesarje. Po drugi strani pa je nizka tudi prometna kultura kolesarjev samih, ki posledično ogrožajo same sebe in druge udeležence v prometu. Kaže se predvsem v kršenju prometnih pravil in v pomanjkljivi skrbi za opremljenost koles.

Skupna dolžina površin, namenjenih kolesarjem, v Mariboru ni majhna. Zanje pa je značilno, da niso kontinuirane in so kolesarjem neprijazne predvsem na ključnih mestih. Manjkajo tudi ustrezne kolesarske povezave z zaledjem Maribora za rekreativne kolesarje. Obstoječe kolesarsko omrežje je podrejeno cestni infrastrukturi in pretočnosti motornega prometa ter pogosto slabo tehnično izvedeno (na primer širina stez, izvedba robnikov, potopni stebrički, uvozi stranskih cest, količki za preprečevanje parkiranja, lokacije smetnjakov ali vodenje in razporejanje kolesarjev v križiščih). Na nekaterih ključnih odsekih v središču mesta je kolesarjenje še zmeraj oteženo, enako velja tudi za nekatere enosmerne ulice. Nekateri novi posegi so načrtovani tako, da kolesarje upočasnijo ali celo ogrožajo njihovo varnost.

V večjem delu mesta in okolici pomembnejših generatorjev prometa je varno parkiranje koles še vedno težavno. Ker kolesarjenje nima statusa celoletnega prevoza, zimska služba pozimi ne čisti kolesarskih stez oz. jih pogosto uporablja kot odlagališče snega s cest in pločnikov.

Vodenje kolesarskih stez po površinah za pešce ustvarja konflikte s pešci (na primer na mestih, kjer gostinske dejavnosti dodatno zožujejo javne površine ali na avtobusnih postajališčih) ter upočasnjuje in ogroža kolesarje ob križanju z motornim prometom. Potencial kolesarjenja je v veliki meri še neizkoriščen. Kolesarjenje obravnavamo kot rekreacijska dejavnost in manj kot potovalni način. Prenos znanj in dobrih praks načrtovanja ter izvedbe kolesarjem prijazne kolesarske infrastrukture je počasen, neposredne naložbe v kolesarsko infrastrukturo so redke. Kolesarjenje tudi ni v zadostni meri promovirano kot zdrav način opravljanja vsakodnevnih poti.

Kolesarjenje obravnavamo predvsem kot rekreacijsko dejavnost in manj kot potovalni način. Pri načrtovanju ne razmišljamo o smiselnih, varnih in udobnih kolesarskih povezavah, ampak jih podrejammo cestni infrastrukturi in pretočnosti motornega prometa. Takšen pristop ne omogoča polnega izkoriščanja velikega potenciala kolesarjenja in doseganja kritične mase kolesarjev, kar bi lahko bistveno omililo večino težav mestnega prometa kot so zastoji, onesnaženje zraka, hrup in prometna varnost ter pomembno zmanjšalo mestne izdatke za prometni sistem.

CPS je zastavil naslednjo **vizijo** na področju izkoriščanja potencialov kolesarjenja:

Maribor bo mesto z optimalnimi pogoji za varno in udobno kolesarjenje. Dobra kolesarska in prometna kultura v mestu bo vplivala na povečanje števila kolesarjev in deleža kolesarjenja pri opravljanju vsakodnevnih poti čez celo leto. S kolesom bodo varno in enostavno dostopni vsi deli mesta in vse ključne dejavnosti oziroma storitve, vse najbolj zanimive lokacije pa bomo dobro opremili z opremo za varno parkiranje koles.

Omrežje varnih kolesarskih stez bomo dobro razvili in redno vzdrževali.

Povečanje ugleda kolesarjenja bo pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev in posledično večji varnosti, sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci v prometu in prometnimi načrtovalci. Prebivalci mesta bodo zaradi kolesarjenja bolj zdravi, večja pa bo tudi varnost prometu.

TABELA 12: 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

Med ukrepi v akcijskem načrtu stebra »Izkoristiti potenciale kolesarjenja« CPS navaja:

- Ukrepi 1c: Kolesarske povezave vseh MČ in KS s centrom mesta Maribor
- Ukrepi 1b: Izgraditev omrežja kolesarskih stez

Med kazalniki mobilnosti pa CPS navaja:

TABELA 13: Kazalniki mobilnosti, CPS

Kategorija vrednotenja	Indikator	Načrtovalski steber	Vir podatkov in/ali tehnika zbiranja	Časovni okvir
Pogoji za kolesarjenje	Število kilometrov novih kolesarskih povezav	Kolesarjenje	Vizualni pregled	letno
Prometna varnost – kolesarji	Število odpravljenih črnih točk za kolesarje	Kolesarjenje	Vizualni pregled	letno
Delež kolesarjev v mestnih potovanjih	Delež potovanj v šolo, ki se opravijo s kolesom	Kolesarjenje	Anketa	na 2 leti
Delež kolesarjev v mestnih potovanjih	Delež potovanj na delo, ki se opravijo s kolesom	Kolesarjenje	Anketa	na 2 leti
Prometna varnost – kolesarji	Število lažje/težje poškodovanih in umrlih kolesarjev v prometnih nesrečah	Kolesarjenje	Statistika prometnih nesreč	letno
Pogoji za kolesarjenje	Število novih parkirnih mest v centru mesta	Kolesarjenje	Statistika prometnih nesreč	letno

CPS, 2015

SLIKA 6: Akcijski načrt za steber »Izkoriščen potencial kolesarjenja«

TRETJI STEBER: IZKORIŠČEN POTENCIAL KOLESARJENJA			
Akcijski načrt za izkoriščen potencial kolesarjenja			
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost
1a Občinske smernice za gradnjo kolesarske infrastrukture	že zajeto v ukrepih prvega stebra	1	MOM in zunanji izvajalec
1b Izgraditev omrežja kolesarskih stez	sofinanciranje DRSC 500.000 €,	3	MOM, DRSC in zunanji izvajalec
1c Kolesarske povezave vseh MČ in KS s centrom mesta Maribor	200.000€ na leto	3	MOM, zunanji
1d Kolesarska povezava Maribor-Ruše	ob predpostavki sofinanciranja 1.500.000 €	3	MOM, zunanji
2 Varo parkiranje koles	30.000 € letno	2	MOM in zunanji izvajalec
2a Uvedba sistema izposoje mestnih koles »Rent-a-Bike«	600.000 € (ob predpostavki sofinanciranja)	3	MOM, zunanji
3 Upravljanje kolesarjenja v mestu (delovanje mobilnostnega centra)	20.000 € na leto	2	MOM in zunanji izvajalec
4 Promocijske in izobraževalne aktivnosti	že zajeto v ukrepih prvega stebra	2	MOM in zunanji izvajalec

CPS, 2015

4.3.6 CTN, steber 4.4

Gradivo »VSEBINSKA IZHODIŠČA za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4)« (Ljubljana, september 2016, v 1.0) eksplicitno navaja v svojem poglavju 3 »Upravičeni nameni« za projekte kolesarske infrastrukture:

- *sofinancirana bo predvsem postavitve stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, varnih kolesanic ter ureditev kolesarskih povezav z morebitnimi premostitvenimi objekti in s potrebno opremo, kot je npr. talna in vertikalna signalizacija, kolesarski števcji, postaje za popravila koles, pripadajoča urbana oprema ipd. Kolesarska infrastruktura bo podrobneje opredeljena v smernicah. Sofinancirana bo tudi postavitve postaj javnega sistema izposoje koles ob pogoju, da bo na novo postavljen terminal umeščen ob že obstoječi kakovostni kolesarski povezavi ali povezavi, načrtovani v sklopu operacije, ki bo sklenjeno povezovala postajo z mestom. Razen postaj ostali deli sistema za izposajo koles ne bodo sofinancirani. Kjer je kolesarska infrastruktura povezana z infrastrukturo za pešce (npr. vzporedna kolesarska steza in pločnik), bo predmet sofinanciranja tudi ta, saj gre za neločljivo povezano celoto.*

ter v poglavju 4 »Upravičeni stroški« navaja upravičene stroške.

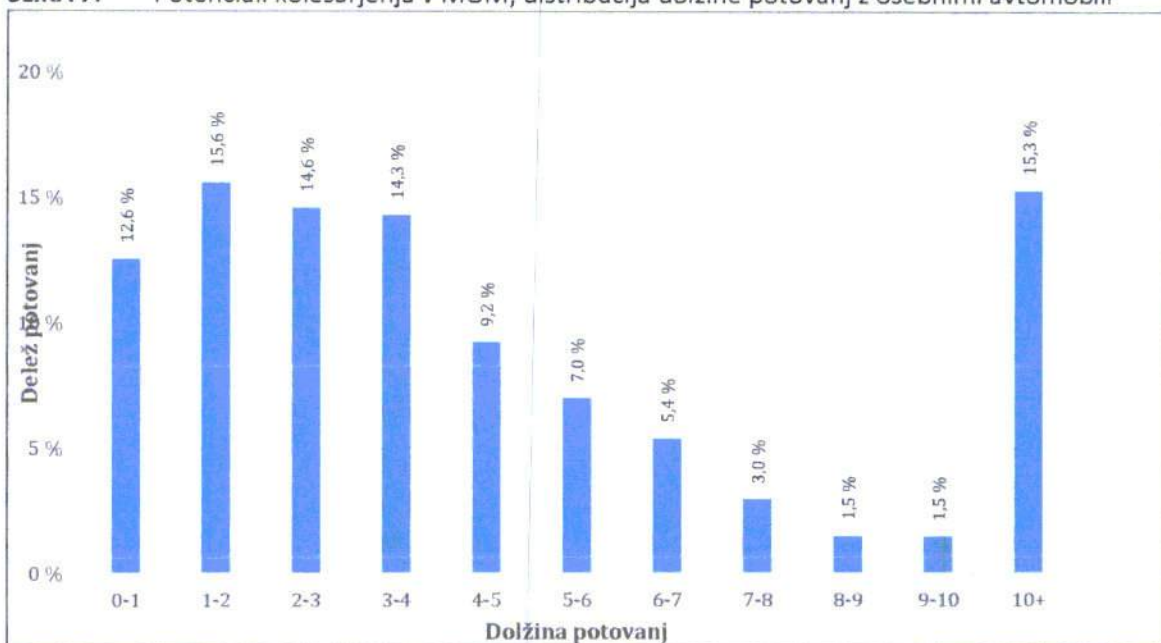
5 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

Projekt ne ustvarja neposrednih prihodkov.

Da pa 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 razdaljah do štiri kilometre.

Te razdalje so idealne, da bi jih – vsaj del teh poti – opravili s kolesi, a le, če bo na voljo primerna infrastruktura!

SLIKA 7: Potenciali kolesarjenja v MOM; distribucija dolžine potovanj z osebnimi avtomobili



Ankete po gospodinjstvih, MOM, 2016

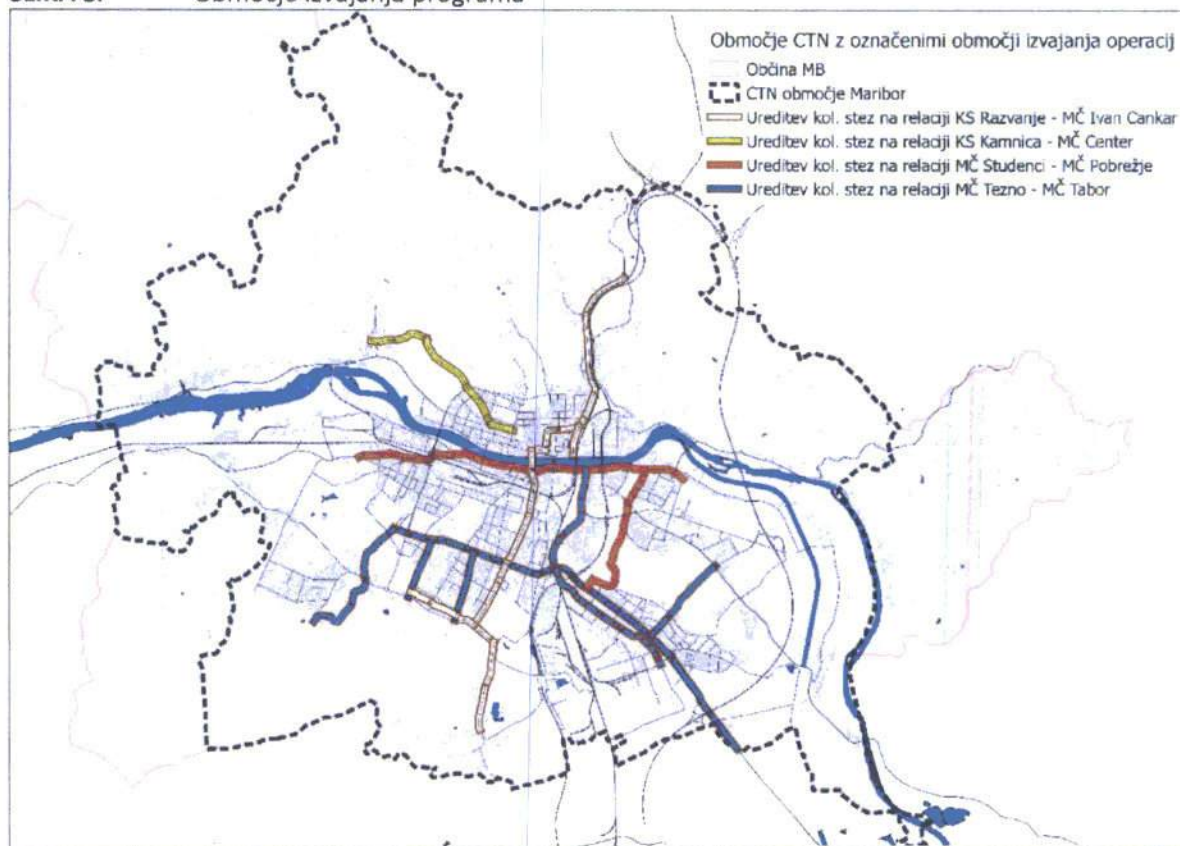
6 TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL

6.1 Opis programa

Uredijo se **sklenjene**⁶ in **kakovostne**⁷ kolesarske povezave med mestnimi četrtmi in krajevnimi skupnostmi. Uredi se tako imenovana »**glavna os**« ter potrebna »**navezovalna kolesarska infrastruktura**« naslednjih sklopov, v nadaljevanju **projektov**:

1. »MČ Tezno in MČ Tabor«
2. »KS Razvanje in MČ Ivan Cankar«
3. »KS Kamnica in MČ Center«
4. »MČ Studenci in MČ Pobrežje«

SLIKA 8: Območje izvajanja programa



Vsi odseki - vključno z variantnimi predlogi - evidentirani v DIIP-u - so se v okviru izdelave idejne zasnove (IDZ) natančneje popisali, preverili na časovno izvedljivost ter stroškovno ocenili. Na podlagi tega popisa ter na podlagi razpoložljivega časovnega in finančnega okvira so bili (nekateri) odseki evidenčno razvrščeni v tako imenovano **drugo fazo** (ki ni predmet tega IP, jih pa v nadaljevanju zaradi sledljivosti navajamo v sprotnih opombah).

⁶ Definicija sklenjenosti je podana v smernicah Ministrstva za infrastrukturo. Vir: Specifikacije za vzpostavitev kakovostne kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, MZI, 2017

⁷ Kriteriji kakovosti lahko tudi odstopajo (so višji) od veljavnih pravilnikov. Zapisani so v smernicah Ministrstva za infrastrukturo.

6.2 Projekt 1: Ureditev kolesarskih povezav MČ Tezno in MČ Tabor

Uredi se kakovostna kolesarska povezava med mestnima četrtima Tabor in Tezno. Uredijo se nekatere neustrezne ali manjkajoče navezave na osnovno povezovalno potezo.

Skupaj se uredi 18,4 km kakovostnih, sklenjenih kolesarskih povezav.

TABELA 14: Kolesarske povezave med MČ Tezno – MČ Tabor⁸

Pod(odsek)	Dolžina	Vrsta, idejna zasnova	Uredi se še:
1.1 Ptujška			
Od meje z občino Miklavž do križišča z Ul. heroja Nandeta	Skupaj: 1,8 km	Obstoječa pot/steza na severni strani Ptujške. Na južni strani se obnovi samo odsek med križiščem z Zolajevo in Ul. heroja Nandeta/Slivniško	Vodenje po Matičkovi (vzporedni) do križišča z Zolajevo. Uredi se signalizacija ter križišča s Panonsko in Dogoško/Zolajevo nato vodenje po Domnovi in Ptujski do križišča z Heroja Nandeta. Prečkanja.
Ptujška do križišča s Titovo	2 x 2,1 km	Obstoječa kolesarska steza na obeh straneh se obnovi ter spravi na zahtevani standard	Ureditev križišč in prečkanj, odstanitev ovir, signalizacija.
1.2 Cesta proleterskih brigad			
Cesta pr. brigad do križišča z Dravograjsko	2 x 2,1 km	Obstoječa kolesarska steza na obeh straneh se obnovi ter spravi na zahtevani standard	Ureditev križišč in prečkanj, odstanitev ovir, signalizacija
1.3 Ulica Pohorskega odreda			
Ulica Pohorskega odreda	1,0 km	Uporabi se obstoječa tankovska steza. Kolesarska pot, dvostranska, širine 3,0m z urejeno površino za pešce širine 1,50m	Priključki na osnovno os ter na Streliško/Lackovo, površina in prehodi za pešce, obstoječa brv preko Pekrskega potoka
1.5 Kardeljeva			
Kardeljeva	2 x 1.000m	Obojstranska obnovitev obstoječih kolesarskih stez	Prečkanja
1.7 Zagrebška – Nasipna			
Zagrebška – Nasipna	Skupaj 5.200 m	Kolesarski pas, obojstranski	Zarisi, oznake, ureditev križišč, odstanitev ovir

⁸ V tako imenovano »drugo fazo« se prestavijo pododseki:

1.4 Tezenska (skozi Stražun)			
Tezenska ulica (skozi Stražun)	2 x 500 m	Kolesarska pot na vsaki strani enostranska širine 2,00	navezavo na osnovno os (Ob Ptujski), križišče s cesto XIV. divizije
Ureditev Ulice Heroja Nandeta do Prekmurske	2 x 500m	Kolesarski pas, obojstranski	Zarisi, oznake, ureditev križišč.
1.6 Studenška (do Vzpenjače)			
Studenška ulica	1 x 900 m + 2 x 100m	Kolesarska steza, na eni strani, dvostranska, širine 3,0m do Ulice Saša Deva, nato kolesarski pas do križišča z Lackovo	Priključek na podaljšek Ceste proletarskih brigad; ureditev brvi čez Pekrski potok; priključek, prečkanje Lackove.
Navezava na Vzpenjačo po Cesti za gradom in Poti k mlinu do Pohorske	Skupaj 1,2 km	Skupna raba vozišča	Priključek na Pohorsko, prečkanje Radvanjskega potoka.

6.3 Projekt 2: Ureditev kolesarskih povezav KS Razvanje in MČ Ivan Cankar

Vzpostavitev sklenjene povezave mestne četrti Ivan Cankar (Košaki) in krajevne skupnosti Razvanje. Uredi se skupaj 13,1 km ustreznih sklenjenih kolesarskih povezav.

TABELA 15: Opis načrtovanih kolesarskih povezav sklopa KS Razvanje – MČ Ivan Cankar⁹

	Pododsek	Dolžina	Vrsta	Uredi se še:
2.1	Šentiljska			
	Šentiljska od odcepa za Pekel do križišča s Tomšičevo ulico	1,8 km	Ureditev in sklenitev kolesarske steze na zahodni strani.	Vsa prečkanja priključkov. Dopolni kolesarski pas na vzhodni strani.
	Šentiljska od odcepa za Pekel do križišča s Tomšičevo ulico	0,4 km	Ureditev in sklenitev kolesarske steze na zahodni strani.	Vsa prečkanja priključkov. Dopolni kolesarski pas na vzhodni strani.
2.2	Partizanska – stari most			
	Partizanska od križišča Tomšičevo ulico do Trga svobode	2 x 1,0 km	Obstoječa kolesarska steza na obeh straneh se obnovi ter spravi na zahtevani standard	Navezava na obstoječo kolesarsko stezo vzdolž Partizanske ceste, Ureditev površin pred železniško postajo, prečkanja Partizanske
	Skozi peš cono, čez stari most po Ljubljanski do križišča z Ul. Pariške Komune	1,6 km	Dopolnitev signalizacije, odstranitev ovir do Ul. Moše Pijade (1,0 km)	(odsek od Ul. Moše Pijade do Ul. Pariške komune se ureja v sklopu podvoza pod železnico)
2.3	Ljubljanska			
	Ljubljanska od križišča z Ul. Pariške komune do C. proletarskih brigad	850 m	Obojestranska kolesarska steza ali kolesarski pas	Predvidoma do Fochove (330 m) steza, nato obojestranski kolesarski pas do C. proletarskih brigad (520 m)
	Ljubljanske ulice med C. proletarskih brigad in Ulico Eve Lovše	400 m	Obnova kolesarskih stez na obeh straneh	
	Ljubljanska ulica od Ulice Eve Lovše do križišča s Streliško	750 m	Kolesarska pot na vzhodni strani	Navezavo na obstoječo kolesarsko pot južno ob Streliški.
2.5	Mlinska			
	Mlinska ulica	2 x 300 m	Ureditev, obnova kolesarske površine ob avtobusni postaji	
2.6	Streliška (do Ulice Pohorskega odreda)			
	Podaljšek obstoječe kolesarske poti Streliška od križišča z Cesto na ledino do križišča z Ulico Roberta Kukovca	300 m	Kolesarska pot, dvosmerna, širine 3,00 m	Križišča Streliška –Ljubljanska, Streliška – Ul.R.Kukovca; prečkanja Kardeljeve
	Vodenje kolesarjev po Ulici Roberta Kukovca	550 m	Sharow, Kolesarski pas	Ureditev križišča Radvanjske – R.Kukovca-D.Mravljaka
	Vodenje kolesarjev po Ulici Dušana Mravljaka	350 m	Kolesarski pas	Prečkanje Ulice Pohorskega odreda

⁹ V tako imenovano drugo fazo se pomakne izvedba pododseka:

2.4	Razvanjska			
	Ob Razvanjski cesti (zahodna stran)	1,4 km	Obnova obstoječe poti do križišča z ulico Pod gozdom; vzpostavitev kolesarske steze do križišča z Vinogradniško potjo	Ureditev križišč. Obnova in razširitev brvi. Signalizacija.

6.4 Projekt 3: Ureditev kolesarskih povezav med KS Kamnica in MČ Center

Uredi se kolesarska povezava med KS Kamnica in MČ Center - Gosposvetsko cesto (v Mb). Povezava poteka vzdolž Vrbanske ceste.

Skupaj se v prvi fazi uredi 4,4 km kakovostnih kolesarskih povezav.

TABELA 16: Osnovna os KS Kamnica – MČ Center¹⁰

	<i>(Pod)odsek</i>	<i>Dalžina</i>	<i>Vrsta</i>	<i>Uredi se še:</i>
3.1	Vrbanska			
	Vrbanska od Ceste v Rošpoh do OŠ Kamnica	2 x 300 m	Kolesarski pas, obojestranska	
	Vrbanska , Kamniški drevored do križišča s Kamniško/Njegoševo	600 m	Kolesarska pot (na južni strani)	
	Vrbanska od Kamniške do Gosposvetske ceste	2 x 700 m	Obojestranska kolesarska steza	
3.2	Gosposvetska			
	Gosposvetska od križišča z Vrbansko do Slovenske (peš cone)	2 x 500 m	Obnova in odstranitev ovir	

SLIKA 9: Stanje »kolesarske steze« na Kardeljevi (jesen, 2016)«



¹⁰ Premaknjeno v drugo fazo:

3.1	Vrbanska od OŠ Kamnica do kamniškega drevoreda	1,00 km	Kolesarska pot (na južni strani)	vključno s tremi kolesarskimi brvmi (zahtevno)
-----	--	---------	----------------------------------	--

6.5 Projekt 4: Ureditev kolesarskih povezav med MČ Studenci in MČ Pobrežje

Uredi se kolesarska povezava med MČ Studenci in MČ Pobrežje vzdolž Limbuške, Valvasorjeve, Ruške, Pobreške in Čufarjeve z nekaterimi navezavami.

Skupaj se uredi 14,1 km kakovostnih kolesarskih povezav.

SLIKA 10: Kolesarski stezi – prečkanje Ruške, Pobreška, stanje 2016



TABELA 17: Osnovna os MČ Studenci in MČ Pobrežje in navezave¹¹

		<i>Dolžina</i>	<i>Vrsta</i>	<i>Uredi se še:</i>
4.1	Limbuška			
	Od rondoja z Erjavčevo do Dravogradske	2 x 1,1 km	Dvostranska steza ali kolesarski pas	
4.2	Valvasorjeva/Ruška			
	do Trga revolucije	2 x 1,5 km	Dvostranski kolesarski pas	Prečkanje trga
4.3	Pobreška			
	do dvoetažnega mosta	2 x 1,2 km	Obojestranski kolesarski stezi	Obnova in odstranitev ovir
4.4	Zrkovska/Čufarjeva			
	do Veljka Vlahoviča	2 x 1,5km	Kolesarske steze	Obnova, odstranitev ovir, rekonstrukcija in razširitev vozne površine.
4.5	Šolska			
	Izgradnja sklenjene kolesarske poti ob Šolski ulici (zahodna stran) in mimo pokopališča	800 m	Kolesarska pot, dvosmerna enostranska, 4,0m	Ureditev površin za pešce Prečkanja (Cesta XIV.divizije...) in Kosovelova do Lovske

¹¹ V drugo fazo se prestavi izvedba:

		<i>Dolžina</i>	<i>Vrsta</i>	<i>Uredi se še:</i>
4.6	Kosovelova/Belokranjska (skozi Stražun)			
	Kosovelova do »Stražuna« (Lovska)	2 x 500 km	Kolesarska pot, dvosmerna enostranska	
	Ureditev ceste skozi Stražun do Štrekljeve	1,1 km	Kolesarska pot / steza / pas	Razsvetljava, ublažitev naklona do Štrekljeve, obnova ali dograditev brvi

6.6 Kazalniki

TABELA 18: Dolžina sklenjenih in kakovostnih kolesarskih povezav

	<i>Ureditev kolesarskih povezav:</i>	<i>Dolžina skupaj [km]</i>
1	MČ Tezno in MČ Tabor	18,4
2	KS Razvanje in KS Ivan Cankar	13,1
3	KS Kamnica in MČ Center	4,4
4	MČ Studenci in MČ Pobrežje	14,1
	Skupaj [km]	50,0

TABELA 19: Kazalniki učinka na ravni operacije

Kazalnik	Merska Enota	Izhodiščna Vrednost [2018]	Izhodiščno leto	Ciljna vrednost (2021)	Vir podatka
Sklop 1: MČ Tezno in MČ Tabor					
Dolžina sklenjenih in kakovostnih kolesarskih povezav	Km	0	2018	18,4	MOM
Sklop 2: KS Razvanje in KS Ivan Cankar					
Dolžina sklenjenih in kakovostnih kolesarskih povezav	Km	0	2018	13,1	MOM
Sklop 3: KS Kamnica in MČ Center					
Dolžina sklenjenih in kakovostnih kolesarskih povezav	Km	0	2018	4,4	MOM
Sklop 4: MČ Studenci in MČ Pobrežje					
Dolžina sklenjenih in kakovostnih kolesarskih povezav	Km	0	2018	14,1	MOM

7 ANALIZA ZAPOSLENIH

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 fazi eksploatacije bodo kolesarske površine vzdrževali koncesionarji oziroma pogodbeniki mestne občine Maribor, ki opravljajo vzdrževalna dela na javni prometni infrastrukturi. Enako velja za tiste odseke, ki so del državnega cestnega omrežja.

8 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

8.1 Opredelitev vrste programa

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.

8.2 Ocena investicijskih stroškov po posameznih projektih v stalnih cenah

TABELA 20: Normirane cene za posamezno vrsto kolesarske prometne povezave:

	<i>Nova gradnja - vzpostavitev</i>	<i>Rekonstrukcija – obnova vozišča</i>	<i>Obnova/oprema s signaliz. in obvestili</i>
Kolesarska pot (3,5m)	85 – 140 € / m ²	40 € / m ²	19 € / m ²
Kolesarska steza (2,5m)	85 - 110 € / m ²	50 € / m ²	10 € / m ²
Kolesarski pas (na vozišču)		19 € / m ²	
Skupna raba vozišča		10 € / m ²	

Ocenjeno vrednost projekta smo določili na podlagi normiranih cen za investicije, kot jih je pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo¹²:

Vrsta kolesarske infrastrukture	Opis	Cena na enoto
Kolesarski pas	Zaris kolesarskega pasu na vozišču z belo ločilno in rdečo označitveno črto (brez menjave / sanacije obrabnega sloja asfalta in drugih posegov) optimalna širina 1,8 m	19 EUR / m ²
Kolesarski pas - novogradnja	Razširitev vozišča za dodatni kolesarski pas, asfaltiranje, vgradnja robnika in zaris bele ločilne in rdeče označitvene črte	100 EUR / m ²
Pas za kolesarje na pločniku – zaris	Zaris bele ločilne črte na obstoječem pločniku (brez menjave / sanacije obrabnega sloja asfalta in drugih posegov) optimalna širina 1,5 m	10 EUR / m ²
Pas za kolesarje na pločniku - novogradnja	Novogradnja ob obstoječem vozišču zajema odstranitev humusa, izkop cca 40 cm, tampon cca 40 cm, vgradnjo robnika, asfaltna plast (nosilno obrabna), optimalna širina pasu za kolesarje na pločniku 1,5 m	100 EUR / m ²
Kolesarska steza - novogradnja	Novogradnja ob obstoječem vozišču zajema vgradnjo cestnega robnika, odstranitev humusa, izkop cca 40 cm, tampon cca 40 cm, asfaltna plast (nosilno obrabna), širina kolesarske steze 2,0 m: upoštevano še rezkanje in asfalt za vključitev v obstoječe vozišče	100 - 150 EUR / m ²
Kolesarska pot - novogradnja	Novogradnja, npr. ravninski teren, zajema odstranitev humusa, izkop cca 40 cm, tampon cca 40 cm, asfaltna plast (nosilno obrabna), širina kolesarske poti 3,5 m, ni vključitve v obst. vozišče in ni robnikov	85 - 125 EUR / m ²
Hitra kolesarska pot	Novogradnja, npr. ravninski teren, zajema odstranitev humusa, izkop cca 40 cm, tampon cca 40 cm, asfaltna plast (nosilno obrabna), širina hitre kolesarske poti 6 m, ni vključitve v obst. vozišče in ni robnikov	150 - 200 EUR / m ²
Varna kolesarnica	Novogradnja, nedostopno nepriljubljenim uporabnikom, električno vodena pristopna vrata in individualiziran sistem odpiranja vrat, videonadzor	1.500 EUR / parkirišče
Stojalo za kolesa	Postavitev individualnega stojala	200 EUR / stojalo

Ocena skupnih stroškov projekta – navedena v nadaljevanju - je narejena na podlagi podrobnejših izmer, ugotovljenega stanja na terenu ter normiranih cen za predvidene oziroma potrebne aktivnosti, kot so predstavljene v idejni zasnovi (IDZ, september 2018).

V navedenih stroških so zajeti tudi stroški priprave investicijske, projektne dokumentacije ter gradbenega nadzora.

¹²Vir: Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, MZI, 2017

8.2.1 Ocena stroškov projekta 1

SLIKA 11: V okviru projekta 1 »MČ Tezno – MČ Tabor« načrtovane aktivnosti



TABELA 21: Ocena skupnih investicijskih stroškov projekta 1 v stalnih cenah¹³:

Pod(odsek)	Dolžina	Ocenjeni strošek v IDZ v € [DDV vključen] :	Opomba	
1.1.	Ptujska od meje z občino Miklavž do križišča z Ul. heroja Nandeta	1,8 km	55.000,00 €	Samo obnova
	Ptujska do križišča s Titovo	2 x 2,1 km	105.000,00 €	
1.2	Cesta proletarskih brigad	2 x 2,1 km	125.000,00 €	
1.3	Ulica Pohorskega odreda	1,0 km	120.000,00 €	
1.5	Kardeljeva	2 x 1.000 m	60.300,00 €	
1.7	Zagrebška – Nasipna	5.200 m	99.000,00 €	V dolžini 5200 m
Skupaj:			564.300,00 €	

¹³ V drugo fazo, ki ni predmet tega IP, so prestavljeni odseki:

Pod(odsek)	Dolžina	Ocenjeni strošek v IDZ v € [DDV vključen] :	Opomba	
1.1.	Ptujska od meje z občino Miklavž do križišča z Ul. heroja Nandeta	500 m	65.000,00 €	Nova steza
1.4	Tezenska	2 x 1000 m	220.000,00 €	Se ne izvede v prvi fazi
	Ul. heroja Nandeta	2 x 600m	25.000,00 €	Se ne izvede v prvi fazi
1.6	Navezava na os po Studenški ulici – navezava Vzpenjača	2400 m	150.000,00 €	Se ne izvede v prvi fazi
1.7	Zagrebška – Nasipna	5.700 m	100.000,00 €	Preostala dolžina

8.2.2 Ocena stroškov projekta 2

SLIKA 12: V okviru projekta 2 »KS Razvanje – MČ Ivan Cankar« načrtovane aktivnosti

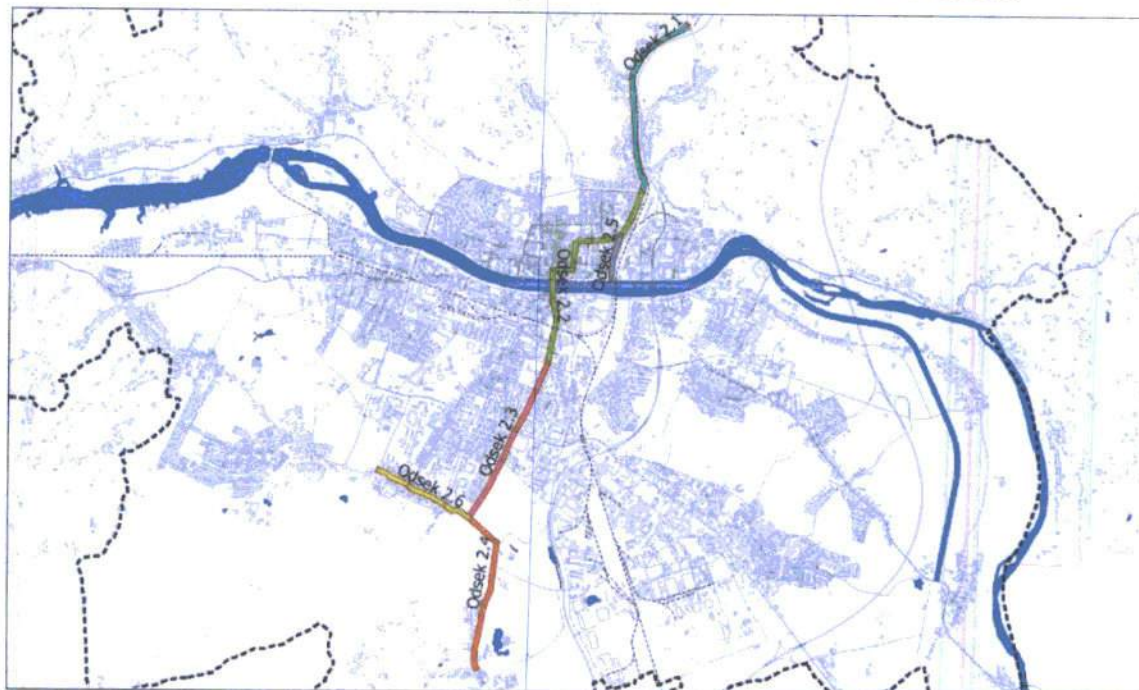


TABELA 22: Ocena skupnih investicijskih stroškov projekta 2 v stalnih cenah¹⁴:

Pod(odsek)	Dolžina	Ocenjeni strošek v IDZ v € [DDV vključen] :	Opomba	
2.1	Šentiljska – obnovitev	2.000 m	22.500,00 €	Obnova le dela poteze
2.2	Partizanska	2.200 m	50.000,00 €	
	Peš cona - stari most	2.800 m	70.000,00 €	
2.3	Ljubljanska do C.prol.br.	2.000 m	50.000,00 €	
	Ljubljanska do Eve Lovše	500 m	10.000,00 €	
	Ljubljanska do Streliške	860 m	70.000,00 €	
2.5	Mlinska	1.500 m	30.000,00 €	
2.6	Streliška	300 m	33.000,00 €	
	Roberta Kukovca in D.Mravljaka	900 m	10.000,00 €	
Skupaj:			345.500,00 €	

¹⁴ V drugo fazo, ki ni predmet tega IP, so prestavljeni odseki:

Pod(odsek)	Dolžina	Ocenjeni strošek v IDZ v € [DDV vključen] :	Opomba	
2.1	Šentiljska – obnovitev	4.500m	100.000,00 €	Obnova drugega dela
2.4	Razvanjska – obnova	1.400m	140.000,00 €	Nova steza in obnova

8.2.3 Ocena stroškov projekta 3

SLIKA 13: V okviru projekta 3 »KS Kamnica in MČ Center« načrtovane aktivnosti



TABELA 23: Ocena skupnih investicijskih stroškov projekta 3 v stalnih cenah ¹⁵:

Pod(odsek)		Dolžina	Ocenjeni strošek v IDZ v € [DDV vključen] :	Opomba
3.1	Vrbanska od Ceste v Rošpoh do OŠ Kamnica	2 x 300 m	40.000,00 €	
	Vrbanska, kamniški drevored do križišča z Njegoševo	1.400 m	80.000,00 €	
	Vrbanska od Kamniške do Gosposvetske ceste	1.400 m	90.000,00 €	
3.2	Gosposvetska od križišča z Vrbansko do Slovenske (peš cone)	2 x 500 m	15.400,00 €	
Skupaj			225.400,00 €	

¹⁵ V drugo fazo, ki ni predmet tega IP, so prestavljeni odseki:

Pod(odsek)	Dolžina	Ocenjeni strošek:
3.1 Vrbanska od OŠ Kamnica do kamniškega drevoreda	1,8 km	80.000,00 €

8.2.4 Ocena stroškov projekta 4

SLIKA 14: V okviru projekta 4 »MČ Studenci - MČ Pobrežje« načrtovane aktivnosti

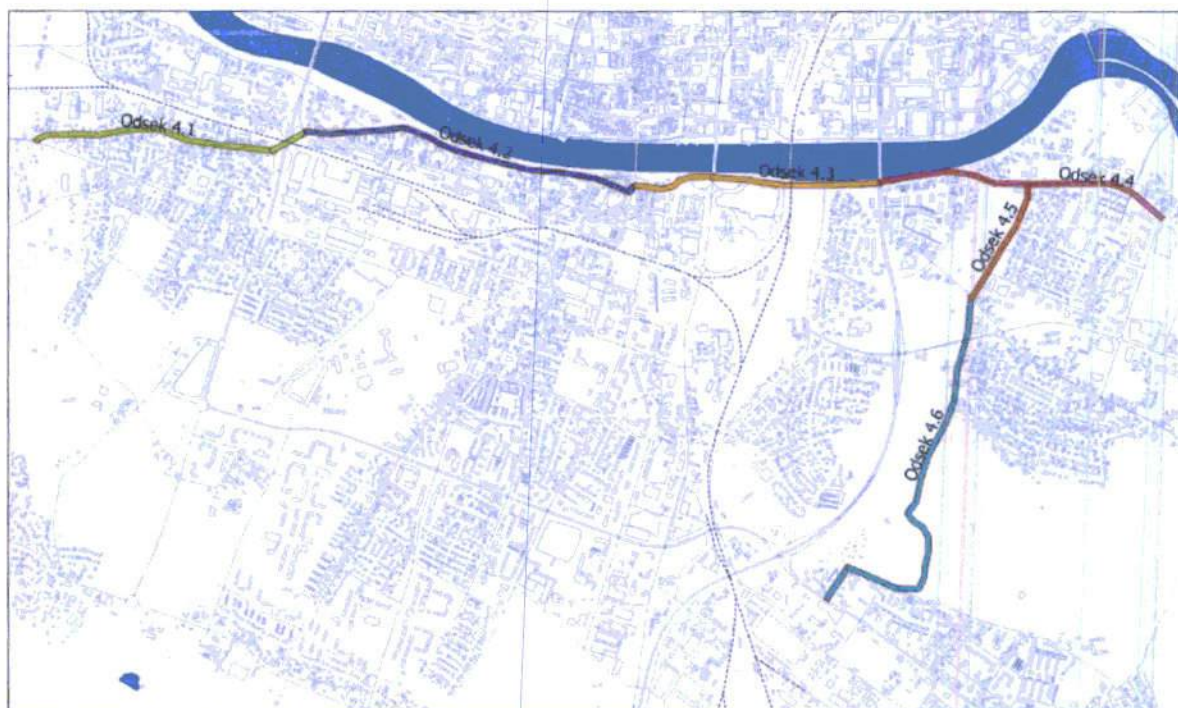


TABELA 24: Ocena skupnih investicijskih stroškov projekta 4 v stalnih cenah ¹⁶ :

Pod(odsek)		Dolžina	Ocenjeni strošek v IDZ v € [DDV vključen] :	Opomba
4.1	Limbuška cesta do Dravograjske	2 x 2.200 m	77.000,00 €	
4.2	Valvasorjeva/Ruška do Trga revolucije	4.000 m	100.000,00 €	
4.3	Pobreška do dvoetažnega mosta	2.100 m	50.000,00 €	
4.4	Zrkovska - Čufarjeva do Veljka Vlahovića	2.800 m	60.000,00 €	
4.5	Šolska ulica	800 m	19.800,00 €	
Skupaj			306.800,00 €	

¹⁶

Pod(odsek)	Dolžina	Ocenjeni strošek:
4.6	Kosovelova (skozi Stražun) do Ptujске	280.000,00 €

8.3 Ocena investicijskih stroškov programa v stalnih in tekočih cenah

Okvirna vrednost investicije za izvedbo vseh štirih projektov znaša 1.442.000,00 EUR. V naslednji tabeli je prikazana porazdelitev investicijskih stroškov po posameznih projektih in letih.

TABELA 25: Specifikacija investicijskih stroškov operacije v stalnih cenah:

Projekt	Vrednost po letih (bruto) v [€]				SKUPAJ	Delež	Brez DDV v [€]
	2018	2019	2020	2021			
1. Tezno – Tabor	20.000,00	279.300,00	265.000,00	0,00	564.300,00	39,13%	462.540,98
2. Razvanje – Ivan Cankar	15.000,00	188.00,00	142.500,00	0,00	345.500,00	23,96%	283.196,72
3. Kamnica – Center	10.000,00	35.400,00	180.000,00	0,00	225.400,00	15,63%	184.754,10
4. Studenci – Pobrežje	15.000,00	139.800,00	152.000,00	0,00	306.800,00	21,28%	251.475,41
Skupaj v [€]	60.000,00	642.500,00	739.500,00	0,00	1.442.000,00	100%	1.181.967,21

TABELA 26: Napoved inflacije:

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

* VIR: UMAR pomladanska napoved gospodarskih gibanj (UMAR, 2018)¹⁷

TABELA 27: Specifikacija investicijskih stroškov operacije v tekočih cenah:

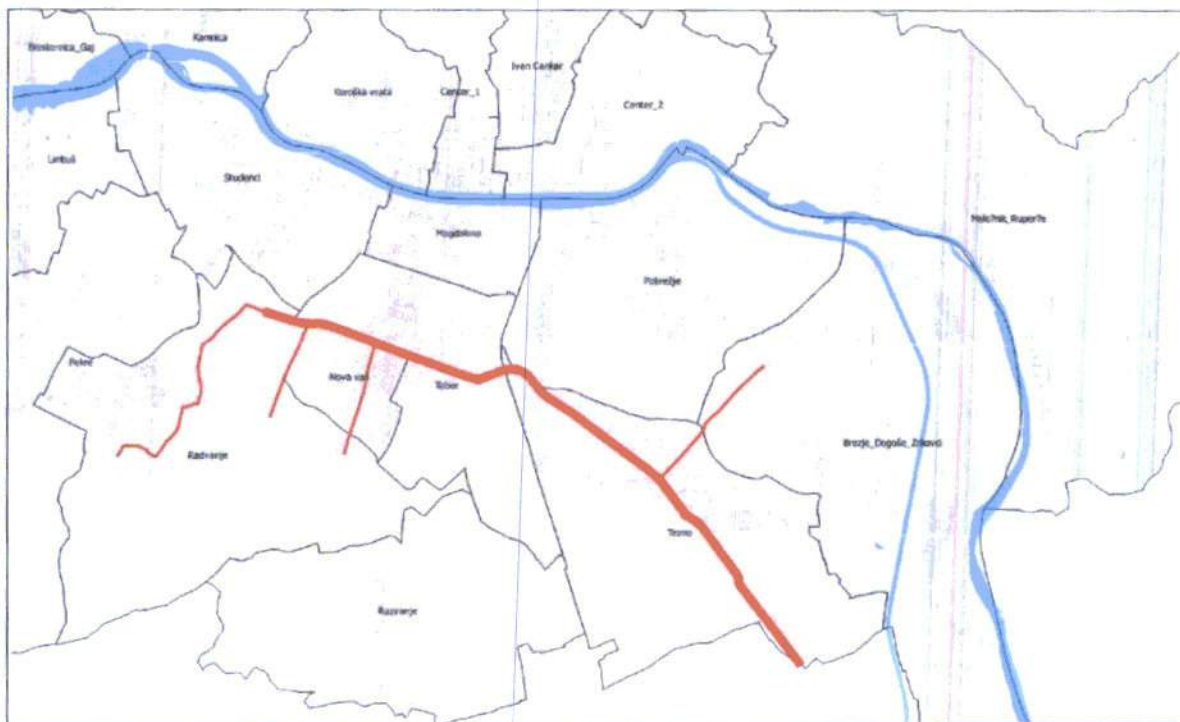
Projekt	Vrednost po letih (bruto)				SKUPAJ	Delež	Brez DDV
	2018	2019	2020	2021			
1. Tezno – Tabor	20.000,00 €	284.606,70 €	276.245,81 €	0,00	580.852,51 €	39,13%	476.108,61 €
2. Razvanje – Ivan Cankar	15.000,00 €	191.572,00 €	148.547,27 €	0,00	355.119,27 €	23,96%	291.081,37 €
3. Kamnica – Center	10.000,00 €	36.072,60 €	187.638,66 €	0,00	233.711,26 €	15,63%	191.566,61 €
4. Studenci – Pobrežje	15.000,00 €	142.456,20 €	158.450,42 €	0,00	315.906,62 €	21,28%	258.939,86 €
Skupaj v [€]	60.000,00 €	654.707,50 €	770.882,16 €	0,00	1.485.589,66€	100 %	1.217.696,44 €

¹⁷ Vir: http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/napovedi/pomlad/pomladanska_napoved_2018/PNGG_2018_za_splet.pdf

9 ANALIZA LOKACIJ

Vse površine, kjer se bodo vzpostavljale kolesarske površine, so javne površine ter so namenjene javni prometni infrastrukturi. Popis parcel je pripravljen v projektni dokumentaciji IDZ (september, 2018).

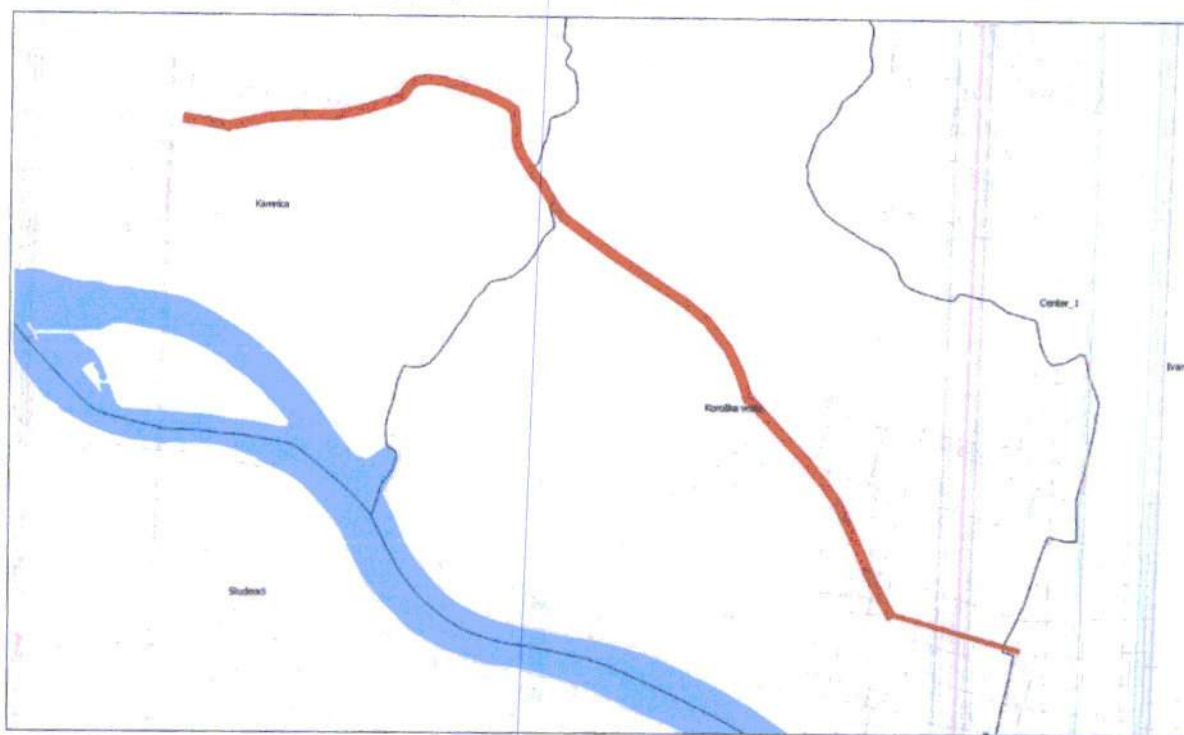
SLIKA 15: Pregledna karta lokacij projekta 1 »MČ Tezno – MČ Tabor«



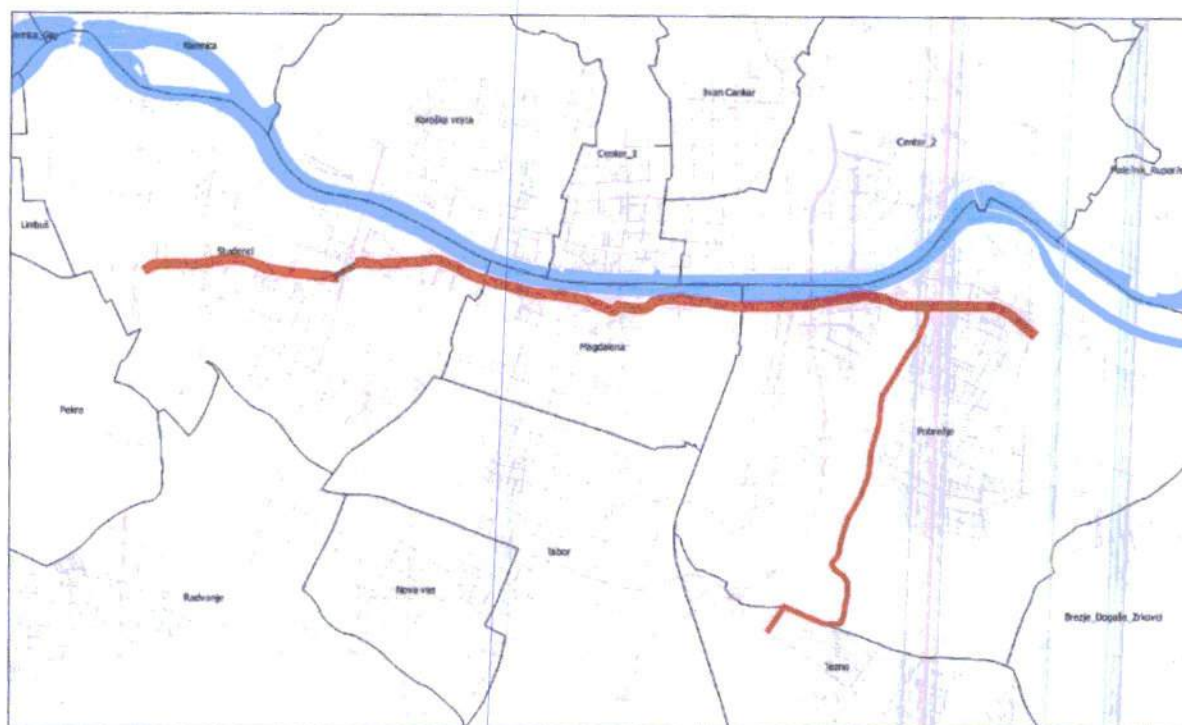
SLIKA 16: Pregledna karta lokacij projekta 2 »KS Razvanje – MČ Ivan Cankar«



SLIKA 17: Pregledna karta lokacij projekta 3 »KS Kamnica in MČ Center«



SLIKA 18: Pregledna karta lokacij projekta 4 »MČ Studenci in MČ Pobrežje«



10 ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE

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 za izboljšanje kolesarske infrastrukture se zniža obseg prevoženih kilometrov osebnih avtomobilov v urbanih središčih, kar bo pozitivno vplivalo na okolje in družinske izdatke za mobilnost.

V okviru programa se izvajajo predvsem obnovitvena, preureditvena in odstranitvena dela, v manjši meri novogradnje. Pri izvajanju gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del obnove obstoječih in vzpostavljanju novih kolesarskih povezav ne bo večjih neposrednih vplivov na okolje.

11 ČASOVNI NAČRT

Časovni načrt za celotni program je narejen tako, da se dela in stroški približno enakomerno porazdelijo med leti 2019 in 2020. Pri tem se načeloma prej izvajajo tista dela in odseki, ki zahtevajo manj obsežne postopke priprave projektne in razpisne dokumentacije.

TABELA 28: Časovni načrt za projekt 1 *MČ Tezno – MČ Tabor*:

		2018	2019	2020	2021
1					
1.1	Pododsek »Ptujška«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
1.2	Pododsek »Cesta proletarskih brigad«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
1.3	Pododsek »Ulica Pohorskega odreda«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
1.5	Pododsek »Kardelj«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
1.7	Pododsek »Zagrebska-Nasipna«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				

TABELA 29: Časovni načrt za projekt 2 *KS Razvanje – MČ Ivan Cankar*:

		2018	2019	2020	2021
2					
2.1	Pododsek »Šentiljska«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
2.2	Pododsek »Partizanska – peš cona«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
2.3	Pododsek »Ljubljanska«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
2.5	Pododsek »Mlinska«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
2.6	Pododsek »Streliška«, »Roberta Kukovca«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				

TABELA 30: Časovni načrt za projekt 3 *KS Kamnica – MČ Center*:

		2018	2019	2020	2021
3	KS Kamnica – MČ Center				
3.1	Pododsek »Vrbanska« do Kamniški drevored				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
3.1	Pododsek »Vrbanska« do »Gospovetske«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
3.2	Pododsek »Gospovetska«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				

TABELA 31: Časovni načrt za projekt 4 *MČ Studenci – MČ Pobrežje*:

		2018	2019	2020	2021
4					
4.1	Pododsek »Limbuška«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
4.2	Pododsek »Valvasorjeva/Ruška«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
4.3	Pododsek »Pobreška«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
4.4	Pododsek »Zrkovska/Čufarjeva«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				
4.5	Pododsek »Šolska«				
	Priprava dokumentacije (IDZ, IP in PZI)				
	Izvedba JN				
	Izvedba gradbenih in obrtniških del				

12 NAČRT FINANCIRANJA

Vrednost investicije in viri financiranja

Za izvedbo projekta se predvideva sofinanciranje iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), Kohezijskega sklada (KS) in proračuna Republike Slovenije. Višina sofinanciranja iz tega vira znaša (glej Povabilo k predložitvi vlog..., CTN, 303-55/2017, stran 6)¹⁸ do 80% upravičenih stroškov. Prijavitelj mora upoštevati, da so upravičeni stroški omejeni z najvišjo določeno ceno na enoto.

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

TABELA 32: Specifikacija investicijskih stroškov operacije v stalnih cenah:

Projekt	Vrednost po letih (bruto) v [€]				SKUPAJ	Brez DDV v [€]
	2018	2019	2020	2021		
1. Tezno – Tabor	20.000,00	279.300,00	265.000,00	0,00	564.300,00	462.540,98
2. Razvanje – Ivan Cankar	15.000,00	188.000,00	142.500,00	0,00	345.500,00	283.196,72
3. Kamnica - Center	10.000,00	35.400,00	180.000,00	0,00	225.400,00	184.754,10
4. Studenci - Pobrežje	15.000,00	139.800,00	152.000,00	0,00	306.800,00	251.475,41
Skupaj v [€]	60.000,00	642.500,00	739.500,00	0,00	1.442.000,00	1.181.967,21

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-IP-a

V poglavju 3.2.1 Način financiranja in višina financiranja razpisa 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.

¹⁸ MOM bo predmetno investicijo predvidoma prijavila na naslednji poziv 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 omiljitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«, specifičnega cilja 1 »Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih«.

TABELA 33: Razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov v stalnih cenah:

	2018	2019	2020	Skupaj
<i>Upravičeni stroški</i>	49.180,33 €	526.639,34 €	606.147,54 €	1.181.967,21 €
<i>Neupravičeni stroški</i>	10.819,67 €	115.860,66 €	133.352,46 €	260.032,79 €
<i>Skupaj</i>	60.000,00 €	642.500,00 €	739.500,00 €	1.442.000,00 €

Viri financiranja

Iz proračuna Mestne občine Maribor se bo financiralo 20% upravičenih sredstev ter vsa neupravičena sredstva.

TABELA 34: Viri financiranja investicije v stalnih cenah

	2018	2019	2020	Skupaj
<i>Predvidena višina sofinanciranja iz skladov ESRR, KS in proračuna RS</i>	39.344,26 €	421.311,48 €	484.918,03 €	945.573,77 €
<i>Lastna udeležba MOM</i>	20.655,74 €	221.188,52 €	254.581,97 €	496.426,23 €
<i>Skupaj</i>	60.000,00 €	642.500,00 €	739.500,00 €	1.442.000,00 €

13 PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV OBRATOVANJA

Projekt ne ustvarja nikakršnih neposrednih prihodkov.

Za izračun stroškov obratovanja so bile upoštevane naslednje predpostavke oziroma ocene:

- Pričetek obratovanja bo 1/2020.
- Referenčna ekonomska doba investicije je 30 let, od tega dve leti investicije ter 28 let polnega obratovanja.
- Ostanek vrednosti projekta po izteku ekonomske dobe je 179.360,00 € ter je določen na osnovi vrednosti opredmetenih osnovnih sredstev na podlagi ocenjenih nabavnih vrednosti.
- Upoštevana je amortizacijska stopnja za opredmetena osnovna sredstva (infrastrukturo) in je obračunana po 3% letni amortizacijski stopnji.
- Uporabljena je 4% diskonta stopnja.

MOM bo po zaključeni investiciji površine in opremo predvidoma dala v upravljanje svojim javnim podjetjem oziroma koncesionarjem za vzdrževanje javnih prometnih površin. Stroške tekočega vzdrževanja (stroški čiščenja, košnje, interventnega odstranjevanja ovir in manjših popravil) na letni ravni ocenjujemo na 0,40 €/m². Za celoten obseg kolesarskih površin tega investicijskega programa (IP) . (50.000 m²) ocenjujemo potrebni znesek vzdrževanja na **20.000 €**.

Stroški investicijskega vzdrževanja (krpanje in obnova, obnavljanje talne in vertikalne signalizacije) bodo nastali **po letu 2025** ter jih na letni ravni ocenjujemo na 0,40 €/ m² ali **20.000 €** letno.

Za potrebe finančne analize stroške obratovanja ocenjujemo v višini **20.000 € za obdobje 2020-2024** ter nato **40.000 € za obdobje od 2025** do konca ekonomske dobe investicije.

Strošek vzdrževanja za varianto z investicijo ne bo višji (bi moral biti manjši) od obstoječega oziroma variante brez investicije.

TABELA 35: Neto denarni tok investicije

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Skupaj prilivi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Skupaj odlivi	60.000	642.500	759.500	20.000	20.000	20.000	20.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Skupaj stroški poslovanja	0	0	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Lastna in nepovratna sredstva	60.000	642.500	739.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Neto denarni tok	-60.000	-642.500	-759.500	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000
Diskontirani neto denarni tok	-60.000	-617.788	-702.200	-17.780	-17.096	-16.439	-15.806	-30.397	-29.228	-28.103	-27.023	-25.983	-24.984	-24.023	-23.099
Skupaj prilivi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	179.360
Ostane vrednosti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	179.360
Skupaj odlivi	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Skupaj stroški poslovanja	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Lastna in nepovratna sredstva	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Neto denarni tok	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000
Diskontirani neto denarni tok	-22.211	-21.356	-20.535	-19.745	-18.986	-18.255	-17.553	-16.878	-16.229	-15.605	-15.005	-14.428	-13.873	-13.339	44.686

Gre za neprihodkovno investicijo, ki ne povzroča neposrednih finančnih koristi.

Neto sedanja finančna vrednost investicije je pričakovano negativna in znaša -1.859.261,00 €.

Investicija je upravičena do evropskih sredstev.

14 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI IN PRESOJA EKONOMSKE UPRAVIČENOSTI

Upravičenost investicijskega projekta

Z investicijo želimo doseči, da se bo **delež** individualnega motoriziranega prometa na območju Maribora zmanjševal. Da bi ta cilj dosegli, je potrebna vrsta ukrepov, zapisanih v celostni prometni strategiji in v programih TUS.

Posamezni projekt iz »paketa« trajnostne mobilnosti prispeva (sam zase) le delež k uresnitvi prognoze, da se bo obseg motoriziranega prometa zmanjševal po stopnji 1% na leto.

Za oceno posrednih finančnih koristi vseh projektov iz »paketa« trajnostne mobilnosti bomo upoštevali, da se bo **obseg** individualnega motoriziranega prometa v prvih petih letih obratovanja (2020-2024) investicije zmanjševal po stopnji 1% na leto, v nadaljevanju pa ostal na ravni iz 2024. Na letni ravni 1% znižanje tega obsega prinese »prihranek« 1.800.000 vozilo_km. Za potrebe ekonomske analize bomo privzeli, da je vrednost eksternih stroškov prevoženega kilometra z osebnim avtomobilom za **2020 0,15 €/km**, nato pa bomo zaradi pričakanj o bolj okolju prijaznem voznem parku te stroške postopno do 2024 zmanjševali na **0,10 €/km**.

Za projekt izvedbe kolesarskih povezav tega investicijskega programa bomo upoštevali, da prispeva 20% (eno petino) k temu skupnemu prihranku.

Ekonomska doba investicije je 30 let. Prihranki se pričnejo realizirati z letom 2020.

TABELA 36: Specifikacija koristi projekta v stalnih cenah v ekonomski dobi investicije:

Leto	Zmanjšanje obsega motornega prometa [v km / leto]	Eksterni strošek [€ / km]	Koristi vseh projektov trajnostne mobilnosti [€]	Koristi projekta izgradnje kolesarskih povezav med MČ in KS [€]
2020	1.800.000	0,15	270.000,00	54.000,00
2021	3.600.000	0,1375	540.000,00	81.000,00
2022	5.400.000	0,1250	810.000,00	108.000,00
2023	7.200.000	0,1125	1.080.000,00	135.000,00
2024	9.000.000	0,1000	900.000,00	180.000,00
2025-2048	9.000.000	0,10	900.000,00 / leto	4.140.000,00

TABELA 37: Ekonomski tok investicije

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Skupaj prilivi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ocenjene koristi	0	0	54.000	81.000	108.000	135.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000
Skupaj odlivi	60.000	642.500	759.500	20.000	20.000	20.000	20.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Neto denarni tok	-60.000	-642.500	-705.500	61.000	88.000	115.000	160.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000
Diskontirani neto denarni tok	-60.000	-617.788	-652.274	54.229	75.223	94.522	126.450	106.388	102.297	98.362	94.579	90.941	87.444	84.080	80.847

	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
Skupaj prilivi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	179.360
Ocenjene koristi	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000
Skupaj odlivi	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Neto denarni tok	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	319.360
Diskontirani neto denarni tok	77.737	74.747	71.872	69.108	66.450	63.894	61.437	59.074	56.802	54.617	52.516	50.496	48.554	46.687	102.403

Investicija je ekonomsko upravičena, njen neto ekonomski denarni tok je 2.415.360 €.

Diskontirana neto sedanja ekonomska vrednost je ocenjena na 721.694 €.

Ocenjena doba vračanja je 14 let. Prilivi in ocenjene koristi dosežejo odlive v letu 2032.

Iz zgoraj navedenih pozitivnih rezultatov smo mnenja, da je predlagana investicija ekonomsko in družbeno upravičena.

15 ANALIZA TVEGANJ IN OBČUTLIVOSTI

Postopkovna tveganja so:

- razpisni postopki,
- postopki izbire izvajalcev pri javnem naročanju.

Večjih tveganj v fazi izvedbe ni, saj za dela (prve faze) niso potrebna soglasja ali prestavljanje komunalnih vodov in podobno.

Pri delih gre za vzdrževalna dela v javno korist po standardnih in preskušeni postopkih.

Zato ocenjujemo, da večjih tveganj pri izvedbi tega investicijskega programa ni.

16 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Ker program ne ustvarja neposrednih prihodkov, se kot koristi projekta upoštevajo predvsem zmanjšani eksterni stroški zaradi zmanjšane uporabe osebnega avtomobila ter zaradi povečanja zdravja prebivalcev.

Eksterni stroški prometa so v bistvu škodljivi vplivi emisij (hrupa, delcev, dušikovih oksidov, vibracij), negativnosti zaradi razsekanja javnega prostora, pa tudi prometnih nesreč, pretvorjeni v denarne vrednosti. Ocena teh vrednosti na koncu planske dobe (čez 30 let) je iz več razlogov vprašljiva. Pri emisijah delcev, dušikovih oksidov (na primer) so ti izrazito odvisni od vrste energenta in danes ni povsem jasna smer razvoja motornih vozil. Zato so računi oziroma presoja upravičenosti samo na podlagi teh pokazateljev problematični.

V vsakem primeru so v primeru te investicije pomembnejši posredni učinki, kot so:

- splošni dvig privlačnosti mesta in mestnega središča,
- dvig dejanske in občutene varnosti kolesarjev (predvsem otrok, starostnikov),

ki jih težje izrazimo s prepričljivejšimi in verodostojnejšimi denarnimi vrednostmi.

V vsakem primeru je investicija družbeno in ekonomsko smiselna. Da se je pojavila možnost financiranja te prenove s sredstvi za trajnostno mobilnost, je srečna okoliščina, ki je mesto ne bi smelo zamuditi.

VRSTE KOLESARSKE INFRASTRUKTURE

							
Vrsta kolesarske infrastrukture	Kolesarska pot	Kolesarska steza	Kolesarski pas	Kolesarji na vozišču (skupaj z motornimi prometom)	Souporaba voznega pasu (sharrow)	Ločena pasova za pešce in kolesarje	Površina za promet pešcev in kolesarjev
Osnovne značilnosti	Povezava, namenjena predvsem kolesarskemu prometu	Del cestišča, vendar od njega ločena višinsko (ali kako drugače). Je ločena površina, namenjena le kolesarjem	Del vozišča, ločen s prekinjeno ali neprekinjeno ločilno črto. Kolesarski pas je lahko obarvan tudi rdeče.	Vozišče je v souporabi motornega prometa in kolesarjev. "Prisotnost" kolesarjev ni posebej označena, kolesarji vozijo ob desnem robu vozišča.	Vozišče je v souporabi motornega prometa in kolesarjev. "Prisotnost" kolesarjev je posebej označena - piktogram - talna označba na vozišču	Del cestišča, vendar od njega ločena višinsko (ali kako drugače). Je ločena površina, pasova za pešce in kolesarje sta na enakem nivoju, ločena z ločilno črto.	Del cestišča, vendar od njega ločena višinsko (ali kako drugače). Je ločena površina, površini za pešce in kolesarje nista ločeni med seboj.
Uporaba	Daljšinske povezave Ob prometno zelo obremenjenih cestah	Praviloma znotraj naselja Povezave z večjim številom kolesarjev.	Znotraj naselja, redkeje izven naselja.	Povsod, kjer ni druge kolesarske infrastrukture in kjer je kolesarjenje dovoljeno.	Znotraj naselja, na manj prometno obremenjenih cestah ter cestah z nizkimi hitrostmi motornega prometa.	V naseljih in izven naselij.	V naseljih in izven naselij. Praviloma na povezavah z manjšim številom pešcev in / ali kolesarjev.
Nivojska ločitev od motornega prometa	Ni relevantno	Da	Ne	Ne	Ne / ni relevantno	Da	Da