



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

Ulica heroja Staneta 1, SI-2000 Maribor
T: +386.2.2201 000, E: mestna.obcina@maribor.si
S: <http://www.maribor.si>
Davčna številka: SI12709590, Matična številka: 5883369

Številka: 4102-397/2023-62

Datum: 03.03.2025



GMS - 507

MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 23. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA MESTNE
OBČINE MARIBOR**

**NASLOV GRADIVA: DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA –
UREDITEV LJUBLJANSKE ULICE (OD UL. PARIŠKE KOMUNE DO
CESTE PROLETARSKIH BRIGAD)**

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

GRADIVO PREDLAGA: Aleksander Saša ARSENOVIČ, župan

POROČEVALEC: Boštjan ŠTUHEC, Viljenka Godina

PREDLOG SKLEPA:

1. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme dokument identifikacije investicijskega projekta – DIIP, za projekt Ureditev Ljubljanske ulice (od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad) ter pooblasti župana MOM za podpis DIIP, in sklepa o potrditvi DIIP. Mestni svet nalaga pripravljavcem DIIP, da za prijavo na razpis CTN po potrebi vnesejo redakcijske popravke, če ti ne spreminjajo ključnih sestavin DIIP.



Aleksander Saša Arsenovič
Župan



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

PODPISNI LIST
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 23. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR

Naslov gradiva:	DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA – UREDITEV LJUBLJANSKE ULICE (OD UL. PARIŠKE KOMUNE DO CESTE PROLETARSKIH BRIGAD)
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	1. Obrazložitev 2. Sklep o DIIP-u št. 4102-397/2023-62

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Boštjan ŠTUHEC, Strokovni sodelavec VII/2-II	Urad za komunalno, promet in prostor	4.3.2025	
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Andraž Mlaker	Urad za komunalno, promet in prostor	4.3.2025	
Dokument finančno pregledala		Urad za finance in proračun		
Gradivo pregledala Vodja organa	Marija Kaučič	Urad za finance in proračun	4.3.2025	
Gradivo pregledala v.d. direktorica MU	Lidija Krebl		6.3.2025	
Dokument parafiral podžupan:	<u>Dr. Samo Peter Medved</u>	Kabinet župana	10.3.2025	
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	12.3.2025	

OBRAZLOŽITEV PREDLOGA POTRDITVE DIIP

1. Pravna podlaga

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list, št. 60/06, 54/10 in 27/16), s katero je predpisan način odločanja o investicijah ter vrste potrebne investicijske dokumentacije.

2. Uvodna pojasnila

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje ureditev Ljubljanske ulice na odseku od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad, in sicer je predvidena celovita prenova ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti in ureditvijo komunalnih vodov.

Dokument identifikacije investicijskega projekta Ureditev Ljubljanske ulice (od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad) s pripadajočo infrastrukturo je izdelan na podlagi projekta za izvedbo (PZI), ki ga je februarja 2025 izdelala družba PROVIA d.o.o., Kranjska cesta 24, Naklo. Gre za ureditev ca. 805 m dolgega odseka lokalne glavne ceste z oznako LG 243790 na območju MČ Tabor.

3. Cilj investicije

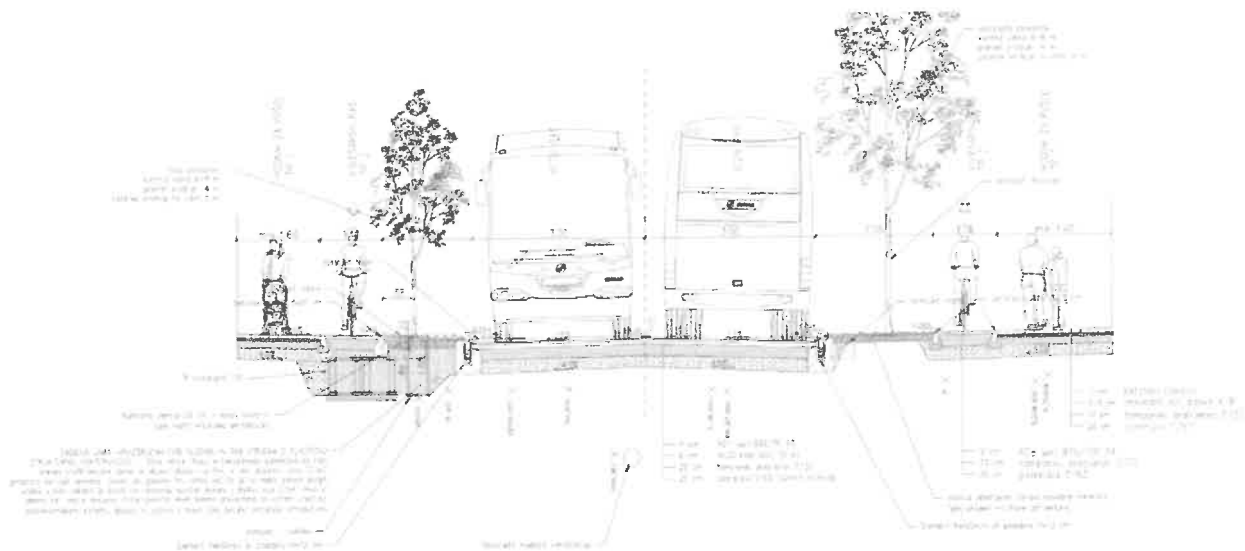
Ljubljanska ulica ima urejen dvosmerni promet. Vozna pasova med Cesto proletarskih brigad in križiščem s Fochevo ulico sta široka 3,75 m. Asfaltna površina je v slabem stanju. Obstoječe avtobusne postaje dimenzijsko niso ustrezne. Kolesarski promet se vodi po pločniku, brez ustrezne prometne signalizacije, ki bi označevala mešano površino za pešce in kolesarje. Neustrezen je tudi potek kolesarskega prometa po pločniku mimo avtobusne postaje.

Na odseku od Ceste proletarskih brigad do dvignjene ploščadi se vzpostavi naslednji karakteristični prečni profil:

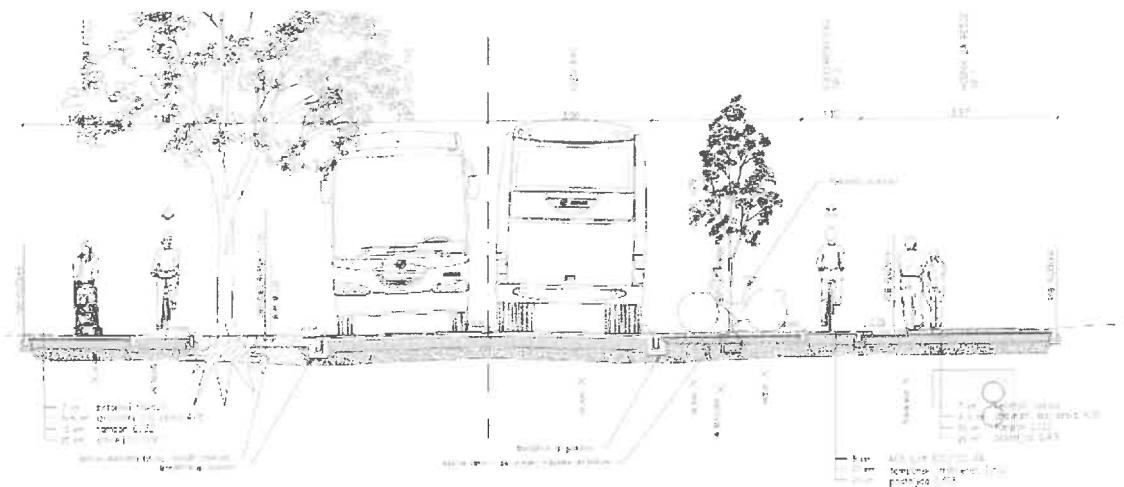
- Hodnik za pešce	>1,60 m
- Kolesarski pas	1,10 m
- Zelenica z drevoredom	1,55 m
- Vozni pas	3,00 m
- Vozni pas	3,00 m
- Zelenica z drevoredom	1,90 m
- Kolesarski pas	1,10 m
- Hodnik za pešce	>1,60 m

Na odseku je predvidena omejitev hitrosti na 30 km/h. Vozna pasova bosta ločena s sredinsko prekinjeno črto. Prehodi za pešce in kolesarje iz cestnih priključkov (Ferkova ulica, Metelkova ulica, Rapočeva ulica in Parmova ulica) bodo dvignjeni na trapezno ploščad, s čimer se kolesarjem omogoča gladek prevoz križišča, hkrati pa se umirja motorni promet pri uvozu in izvozu iz stranske ulice.

Obstoječa vitalna drevesa se ohranijo, na ostalih mestih se zasadi nov drevored z razširjenim prostorom za razrast korenin.



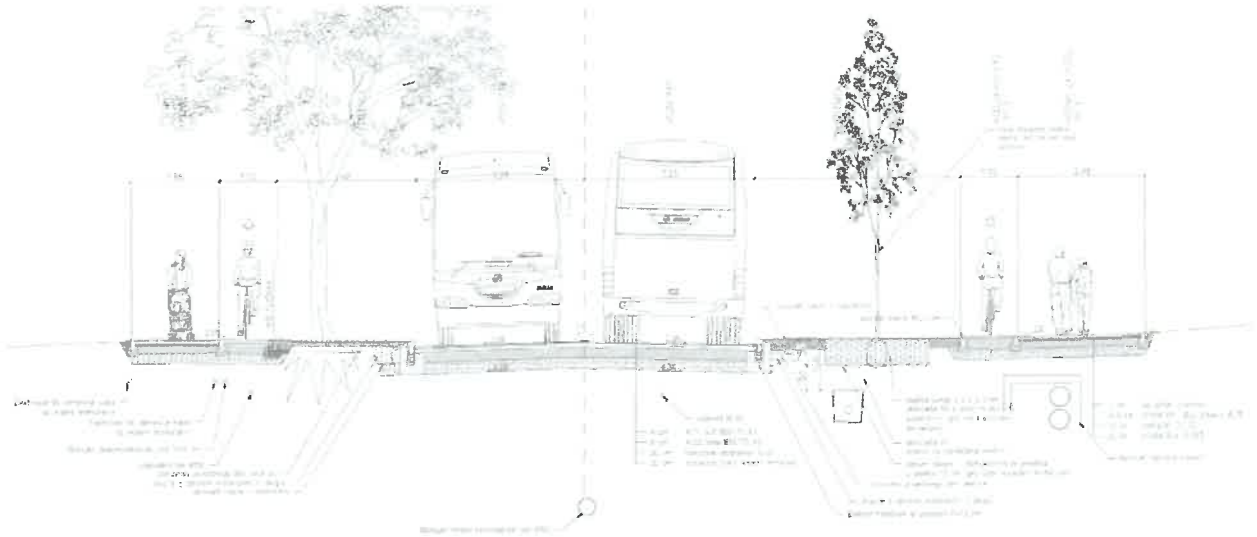
Cestišče je na osrednjem delu dvignjeno na nivo pločnika. Omejitev hitrosti na tem odseku je 30 km/h. Dve avtobusni postaji na odseku sta na cestišču. Na odseku se nahaja izposojno mesto sistema MBajk, predvidena je tudi lokacija za izposajo avtomobilov.



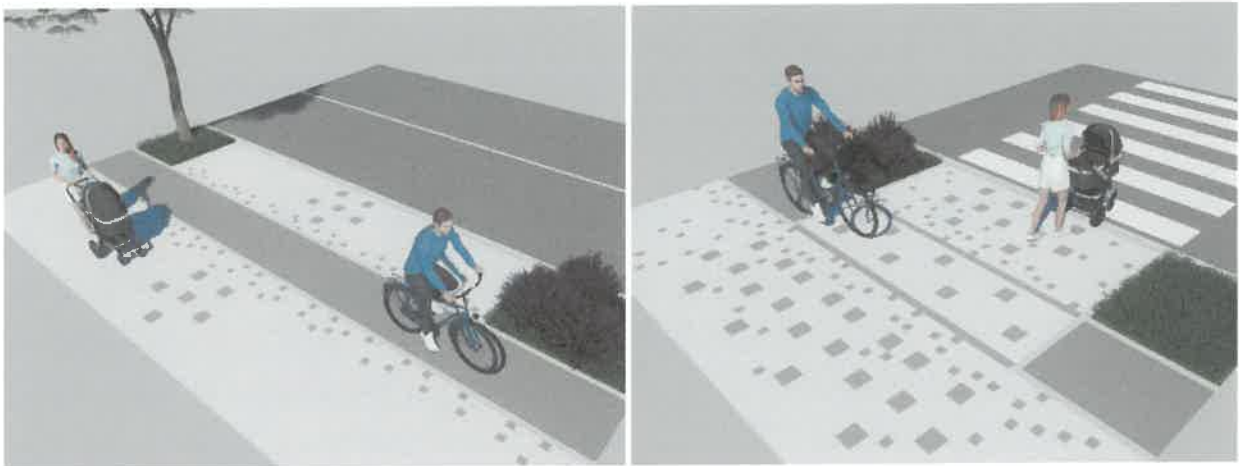
Na zadnjem delu trase od cone umirjenega prometa do rondoja pri Ulici pariške komune se vzpostavi naslednji karakteristični profil:

- Hodnik za pešce 1,68 m
- Kolesarski pas 1,10 m
- Zelenica z drevoredom 2,45 – 3,00
- Vozni pas 3,00 m
- Vozni pas 3,00 m
- Zelenica z drevoredom 3,25 m
- Kolesarski pas 1,10 m
- Hodnik za pešce 2,48m

Na odseku je predvidena omejitev hitrosti na 30 km/h. Vozna pasova bosta ločena s sredinsko prekinjeno črto.



Površine za pešce in kolesarje se med seboj ločene z različnimi tipi tlakovanja. Kolesarske površine so asfaltne, površine za pešce pa tlakovane.



Celoten odsek je opremljen s tipsko urbano opremo (koši za smeti, klopi, stojala za kolesa, nadstrešnice).

Trenutno se na celotnem območju obdelave uporablja mešani sistem kanalizacije. Z novo ureditvijo se iz sistema odklopi celotna meteorna kanalizacija z obravnavanega odseka Ljubljanske ulice.

Površinsko odvodnjavanje z asfaltnih, zelenih in drugih površin na obravnavanem območju se izvede z ustreznimi vzdolžnimi in prečnimi padci. Ker so vzdolžni padci praktično na celotni trasi med 0 in 0,5 % se terciarno odvodnjavanje izvede v robnikih. Zbrana voda v terciarnem odvodnjavanju se nato preko peskolovov in lovilcev olj vodi v ponikovalne vrtime. Presežna voda ob ekstremnih padavinah (sistem je dimenzioniran za 10-minutni naliv s povratno dobo 10 let) se bo prelivala nazaj v obstoječ mešan kanalizacijski sistem. Predvidena je sanacija hišnih fekalnih priključkov.

Naložba bo potekala v obliki investicijskih del v javno korist.

4. Ocenjena vrednost investicije, viri in dinamika financiranja

Vrednost naložbe v tekočih cenah znaša 2.561.758,84 EUR brez DDV, z nepovratnim DDV pa 3.055.869,06 EUR.

MO Maribor bo kandidirala za pridobitev sofinanciranja naložbe iz evropskih kohezijskih sredstev v okviru mehanizma CTN v višini 80 % upravičenih stroškov naložbe, tj. 2.051.724,60 EUR (67,14 % celotne vrednosti naložbe), iz mestnega proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške s pripadajočim DDV v skupnem znesku 1.004.144,46 EUR (32,86 % celotne vrednosti naložbe).

Povabilo ZMOS k predložitvi vlog v prvi fazi potrjevanja naložb bo predvidoma objavljeno v drugi polovici aprila 2025. Celotni postopek potrjevanja vlog do sklenitve pogodbe o sofinanciranju bo predvidoma trajal 8–10 mesecev. Naložba se bo lahko začela izvajati v začetku leta 2026 in se zaključila sredi leta 2027.

5. Sklepna ugotovitev

Z izvedbo načrtovane naložbe bo MO Maribor uredila navedeni odsek Ljubljanske ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti in s tem izboljšala pogoje za spodbujanje pešačenja, kolesarjenja in drugih oblik trajnostne mobilnosti v mestu, prispevala k varnosti in udobju pešcev in kolesarjev ter k povečanju kakovosti življenja prebivalcev v tem delu mesta. Obenem bo zadostila predpisom o dimenzijah in kakovosti površin za pešce in kolesarje ter avtobusnih postajališč.

Načrtovana naložba ustreza vsem pogojem in merilom za uvrstitev v CTN.

V skladu z navedenim je naložba v ureditev Ljubljanske ulice od Ulice Pariške komune do križišča s Cesto proletarskih brigad utemeljena in upravičena do pridobitve sofinanciranja iz CTN.

PREDLOG SKLEPA:

Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme dokument identifikacije investicijskega projekta – DIIP za projekt Ureditev Ljubljanske ulice (od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad) ter pooblasti župana MOM za podpis DIIP in sklepa o potrditvi DIIP. Mestni svet nalaga pripravljavcem DIIP, da za prijavo na razpis CTN po potrebi vnesejo redakcijske popravke, če ti ne spreminjajo ključnih sestavin DIIP.

Pripravil:

Boštjan ŠTUHEC



MESTNA OBČINA MARIBOR

Ureditev Ljubljanske ulice (od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad)

Dokument identifikacije investicijskega projekta



Maribor, marec 2025

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je pripravljen v sodelovanju s sodelavci Mestne občine Maribor v skladu s predpisano metodologijo za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16)

VSEBINA

1	UVODNA POJASNILA.....	6
2	PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE.....	7
2.1	Predstavitev investitorja	7
2.2	Predstavitev vzdrževalca in upravljavca	8
2.3	Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije	9
3	POVZETEK DIIP	10
4	ANALIZA STANJA IN RAZLOG ZA INVESTICIJSKO NAMERO	13
4.1	Analiza stanja	13
4.2	Razlog za investicijsko namero.....	15
5	RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI NALOŽBE.....	16
5.1	Namen in cilji naložbe v skladu z zahtevami CTN za trajnostno mobilnost	16
5.2	Načrtovani neposredni učinki naložbe	17
6	PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	18
6.1	Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami	18
6.1.1	<i>Strategija razvoja Slovenije 2030.....</i>	18
6.1.2	<i>Slovenska strategija pametne specializacije – S5.....</i>	18
6.1.3	<i>Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS).....</i>	18
6.1.4	<i>Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030.....</i>	19
6.1.5	<i>Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50).....</i>	19
6.1.6	<i>Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih</i>	19
6.1.7	<i>Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo</i>	19
6.2	Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami	20
6.2.1	<i>Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027</i>	20
6.2.2	<i>Strategija razvoja Maribora 2030.....</i>	20
6.2.3	<i>Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030.....</i>	20
6.2.4	<i>Celostna prometna strategija mesta Maribor.....</i>	20
6.2.5	<i>Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor za obdobje 2021–2030.....</i>	21
6.2.6	<i>TUS – Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035.....</i>	21
6.3	Skladnost naložbe z načelom DNSH	21
7	PREVERITEV SKLADNOSTI NALOŽBE Z VSEBINSKIMI IZHODIŠČI MOPE.....	22
7.1	Kratek opis postopka potrjevanja vlog v mehanizmu CTN z ocenjenim časovnim okvirom..	22
7.2	Usklajenost naložbe z upravičenimi nameni in ukrepi iz vsebinskih izhodišč MOPE.....	23
7.3	Skladnost naložbe s posebnimi pogoji za vrsto ukrepa	26
7.4	Prispevek načrtovane naložbe k doseganju kazalnikov PEKP	28
8	PREDSTAVITEV VARIANT IN IZBIRA OPTIMALNE VARIANTE	29
9	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE IN DOKUMENTACIJA.....	30
9.1	Projektna dokumentacija.....	30
9.2	Analiza lokacije – umeščenost načrtovane naložbe v mestu Maribor	31
9.3	Prostorska ureditev, parcele in premoženjskopravna razmerja	31
9.4	Varovana območja.....	32

10	TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV	33
10.1	Vrsta investicije	33
10.2	Predmet načrtovane naložbe	33
10.3	Tehnično tehnološke rešitve	33
10.3.1	<i>Cesta s površinami za pešce in kolesarje ter ukrepi za umirjanje prometa</i>	<i>34</i>
10.3.2	<i>Cestna razsvetljava</i>	<i>36</i>
10.3.3	<i>Komunalni vodi</i>	<i>36</i>
10.3.4	<i>Hortikultura ureditev – zelenice in drevored</i>	<i>38</i>
10.3.5	<i>Urbana oprema.....</i>	<i>38</i>
11	VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV.....	39
11.1	Vrsta investicije z vidika Vsebinskih izhodišč MOPE	39
11.2	Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah	39
11.3	Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah	41
11.3.1	<i>Kategorije upravičenih stroškov, ki jih zajema naložba</i>	<i>41</i>
11.3.2	<i>Opredelitev upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe v skladu s poglavjem 4.2 Vsebinskih izhodišč MOPE</i>	<i>42</i>
11.4	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe	45
11.5	Specifikacija upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe po letih	46
11.6	Predvideni viri in dinamika financiranja	46
12	ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI	48
12.1	Analiza zaposlenih	48
12.2	Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe	48
13	OCENA VPLIVA NALOŽBE NA OKOLICO IN OKOLJE	49
13.1	Vpliv naložbe na okolje v času izvajanja del	49
13.2	Ocena vpliva naložbe na okolje v času obratovanja naložbe	49
14	OCENA SKLADNOSTI NALOŽBE S HORIZONTALNIMI NAČELI	50
14.1	Skladnost z načeli spoštovanja temeljnih pravic, spodbujanja enakosti med moškimi in ženskami ter preprečevanje vseh vrst diskriminacije	50
14.2	Skladnost načrtovanja z evropskim načeli in smernicami na področju trajnostnega razvoja	51
14.3	Upoštevanje načel Novega evropskega Bauhausa	51
14.4	Ocena skladnosti naložbe z DNSH	51
14.5	Odpornost naložbe na podnebne spremembe	52
15	SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN ZAKONODAJE	53
16	SMISELNOST IN MOŽNOST NADALJNJE PRIPRAVE DOKUMENTACIJE IN OCENA TVEGANJ ZA IZVEDBO NALOŽBE.....	56
16.1	Ocena smotrnosti in učinkovitosti naložbe	56
16.2	Nadaljnja priprava investicijske dokumentacije.....	56
16.3	Ocena tveganj za uspešno izvedbo načrtovane naložbe	57

Seznam preglednic

Preglednica 1:	Povzetek ocenjene vrednosti naložbe v stalnih in tekočih cenah, v EUR.....	11
Preglednica 2:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene	12
Preglednica 3:	Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP	12
Preglednica 4:	Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP	28
Preglednica 5:	Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, stalne cene	40
Preglednica 6:	Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, tekoče cene	41
Preglednica 7:	Upravičeni stroški urbane opreme in ozelenitve brez DDV, v EUR	42
Preglednica 8:	Upravičeni stroški komunalne infrastrukture brez DDV, v EUR	43
Preglednica 9:	Celotni (US in NUS) stroški naložbe z DDV, v EUR, stalne in tekoče cene	44
Preglednica 10:	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe v ureditev Ljubljanske ulice	45
Preglednica 11:	Dinamika nastajanja stroškov naložbe po letih, v EUR, tekoče cene.....	46
Preglednica 12:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene	47

Seznam slik

Slika 1:	Območje obdelave Ljubljanske ulice med Cesto proletarskih brigad in Ulico Pariške komune	13
Slika 2:	Avtobusni postajališči v preozkih nišah	13
Slika 3:	Parkirišče MBajk na Ljubljanski ulici	14
Slika 4:	Meje obdelave ureditve Ljubljanske ulice, odseka 243792	31
Slika 5:	Načrtovane površine za pešce in kolesarje	35

1 UVODNA POJASNILA

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje ureditev Ljubljanske ulice od krožnega križišča na Ulici Pariške komune na severu do križišča s Cesto proletarskih brigad na jugu, tj. v dolžini približno 805 m. Načrtovana naložba zajema celovito rekonstrukcijo vozišča, razsvetljavo, predstavitev in gradnjo komunalnih vodov, gradnjo nove meteorne kanalizacije, ureditev varnih površin za pešce in kolesarje na obeh straneh vzdolž ulice, ureditev območja umirjenega prometa, površin križišč z neprednostnimi priključnimi cestami, ureditev avtobusnih postajališč in postajališč za kolesa MBajk ter ureditev zelenic z drevoredom na obeh straneh ulice. Dela bodo potekala v obliki vzdrževalnih del v javno korist, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno.

MO Maribor z rekonstrukcijo odseka Ljubljanske ulice sledi ciljem povečanja trajnostne mobilnosti v mestu, ki jih je zapisala v strateške dokumente, ustreznim nacionalnim ciljem ter ciljem in ukrepom za spodbujanje trajnostne mobilnosti iz Programa Evropske kohezijske politike.

MO Maribor si bo prizadevala pridobiti sredstva za sofinanciranje naložbe iz mehanizma Celostne teritorialne naložbe (CTN) ter načrtuje predložitev vloge na drugo povabilo posredniškega organa Združenje mestnih občin Slovenije (ZMOS), ki bo objavljeno sredi aprila 2025. Vlogi bo treba priložiti potrjeni DIIP. Zato je ta DIIP pripravljen v skladu s veljavnimi vsebinskimi izhodišči za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (regijski specifični cilj RSO2.8). Ustrezno so upoštevani tudi elementi iz prijavnih obrazcev, ki so bili objavljeni v prvem povabilu k predložitvi projektov, novembra 2023.

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi dokumenta PZI Ureditev Ljubljanske ulice, ki ga je oktobra 2022 pripravila in februarja 2025 posodobila družba Provia, projektiranje, svetovanje, ekologija, d. o. o., iz Nakla, skupaj s popisom del in projektantskim predračunom (februar 2025). Vrednost načrtovane naložbe, skupaj s pripravo projektne in investicijske dokumentacije, predpisanim nadzorom ter obveščanjem javnosti, znaša po cenah iz februarja 2025 (stalne cene) 2.425.732,84 EUR brez DDV oziroma 2.893.648,96 EUR z neodbitnim DDV. Celotna vrednost naložbe po tekočih cenah (začetek gradnje je predviden šele leta 2026) znaša 2.561.758,84 EUR brez DDV oziroma 3.055.869,06 z neodbitnim DDV. Ta DIIP je izdelan pod predpostavko, da bo vloga MO Maribor za pridobitev financiranja v okviru mehanizma CTN uspešna in bo občina za naložbo prejela podporo Unije v višini 80 % upravičenih stroškov v znesku 2.051.724,60 EUR, iz mestnega proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške s pripadajočim DDV v skupnem znesku 1.004.144,46 EUR.

V skladu z napovedanim povabilom ZMOS ter izkušnjami v zvezi s potrjevanjem vlog v prvi in drugi fazi postopka v mehanizmu CTN in pridobitvijo sklepov o podpori projektom se lahko pričakuje sklenitev pogodbe o sofinanciranju naložbe konec leta 2025 ali v začetku leta 2026. V skladu s to predpostavko je načrtovana okvirna časovnica za izvedbo naložbe ter na podlagi nje tudi viri in dinamika financiranja.

Ob objavi drugega povabila ZMOS (predvidoma aprila 2025) se utegnejo spremeniti nekatere ključne sestavine DIIP (časovnica, vrednost naložbe v tekočih cenah, upravičeni stroški ter s tem viri in dinamika financiranja), kar se bo upoštevalo pri pripravi investicijskega programa.

2 PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE

2.1 Predstavitev investitorja

Osnovni podatki o investitorju

Naziv	Mestna občina Maribor
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba investitorja	Aleksander Saša Arsenovič, župan
Telefon	02 22 01 000
Faks	02 22 01 207
E-poštni naslov	mestna.obcina@maribor.si
Spletna stran	www.maribor.si
Davčna št.	SI12709590
Matična št.	5883369
TRR	01270-0100008403
Banka	UJP

Podpis odgovorne osebe:

Žig

Predstavitev investitorja

Mestna občina Maribor (MO Maribor) je samoupravna lokalna skupnost, ustanovljena na podlagi Zakona o lokalni samoupravi. Delovanje MO Maribor določa Statut Mestne občine Maribor¹. MO Maribor samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), določene z zakonom in statutom. Njena dejavnost je registrirana pod SKD: O84.110 – Splošna dejavnost javne uprave. MO Maribor je bila vpisana v register lokalnih skupnosti 26. 12. 1994. Odgovorna oseba MO Maribor je župan Aleksander Saša Arsenovič.

Občina Maribor meri 148 km², v njej je po podatkih Statističnega urada v drugem polletju leta 2024 prebivalo 113 393 prebivalcev. Mesto Maribor je središče občine, upravno, gospodarsko in kulturno središče Podravske regije ter največje mesto severovzhodne Slovenije. V Mariboru je sedež nacionalnih institucij, kot so Pošta Slovenije, Javni sklad RS za podjetništvo, Javna agencija Republike Slovenije za energijo in Agencija za železniški promet Republike Slovenije. V mestu je vrsta institucij nacionalnega pomena: Univerza v Mariboru, Inštitut informacijskih znanosti – IZUM, SNG Maribor, Univerzitetni klinični center Maribor in Mariborska nadškofija. Mesto se ponaša s številnimi kulturnimi ustanovami in športnimi objekti.

¹ Medobčinski uradni vestnik (MUV), št. 10/2011, 8/2014, 12/2019 in 4/2022

V MO Maribor je skupaj nekaj manj kot 655 km državnih in občinskih cest, kar znaša približno 57,50 km na 10.000 prebivalcev². Občina si prizadeva za bolj zdravo okolje za prebivalce in spodbuja trajnostno mobilnost, kar je zapisano v več strateških razvojnih dokumentih, ki so nastali v preteklih desetih letih. Prizadeva si za boljšo dostopnost s kolesom ali peš do ključnih storitev v mestu, prijaznejše okolje za kolesarje in pešce ter večjo uporabo javnih prevoznih sredstev. Uresničevanju te usmeritve je namenjena tudi načrtovana celovita ureditev Ljubljanske ulice od krožnega križišča na Ulici Pariške komune do Ceste proletarskih brigad.

Gre za glavno mestno cesto št. 243790, odsek 243792. Ljubljanska ulica je ena od pomembnih povezav sever–jug med središčem mesta in gosto poseljenimi stanovanjskimi soseskami na jugu mesta. Z navezavo na Cesto proletarskih brigad zagotavlja dostop do južne vpadnice v Maribor ter povezavo med jugovzhodom in zahodom mesta, na severu pa prek krožnega križišča in podvoza povezavo z UKC Maribor in središčem mesta. Po Ljubljanski ulici poteka linija št. 2 javnega mestnega prometa (JPP). MO Maribor bo z naložbo zagotovila varne in udobne površine za pešce in kolesarje, uredila postajališča JPP, parkirišče za izposojajo javnih koles MBajk in parkirišče za souporabo avtomobilov. Predvidena je tudi celovita rekonstrukcija vozišča z zožitvijo voznih pasov za motorna vozila in omejitvijo hitrosti na 30 km/h, nujna prestavitev in prenova komunalnih vodov, nova meteorna kanalizacija, prenova cestne razsvetljave ter ureditev zelenic in drevoreda.

Končana naložba bo ostala v lasti MO Maribor, vzdrževalo pa jo bo javno podjetje Nigrad, komunalno podjetje, d. o. o., član javnega holdinga Maribor (JHMB). JP Nigrad opravlja javno gospodarsko službo odvajanja odpadne vode ter vzdržuje javno cestno, kanalizacijsko in vodovodno omrežje.

Odgovorne osebe in organizacija za izvedbo naložbe

MO Maribor bo za izvedbo naložbe v skladu z zakonodajo o javnem naročanju in internimi akti izbrala zunanje izvajalce za izvedbo gradbenih, obrtnih in instalacijskih del (GOI del) ter strokovni nadzor in koordinatorja za zdravje in varnost pri delu (ZVD).

Pri investitorju bo naložbo spremljal Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet. Skrbnik projekta bo Boštjan Štuhec, dipl. inž. grad., z večletnimi izkušnjami pri vodenju projektov, financiranih s sredstvi EU. Skrbnik projekta bo poskrbel za pripravo in nemoten potek naložbe, spremljal delo izbranih zunanjih izvajalcev, usklajeval potek projekta z drugimi organizacijskimi enotami investitorja (npr. Urad za finance in proračun, pravna služba) ter skrbel za komuniciranje in poročanje na podlagi pogodbe o sofinanciranju naložbe, ki bo v primeru uspešne vloge v drugi fazi postopka (neposredna potrditev) v okviru mehanizma CTN sklenjena z Ministrstvom za okolje, podnebje in energijo (MOPE).

2.2 Predstavitev vzdrževalca in upravljavca

Po končani rekonstrukciji bo na novo urejen odsek Ljubljanske ulice predvidoma vzdrževalo javno podjetje **Nigrad Maribor, d. o. o.**, član JHMB. JP Nigrad Maribor vzdržuje javne kanalizacijske sisteme, javne prometne površine in javno razsvetljavo v Mariboru in okolici.

² Odprti podatki Slovenija, Vlada RS, dostop prek <https://podatki.gov.si/dataset/dolzine-javnih-cest-po-obcinah>, julij 2024; vsi podatki o dolžini cest so za leto 2021

Osnovna dejavnost podjetja je opravljanje komunalnih dejavnosti, organiziranih v poslovnih modelih gospodarskih javnih služb (GJS) ter tržnih storitev za potrebe lokalnih skupnosti, podjetij, ustanov in individualnih naročnikov. Dejavnosti GJS opravlja na podlagi odloka MO Maribor o GJS in pogodb o vzdrževanju gospodarske javne infrastrukture (GJI). Med glavne dejavnosti podjetja spadajo: redno letno vzdrževanje javnih prometnih površin, pregledniška služba, izvedba in vzdrževanje horizontalne in vertikalne prometne signalizacije, vzdrževanje zelenih površin, izvajanje zimske službe, vgrajevanje asfaltnih zmesi in dela na trgu. V okviru GJS upravlja in vzdržuje približno 700 km kanalskih vodov s 100 prečrpališči ter okrog 730 km cest, 80 semaforiziranih križišč in približno 16.500 svetilk javne razsvetljave.³

2.3 Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije

Osnovni podatki o izdelovalcu projektne dokumentacije PZI

Naziv organizacije	PROVIA, projektiranje, svetovanje, ekologija, d. o. o.
Naslov	Kranjska cesta 24, 4202 Naklo
Direktor	Matjaž Brezavšček, univ. dipl. inž. grad.
Odgovorna oseba za izdelavo projektne dokumentacije PZI	
Ime in priimek	Matjaž Brezavšček, univ. dipl. inž. grad., IZS G-1766
Telefon:	08 205 64 26
E-poštni naslov	info@provia.si

Podpis:

Žig

Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije - DIIP

Naziv organizacije	Ekonomski institut Maribor, d. o. o.
Naslov	Razlagova ulica 22, 2000 Maribor
Direktorica	Viljenka Godina
Odgovorna oseba za izdelavo investicijske dokumentacije	
Ime in priimek	Viljenka Godina
Telefon:	041 766 114
E-poštni naslov	viljenka.godina@eim-mb.si

Podpis:

Žig

EKONOMSKI INSTITUT MARIBOR
d.o.o., Maribor, 01

³ Letno poročilo družbe Nigrad d. o. o. za leto 2023 – objava AJPES, Ajpes – JOLP, dostop september 2024

3 POVZETEK DIIP

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) Ureditev Ljubljanske ulice (od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad) je pripravljen na podlagi projekta za izvedbo – PZI, ki ga je oktobra 2023 izdelalo podjetje Provia, projektiranje, svetovanje, ekologija, d. o. o., iz Nakla., ter popisa del s projektantskim predračunom, ki ga je isto podjetje izdelalo maja 2023. Dokumentacijo PZI s popisom del in projektantskim predračunom je podjetje Provia posodobilo februarja 2025. DIIP je pripravljen v skladu z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ⁴. MO Maribor bo projekt predložila za uvrstitev v mehanizem Celostnih teritorialnih naložb 2021–2027 (CTN). Povabilo bo predvidoma objavljeno sredi aprila 2025, vlogo bo treba oddati v 30 dneh. K vlogi na predpisanem obrazcu bo treba priložiti investicijsko dokumentacijo. Zato ta DIIP zajema tudi opis in utemeljitev izpolnjevanja predpisanih pogojev za uvrstitev naložbe v CTN in sklenitev pogodbe o neposredni potrditvi operacije (NPO).

Ta DIIP zajema ureditev navedenega odseka Ljubljanske ulice v dolžini približno 805 m v skladu z načeli trajnostne mobilnosti, kar zajema celovito rekonstrukcijo ceste z zožitvijo voznih pasov za motorna vozila na 6,0 m, omejitvijo hitrosti na 30 km/h, ureditev območja umirjenega prometa in druge ukrepe za umirjanje prometa. Osrednji element ureditve je zagotovitev dovolj širokih, varnih, urejenih, udobnih in od vozišča za motorna vozila ločenih skupnih površin za pešce in kolesarje na obeh straneh ulice, vodenje pešcev in kolesarjev čez križanja z neprednostnimi cestami prek dvignjenih ploščadi, ureditev zelenic in drevoreda, gradnjo, prestavitve in opremo avtobusnih postajališč, prestavitve in izboljšanje parkirišča za izposajo koles MBajk ter zagotovitev parkirišča za souporabo avtomobilov (car sharing). Velik del naložbe zajemata premestitev in zamenjava vodov komunalne infrastrukture ter gradnja nove meteorne kanalizacije. Naložba v komunalno infrastrukturo je nujna, saj rekonstrukcija vozišč in pločnikov posega v lokacijo sedanje komunalne infrastrukture. Naložba bo potekala kot vzdrževalna dela v javno korist, zato gradbeno dovoljenje ne bo potrebno.

Nameni in cilji načrtovane naložbe

Upoštevajoč ukrepe in podukrepe iz navedenih Vsebinskih izhodišč MOPE so **cilji** načrtovane naložbe v celovito rekonstrukcijo odseka Ljubljanske ulice od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad naslednji:

- celovita ureditev Ljubljanske ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti;
- povečanje varnosti in udobja pešcev in kolesarjev na obravnavanem odseku ter s tem
- zagotovitev pogojev za povečanje števila in pešcev kolesarjev, ki bodo uporabljali odsek po ureditvi;
- uskladitev površin za pešce, kolesarje in postajališč JPP s predpisi in smernicami.

Cilji se bodo udejanjili z naslednjimi **ukrepi**:

- povečanjem obsega in kakovosti površin za pešce in kolesarje v skladu s predpisi na minimalno predpisano širino ali širše;

⁴ Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16

- zožitvijo voznih pasov za motorna vozila na 6,00 m (3,00 + 3,00 m) ter omejitvijo hitrosti vožnje na 30 km/h na celotnem obravnavanem odseku;
- ureditvijo štirih avtobusnih postajališč, opremljenih s tipsko urbano opremo;
- ureditvijo nivojskih križanj z neprednostnimi cestami za pešce in kolesarje, kar bo prispevalo tudi k umiritvi motornega prometa pri uvozu in izvozu iz neprednostnih cest;
- ureditvijo območja umirjenega prometa v okolici križišča s Fochevo ulico in Parka mladih (ca. 150 m) s trapezno dvignjeno ploščadjo;
- odstranitvijo parkirišč za motorna vozila s cestnega profila vzdolž vzhodnega dela ceste;
- rekonstrukcijo vozišč in pločnikov ter ureditvijo ustrezne prometne signalizacije (vertikalna signalizacija in talne oznake) in cestne razsvetljave;
- izgradnjo meteorne kanalizacije ter nujnimi prestavitvami in prenovo komunalnih vodov;
- ureditvijo zelenic ob cesti ter zasaditvijo/dosaditvijo drevoreda;
- predstavitev in izboljšanje parkirišča za izposajo javnih koles MBajk in
- ureditvijo štirih parkirnih mest za souporabo avtomobilov (car sharing).

Vrednost naložbe, viri in dinamika financiranja

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi projektantskega predračuna iz 2025 in prikazana v naslednji preglednici. Podrobnejša specifikacija stroškov je v točki 11.2.

Preglednica 1: **Povzetek ocenjene vrednosti naložbe v stalnih in tekočih cenah, v EUR**

Ozn	Opis del	Stalne cene		Tekoče cene	
		Brez DDV	Z DDV	Brez DDV	Z DDV
1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje	962.357,69	1.174.076,3	1.016.980,1	1.240.715,7
2.	Komunalna infrastruktura	1.040.921,7	1.204.179,4	1.100.003,4	1.272.527,4
3.	Zasaditve	259.245,65	316.279,69	273.960,17	334.231,41
4.	Urbana oprema	73.625,00	89.822,50	77.803,88	94.920,74
5.	Storitve zunanjih izvajalcev	87.582,75	106.850,96	90.897,69	110.895,18
6.	Obveščanje javnosti	2.000,00	2.440,00	2.113,52	2.578,49
7.	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA	2.425.732,84	2.893.648,96	2.561.758,85	3.055.869,06

Vrednost načrtovane naložbe znaša po cenah iz februarja 2025 (stalne cene) 2.425.732,85 EUR brez DDV oziroma 2.893.648,96 EUR z DDV. Gradnja se bo predvidoma začela komaj leta 2026 in bo trajala do konca leta 2026, zato je naložba prikazana tudi v tekočih cenah: brez DDV znaša 2.561.758,85 EUR, z DDV pa 3.055.869,06 EUR. Upoštevan samo neodbitni DDV, ki je v skladu z vsebinskimi izhodišči MOPE in navodilom organa upravljanja tudi upravičen strošek.

Ta DIIP je izdelan pod predpostavko, da bo vloga MO Maribor za pridobitev financiranja v okviru mehanizma CTN uspešna in bo MO Maribor za naložbo prejela podporo Unije v višini 80 % upravičenih stroškov (tekoče cene) v znesku 2.051.724,60 EUR (67,14 % celotne naložbe), iz mestnega proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške s pripadajočim DDV, v skupnem znesku 1.004.144,46 EUR (32,86 % celotne vrednosti naložbe), kot je prikazano v naslednji preglednici:

Preglednica 2: **Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene**

Ozn.	Stroški in viri	Leto			Skupaj 2025-2027	Struktura %
		2025	2026	2027		
1.	Upravičeni stroški skupaj, od tega:	24.918,87	2.031.789,51	507.947,38	2.564.655,75	
a	- stroški brez DDV	20.425,30	1.665.401,24	416.350,31	2.102.176,85	
b	- upravičen (neodbitni) DDV	4.493,57	366.388,27	91.597,07	462.478,91	
1.1	CTN - Podpora Unije - 80 % US	19.935,09	1.625.431,61	406.357,90	2.051.724,60	67,14
1.2	Sofinanciranje MO Maribor - 20 % US	4.983,77	406.357,90	101.589,48	512.931,15	
2.	Neupravičeni stroški, od tega:	10.679,51	384.427,03	96.106,76	491.213,31	
a	- neupravičeni stroški brez DDV	8.753,70	360.662,64	90.165,66	459.582,00	
b	- DDV od neupravičenih stroškov	1.925,81	23.764,40	5.941,10	31.631,31	
3	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS	35.598,38	2.416.216,54	604.054,14	3.055.869,06	100,00
4	SKUPAJ FINANCIRANJE MO MARIBOR	15.663,29	790.784,94	197.696,23	1.004.144,46	32,86

Okvirna časovnica za izvedbo projekta

Začetek urejanja Ljubljanske ulice je odvisen od pridobitve sofinanciranja iz mehanizma CTN, zato je povezan s postopkom potrjevanja operacij v okviru CTN, tj. uvrstitve naložbe na seznam projektov na podlagi povabila ZMOS, predložitve vloge za neposredno potrditev operacije (NPO) na pristojno ministrstvo MOPE, ocene vloge in nato sklenitve pogodbe o sofinanciranju, ki bo verjetno sklenjena v začetku leta 2026. MO Maribor bo po prejetju pozitivnega sklepa v prvi fazi predvidoma v četrtem trimesečju leta 2025 v skladu s predpisi o javnem naročanju začela postopek izbire zunanjih izvajalcev (z odložnim pogojem). Urejanje Ljubljanske ulice se bo začelo po sklenitvi pogodbe o NPO, predvidoma v drugem trimesečju leta 2026 in bo končano v istem letu. Več podrobnosti je na voljo v okvirni časovnici v točki 11.4.

Prispevek naložbe h kazalnikom učinka in rezultata v okviru PEKP

Ocenjen prispevek naložbe v ureditev Ljubljanske ulice k ustreznim kazalnikom učinka in rezultata je prikazan v naslednji preglednici:

Preglednica 3: Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP

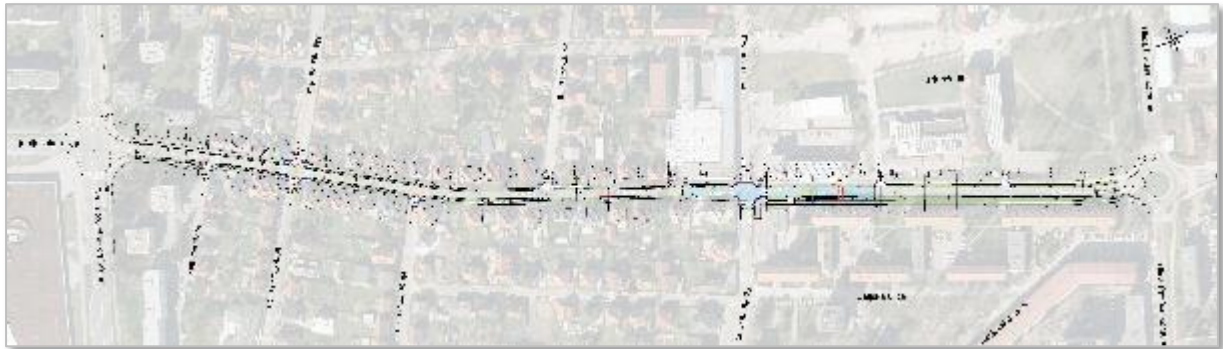
Identifik.	Kazalnik učinka	EM	Mejnik 2024	Cilj 2029
RC058	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	2,00	20,00
	Prispevek ureditve Ljubljanske ulice h kazalniku	km	0	0,80
ID	Kazalnik rezultata	EM	Izhodiščna vrednost	Cilj 2029
RCR64	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo – Vzhodna kohezijska regija	Uporabniki/leto	0	600.000
	Prispevek ureditve Ljubljanske ulice h kazalniku	Uporab./leto	0	10.000

4 ANALIZA STANJA IN RAZLOG ZA INVESTICIJSKO NAMERO

4.1 Analiza stanja

Analiza stanja je povzeta iz posodobljene projektne dokumentacije za izvedbo (PZI) Ureditev Ljubljanske ulice, ki jo je februarja 2025 izdelalo podjetje Provia, d. o. o. (v nadaljnjem besedilu: PZI). Odsek urejanja je prikazan na sliki v nadaljevanju:

Slika 1: **Območje obdelave Ljubljanske ulice med Cesto proletarskih brigad in Ulico Pariške komune**



Vir: PZI, Provia, d. o. o., oktober 2023

Ljubljanska ulica je glavna mestna cesta št. 243790, ki poteka od UKC Maribor na severu do Streliške ceste na jugu. Načrtovana je ureditev približno 805 m dolgega odseka št. 243792, od Ulice Pariške komune na severu do Ceste proletarskih brigad na jugu. Ljubljanska ulica je ena od pomembnih povezav v smeri sever–jug med središčem Maribora na severu in gosto naseljenimi stanovanjskimi soseskami na jugu mesta. Na južnem koncu obdelave se odsek navezuje na Cesto proletarskih brigad, ki zagotavlja dostop do južne vpadnice v Maribor ter prek križišča s Tržaško cesto povezavo z jugovzhodom mesta, na severu pa prek krožnega križišča na Ulici Pariške komune in podvoza na Ljubljanski povezavo z UKC Maribor in središčem mesta. Po Ljubljanski ulici poteka linija št. 2 javnega mestnega prometa (JPP).

Po Ljubljanski ulici promet poteka dvosmerno. Vozna pasova sta široka 3,50–3,75 m. Asfaltna površina na celotnem obravnavanem odseku je v slabem stanju. Vidne so mrežaste in vzdolžne razpoke. Robniki so poškodovani in mestoma vdrti.

Slika 2: **Avtobusni postajališči v preozkih nišah**



Vir: PZI, Provia, d. o. o., oktober 2023

Na vzhodnem in zahodnem robu vozišča so tri niše z avtobusnimi postajališči, ki so ožje od predpisane minimalne širine (3,10 m po Pravilniku o avtobusnih postajališčih). Eno postajališče je zaradi pomanjkanja prostora brez urbane opreme (klopi, košev za smeti itn.).

Na vzhodni strani ulice so med cesto in pločnikom približno 2,80 m široke niše za vzdolžno parkiranje vozil. Ob vozišču so na več mestih, vendar ne povsod, zelenice različnih širin (od 1,90 do 3,50 m), ki so delno zasajene z drevesi na eni ali obeh straneh ulice. Del nasada med priključkom Ferkove ulice in križiščem z Metelkovo ulico je bil pred kratkim obnovljen, na nekaterih drugih delih zelenic so bila drevesa že odstranjena ali pa niso več vitalna in jih bo treba odstraniti.

Stebri javne razsvetljave so postavljeni na vzhodni strani ulice na celotnem odseku od Ceste proletarskih brigad do Ceste Pariške komune. Sedanje svetilke so energetske zelo potratne.

Na odsekih s parkirnimi mesti in vzdolž avtobusnega postajališča pred križiščem s Fochevo ulico je pločnik širok le 1,70 m, na ostalih delih cestnega odseka pa 2,20–3,00 m. Kolesarski promet poteka neurejeno po pločniku na obeh straneh ulice, večinoma brez ustrezne prometne signalizacije, ki bi označevala mešano površino za pešce in kolesarje. Le na vzhodni strani med križiščem s Fochevo ulico in Ulico Pariške komune je na pločniku označen ločeni pas za pešce in kolesarje. Neustrezen je tudi potek kolesarskega prometa po pločniku mimo avtobusnih postajališč, kjer obstaja nevarnost trčenj kolesarjev in potnikov, ki izstopajo iz avtobusov.

Med križiščem s Fochevo ulico in Ulico Pariške komune, v bližini centra srednjih šol in Parka mladih, je na vzhodnem robu Ljubljanske ulice parkirišče za izposajo koles MBajk z enajstimi parkirnimi mesti.

Slika 3: Parkirišče MBajk na Ljubljanski ulici



Vir. Google zemljevidi, dostop oktober 2024

Potrebe uporabnikov - ciljnih skupin

Ciljna skupina načrtovane naložbe so prebivalci občine, ki uporabljajo Ljubljansko ulico za dnevne poti, zlasti pešci in kolesarji ter uporabniki JPP vseh starosti, vključno z dijaki izobraževalnega središča v Parku mladih na zahodni strani ulice. Ureditev Ljubljanske ulice je namenjena predvsem tem ciljnim skupinam, da se zagotovijo varne in s predpisi skladne površine za spodbujanje trajnostne mobilnosti v tem delu mesta.

4.2 Razlog za investicijsko namero

Načrtovana naložba bo prispevala k varnosti in pešcev in kolesarjev na obravnavanem delu Ljubljanske ulice z ustrezno zasnovanimi površinami zanje, ločenimi od prometa motornih vozil, ter površinami za umirjanje motornega prometa na križiščih z neprednostnimi cestami. Dvignjene ploščadi na križiščih bodo pešcem in kolesarjem omogočile varno in udobno prečkanje križišč brez robnikov in ovir. Z zasaditvijo in prenovo drevoreda in zelenic bo poskrbljeno tudi za dodatno udobje kolesarjev in pešcev. Predvidena omejitev hitrosti za motorna vozila na 30 km/uro bo vplivala na manjši izpust iz motornih vozil in prispevala k zmanjšanju vplivov prometa na okolje, zasajena drevesa na obeh straneh ulice bodo delovala tudi kot ponor CO₂.

S tem bo MO Maribor prispevala k zagotavljanju pogojev za povečanje obsega peš in kolesarskih poti iz stanovanjskih območij na jugu mesta v središče mesta ter zmanjšanje obsega dnevnih voženj z osebnimi avtomobili v mestno središče.

5 RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI NALOŽBE

5.1 Namen in cilji naložbe v skladu z zahtevami CTN za trajnostno mobilnost

V okviru mehanizma CTN se bodo sofinancirale le naložbe (operacije), ki bodo prispevale k realizaciji Programa Evropske kohezijske politike za Slovenijo (PEKP) na ravni specifičnega cilja RSO2.8 „Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika“, prednostne naloge 4 „Trajnostna mobilnost“, cilja politike 2 „Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti.“ V prvem povabilu k predložitvi vlog (20. novembra 2023) je bilo tudi izrecno zapisano, da se sofinancirajo le operacije, ki vključujejo ukrepe, predvidene v akcijskem načrtu sprejete občinske celostne prometne strategije, in le ukrepe znotraj posameznih upravičenih namenov, kot je to določeno v 2. poglavju Vsebinskih izhodišč za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO2.8)⁵ (v nadaljnjem besedilu: Vsebinska izhodišča MOPE).

V skladu s temi pogoji so do sofinanciranja iz mehanizma CTN **upravičeni naslednji nameni**:

- celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti,
- ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP),
- izgradnja/ureditev infrastrukture za pešce,
- izgradnja/ureditev kolesarske infrastrukture,
- digitalizacija za spodbujanje trajnostne mobilnosti,
- spodbujanje uporabe alternativnih goriv v mestih,

pri čemer lahko posamezna naložba vključuje izvajanje več vrst navedenih ukrepov, vendar mora vsaka naložba **prispevati k ustreznim kazalnikom učinka in/ali rezultata PEKP**. Posamezni ukrepi, katerim ustreza načrtovana naložba, so podrobneje predstavljeni v točkah 7.2 in 7.3.

Upoštevač ukrepe in podukrepe iz navedenih Vsebinskih izhodišč MOPE so **cilji** načrtovane naložbe v celovito rekonstrukcijo odseka Ljubljanske ulice od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad naslednji:

- celovita ureditev Ljubljanske ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti;
- povečanje varnosti in udobja pešcev in kolesarjev na obravnavanem odseku ter s tem
- zagotovitev pogojev za povečanje števila in pešcev kolesarjev, ki bodo uporabljali odsek po ureditvi;
- uskladitev površin za pešce, kolesarje in postajališč JPP s predpisi in smernicami.

Cilji se bodo udeležili z naslednjimi **ukrepi**:

⁵ Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, št. 545-252/2023-2570-1, september 2023

- povečanjem obsega in kakovosti površin za pešce in kolesarje v skladu s predpisi na minimalno predpisano širino ali širše;
- zožitvijo voznih pasov za motorna vozila na 6,00 m (3,00 + 3,00 m) ter omejitvijo hitrosti vožnje na 30 km/h na celotnem obravnavanem odseku;
- ureditvijo štirih avtobusnih postajališč, opremljenih s tipsko urbano opremo;
- ureditvijo nivojskih križanj z neprednostnimi cestami za pešce in kolesarje, kar bo prispevalo tudi k umiritvi motornega prometa pri uvozu in izvozu iz neprednostnih cest;
- ureditvijo območja umirjenega prometa v okolici križišča s Fochevo ulico in Parka mladih (ca. 150 m) s trapezno dvignjeno ploščadjo;
- odstranitvijo parkirišč za motorna vozila s cestnega profila vzdolž vzhodnega dela ceste;
- rekonstrukcijo vozišč in pločnikov ter ureditvijo ustrezne prometne signalizacije (vertikalna signalizacija in talne oznake) in cestne razsvetljave;
- izgradnjo meteorne kanalizacije ter nujnimi prestavitvami in prenovo komunalnih vodov;
- ureditvijo zelenic ob cesti ter zasaditvijo/dosaditvijo drevoreda;
- prestavitvijo in izboljšanjem parkirišča za izposajo javnih koles MBajk in
- ureditvijo štirih parkirnih mest za souporabo avtomobilov (car sharing).

5.2 Načrtovani neposredni učinki naložbe

Z izvedeno naložbo bodo doseženi naslednji **fizični kazalniki naložbe – neposredni učinki:**

- približno 805 m rekonstruirane ulice z novo meteorno kanalizacijo, prestavljenimi in obnovljenimi komunalnimi vodi;
- dvignjena trapezna ploščad – območje umirjenega prometa – približno 150 m;
- 1.568,80 m obnovljenih pločnikov, namenjenih za mešani promet pešcev in kolesarjev, od tega 3.628 m² površin za pešce in 1.388 m² površin za kolesarje;
- štiri urejena avtobusna postajališča z ustrezno urbano opremo;
- štiri na novo urejena križišča z neprednostnimi cestami z dvignjeno trapezno ploščadjo za pešce in kolesarje;
- okrog 1600 m drevoredov s 70 na novo posajenimi drevesi, 1.451 m² zatravljenih površin in 229 m² površin s cvetočimi trajnicami;
- obnovljena javna razsvetljava na celotnem obravnavanem odseku;
- zagotovljena prometna signalizacija in oznake, vključno z oznakami za mešane površine za pešce in kolesarje ter taktilnimi oznakami za slepe in slabovidne.

6 PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

6.1 Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami

6.1.1 Strategija razvoja Slovenije 2030

V ospredju Strategije razvoja Slovenije 2030⁶ je zagotovitev kakovostnega življenja za vse, zato strategija temelji na uravnoteženem gospodarskem, družbenem in okoljskem razvoju države, ki upošteva omejitve in zmožnosti prostora ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje generacije. Trajnostno mobilnost kot krovni cilj razvijanja pogojev za pešačenje in kolesarjenje je mogoče povezati tudi z osmim razvojnim ciljem, nizkoogljično krožno gospodarstvo, kjer je med ukrepi navedeno, da mora infrastruktura omogočati trajnostno mobilnost.

6.1.2 Slovenska strategija pametne specializacije – S5

Slovenska strategija pametne specializacije – S5⁷ do leta 2030 je „platforma“ za udejanjanje zelenega prehoda – primarnega cilja S5. Osredotoča se spodbujanje inovacij, tehnološkega razvoja gospodarstva in RRD na področjih, na katerih Slovenija izkazuje konkurenčne prednosti za pozicioniranje na globalnih trgih, ter podpira prehod v krožno gospodarstvo in nizkoogljično družbo. S5 je opredeljena kot podlaga za izvajanje PEKP v obdobju 2021–2027.

S5 ni omenjena v specifičnem cilju RSO2.8 in načrtovane naložbe ni mogoče umestiti v spodbujanje inovacij in tehnološkega razvoja. Načrtovana naložba zagotavlja infrastrukturo, ki (v kombinaciji z JPP) omogoča in podpira razvoj trajnostne mobilnosti in intermodalnosti v mestu ter prispeva k doseganju podnebne nevtralnosti in prehodu v nizkoogljično krožno gospodarstvo, ki je horizontalna tema S5. Naložbo bi morda lahko kot „podporno infrastrukturo“ umestili v prednostni področji S5 Pametna mesta in skupnosti. SRIP Pametna mesta in skupnosti se med drugim osredotoča na trajnostno mobilnost, transport in logistiko ter kakovost urbanega prebivanja, k čemur načrtovana naložba vsekakor prispeva.

6.1.3 Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS)

V dokumentu SPRS⁸ je v usmeritvah za razvoj prometne infrastrukture obravnavana trajnostna mobilnost, tj. hoja in kolesarjenje, v povezavi z JPP. Načrtovana naložba bo prispevala k uresničevanju te usmeritve. Zaradi umeščenosti v urbanem prostoru bo načrtovana naložba prispevala k dograditvi kolesarskega omrežja za dnevno mobilnost v mestu, saj se navezuje na gosto poseljene stanovanjske soseske na jugu mesta, ki so generatorji dnevne mobilnosti. Zajema tudi ureditev štirih postajališč JPP, zagotovitev varnega dostopa do njih za potnike in varnosti za mimoidoče.

⁶ Vlada Republike Slovenije, december 2017

⁷ MKRR, 2022, obravnavana na Vladi Republike Slovenije, marca 2023

⁸ Ministrstvo za naravne vire in prostor, 2023

6.1.4 Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030

V dokumentu ReNPRP30⁹ je v izhodiščih ugotovljeno, da kolesarski promet na nacionalni, regionalni in lokalni ravni ni urejen, ni v funkciji JPP in ne omogoča zadostnega razvoja kolesarjenja za dnevne migracije. Med ukrepi so navedeni izdelava strateškega načrta, celostnih prometnih strategij (občine, regije) in gradnja ustrezne kolesarske infrastrukture, s poudarkom tudi na povezavi z JPP. Načrtovana naložba je skladna z navedenimi usmeritvami.

6.1.5 Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50)

Slovenija si je zadala za cilj doseči ogljično nevtralno družbo do leta 2050 in glavna usmeritev, ki se uresničuje s strategijo REDPS50¹⁰, je zmanjševanje emisij toplogrednih plinov (TGP) iz cestnega (motoriziranega) prometa, ki vplivajo na podnebne spremembe in so se v preteklih letih najhitreje povečevale. Med sprejetimi usmeritvami in ukrepi do leta 2030 so na prvem mestu ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Slovenija bo dejavno spodbujala aktivno trajnostno mobilnost z izgradnjo infrastrukture za pešačenje in kolesarjenje za dnevne uporabnike, ki bo omogočala dostop do mestnih središč ter prispevala tudi k zmanjšanju emisij hrupa. Obravnavana naložba neposredno prispeva k udeležanju teh ukrepov.

6.1.6 Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih

Leta 2017 je bil izdelan dokument Kolesarjem prijazna infrastruktura¹¹, ki med drugim določa usmeritve za načrtovanje in gradnjo državnih, regijskih in lokalnih kolesarskih povezav v navezi z drugimi kolesarskimi povezavami in JPP ter navaja priporočila in usmeritve. Te so bile upoštevane pri snovanju in projektiranju ureditve skupne površine za pešce in kolesarje, ki je predmet obravnavane naložbe, vključno z ureditvijo območja umirjenega prometa, povečanjem varnosti in udobja kolesarjev in pešcev pri prehajanju čez križišča z neprednostnimi cestami in ozelenitvijo (zelenice, drevored) za povečanje udobja.

6.1.7 Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo

Dokument „Hoja – temelj trajnostne mobilnosti, nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo“¹² je bil pripravljen konec leta 2022. Opredeljuje pojem „hodljivosti“, ki jo je treba zagotoviti pri načrtovanju infrastrukture za hojo za vse vrste pešcev, od otrok do starejših in oseb s posebnimi potrebami, tj.: dostopnost in varnost skupaj z oblikovanjem: ustrezne dimenzije, vključevanje zelenja in naravnega okolja za povečanje kakovosti in privlačnosti prostora za pešce. Načrtovana naložba je skladna z navedenimi smernicami: ureditev površin za pešce in kolesarje na pločniku, ločenih z različno obdelanimi površinami, vključuje vse predpisane elemente varnosti (signalizacija, taktilne oznake, ločenost od površin za motorna vozila, vodenje pešcev prek križišč po dvignjenih ploščadih, omejitev hitrosti za motorna vozila in območje umirjenega prometa, zelenice med pločnikom in voziščem za motorna vozila). Dimenzije so načrtovane v skladu s Pravilnikom za kolesarske površine. Načrtovane zelenice in drevored bodo zagotavljali uporabnikom udobne in privlačne površine za hojo in kolesarjenje.

⁹ Uradni list RS, št. 124/2023

¹⁰ Uradni list RS, št. 119/21 in 44/22 – ZVO-2

¹¹ Kolesarjem prijazna infrastruktura, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, 2017

¹² Ministrstvo za infrastrukturo, SPTM – Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, oktober 2022

Usklajenost s specifičnimi cilji RSO2.8 PEKP je navedena v točki 7.2.

6.2 Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami

6.2.1 Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027

V RRP Podravja¹³ je ugotovljeno, da omrežje površin za kolesarjenje v regiji ni povezano, kar velja tudi za mesto Maribor. Ukrepi za razvoj kolesarske infrastrukture so navedeni v okviru Razvojnega cilja 2 – Nizkoogljična in bolj zelena regija, Razvojna prioriteta 2.6 Trajnostna mobilnost, ukrep 2.6.1 Spodbujanje uporabe in razvoj vseh oblik trajnostnega prometa. V ukrepu je omenjena ureditev varnih kolesarskih (in peš) poti kot osnove za izboljšanje dnevne mobilnosti v urbanih (in podeželskih) območjih. Načrtovana naložba bo prispevala k izvajanju tega ukrepa.

6.2.2 Strategija razvoja Maribora 2030

Strategija razvoja Maribor do leta 2030¹⁴ je bila pripravljena že leta 2012, ko obravnavana naložba še ni bila aktualna. V strategiji pa so v okviru strateške osi X poudarjene trajnostne oblike prometa, med njimi tudi kolesarjenje, ter obveščanje in ozaveščanje o uvajanju trajnostnih oblik prometa, h katerim bo prispevala tudi načrtovana naložba.

6.2.3 Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030

Dokument Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030¹⁵ je bil pripravljen že leta 2013, preden je bila zasnovana obravnavana naložba. Dokument celovito obravnava stanje kolesarskih povezav v mestu in s sosednjimi občinami. Med ključnimi problemi na kolesarskem omrežju navaja neustrezne in (pre)ozke površine vozišč za kolesarje. Ta težava velja tudi za odsek Ljubljanske ulice. Ta bo z naložbo pridobil ustrezno široke, varne in udobne površine za pešce in kolesarje, ob zmanjšanju širine vozišča za motorna vozila na minimum.

6.2.4 Celostna prometna strategija mesta Maribor

Načrtovana naložba se navezuje na tretji strateški steber Celostne prometne strategije mesta Maribor¹⁶ Optimalno izkoriščenje potencialov kolesarjenja in izpolnjuje naslednje cilje stebra:

- zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu: dovolj široka skupna površina za pešce in kolesarje, ki bo potekala po obeh straneh ulice, z varnim in udobnim vodenjem pešcev in kolesarjev čez križišča ter ureditvijo območja umirjenega prometa;
- postopno povečevanje deleža kolesarjenja na dnevnih potovanjih po mestu,
- povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev in pešcev z možnostjo kolesarjenja zunaj vozišč za motorizirana vozila na prometnih cestah;
- izboljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci: motiviranje prebivalcev za izbiro kolesa za krajše razdalje po mestu namesto avtomobila.

¹³ RRA Podravje, junij 2022

¹⁴ Mestna občina Maribor, marec 2012

¹⁵ Mariborska kolesarska mreža, Maribor, 2013, v okviru projekta City Network, Interreg Slovenija–Avstrija 2007–2013

¹⁶ Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Maribor, 2015, v okviru projekta TRAMOB, sofinanciranega iz ESRR.

6.2.5 Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor za obdobje 2021–2030

Dokument OPVO¹⁷ je krovni strateški dokument občine, ki opredeljuje okoljske izzive in trajnostno vizijo mesta – postati podnebno nevtraln do leta 2045. Med področji ukrepanja je prvo področje podnebnih sprememb, ki zahteva zmanjševanje izpustov CO₂ iz vseh sektorjev, predvsem iz cestnega prometa. Zaradi še vedno zelo nizkega deleža potovanj s kolesi po mestu je treba zmanjšati število potovanj z osebnimi avtomobili po mestu in ustvariti boljše pogoje za vse oblike trajnostne mobilnosti. V okviru strateškega načrtovanja prometa je posvečen poseben pomen kolesarjenju kot najbolj perspektivni obliki trajnostne mobilnosti v mestu.

Glavna vizija kolesarjenja v mestu je izboljšanje pogojev za varno in udobno kolesarjenje, povečanje števila kolesarjev in izboljšanje javne podobe kolesarjenja. Med cilji nadaljnjega razvoja kolesarske mreže v mestu je posebej izpostavljena tudi gradnja povezovalnih poti med mestnimi četrtmi in sosednjimi naselji – k čemur prispeva ureditev ustreznih površin za pešce in kolesarje v okviru ureditve Ljubljanske ulice kot ene od pomembnih povezav med stanovanjskimi soseskami na jugu mesta in mestnim središčem.

6.2.6 TUS – Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035

Konec leta 2023 je bila pripravljena Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035.¹⁸ V oceni elementov trajnostne mobilnosti je navedeno, da so peš povezave pogosto neustrezno dimenzionirane in neurejene, neustrezno je tudi skupno vodenje pešcev in kolesarjev na pločnikih. Kolesarsko omrežje deloma ne ustreza standardom, je razdrobljeno in nepovezano ter polno konfliktnih točk. Vozne površine so ozke, zlasti na pločnikih, in dotrajane, niso vselej ustrezno označene in tudi smernost ni urejena. Naštete težave veljajo tudi za Ljubljansko ulico. Sistem izposoje javnih koles MBajk je v TUS ocenjen kot zelo ugodna dopolnitev sistema JPP.

Ukrepi za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti so zajeti v cilju 3 Mesto kratkih razdalj – trajnostna mobilnost. V okviru prednostne usmeritve za doseganje tega cilja sta pešačenje in kolesarjenje navedena kot nepogrešljiv sestavni del mestnega prometnega sistema. Razvoj podpirajo naslednji ključni ukrepi, h katerim bo prispevala načrtovana naložba: ureditev manjkajočih (pločnikov) in peš povezav, izgradnja manjkajočega kolesarskega omrežja ter širitev postaj souporabe avtomobilov (car sharing).

6.3 Skladnost naložbe z načelom DNSH

Projekti, ki bodo podprti v okviru mehanizma CTN, morajo ustrezati načelom, da se ne škoduje bistveno (Do No Significant Harm – DNSH) v skladu z 9. členom Uredbe (EU) 2021/1060, ob upoštevanju Smernic organa upravljanja za uporabo načela DNSH ter, kjer je relevantno, Tehničnih meril za izbor projektov za izpolnjevanje načela DNSH in Omilitvenih ukrepov ter priporočil iz predhodne ocene Programa EKP 2021–2027 (CVPO za PEKP). Kratka ocena skladnosti naložbe z načelom DNSH v celotnem življenjskem ciklu naložbe je smiselno uvrščena v poglavje o oceni skladnosti naložbe s horizontalnimi načeli (točka 14.2).

¹⁷ Občinski program varstva okolja v Mestni občini Maribor, Operativna skupina za pripravo OPVO, Maribor, februar 2021

¹⁸ Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023

7 PREVERITEV SKLADNOSTI NALOŽBE Z VSEBINSKIMI IZHODIŠČI MOPE

V tem poglavju je opredeljena in utemeljena skladnost načrtovane naložbe v ureditev obravnavanega odseka Ljubljanske ulice z vsebinskimi izhodišči MOPE ter skladnost z zahtevami iz prvega povabila ZMOS k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij¹⁹ trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN²⁰. Ocena je narejena ob predpostavki, da se pričakovano drugo povabilo ZMOS ne bo bistveno razlikovalo od prvega.

7.1 Kratek opis postopka potrjevanja vlog v mehanizmu CTN z ocenjenim časovnim okvirom

Postopek neposrednega potrjevanja vlog za pridobitev financiranja za naložbe s področja trajnostne mobilnosti v okviru CTN poteka v dveh fazah:

Prva faza postopka potrjevanja vlog za CTN

ZMOS v vlogi posredniškega telesa, pristojnega za izbor naložb (operacij) v okviru prve faze CTN, v skladu z uredbo EKP in Navodili organa upravljanja za izvajanje mehanizma CTN v programskem obdobju 2021–2027²¹ objavi povabilo za predložitev vlog za sofinanciranje operacij iz CTN. Skrajni rok za predložitev vlog je bil leta 2023 **en mesec** po objavi povabila.

ZMOS prejete popolne vloge pregleda in jih razvrsti na podlagi:

- meril iz povabila (ta temeljijo na Merilih za izbor operacij v okviru Programa Evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji; v nadaljnjem besedilu: PEKP),
- prispevka vloge k ciljem iz posamezne trajnostne urbane strategije (občine) ter
- prispevka k ciljem in kazalnikom iz PEKP.

Po potrditvi seznama izbranih operacij ZMOS obvesti mestne občine in posredniško telo, tj. MOPE. S tem je prva faza neposredne potrditve operacij zaključena. Ta faza naj bi po terminskem načrtu ZMOS za prvo povabilo trajala **tri mesece**.

Druga faza postopka potrjevanja vlog za CTN

V drugi fazi prijavitelji, ki so uvrščeni na seznam v prvi fazi izbranih vlog, pripravijo in oddajo vlogo za neposredno potrditev operacije (NPO) na MOPE, ob upoštevanju Navodil organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027 in že omenjenih Vsebinskih izhodišč MOPE. Skrajni rok za oddajo vlog na MOPE naj bi bil po terminskem načrtu ZMOS za prvo povabilo **šest mesecev** od zaključka prve faze.

¹⁹ V Vsebinskih izhodiščih in povabilu ZMOS se za naložbe oz. projekte, ki kandidirajo za pridobitev sofinanciranja iz CTN, uporablja izraz „operacije“

²⁰ Združenje mestnih občin Slovenije, 20. novembra 2023

²¹ Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, september 2023

MOPE preveri ustreznost vloge v drugi fazi ter o rezultatu preverjanja obvesti ZMOS. Ta potrdi ustreznost vloge za odločitev o podpori, ki jo je potrdil MOPE, glede na vlogo, uvrščeno na seznam izbranih vlog v prvi fazi.

MOPE pripravi vlogo za odločitev o podpori za izbrano operacijo oz. projekt ali program, ki ga izvaja upravičenec, in jo posreduje organu upravljanja, tj. Ministrstvu za kohezijo in regionalni razvoj (v nadaljnjem besedilu: MKRR). MKRR sprejme odločitev o podpori. Nato MOPE z upravičencem sklene pogodbo o sofinanciranju naložbe. Pogodba naj bi bila v skladu s terminskim načrtom ZMOS za prvo povabilo sklenjena v **treh mesecih** od oddaje popolnih vlog v drugi fazi.

V skladu s terminskim načrtom ZMOS naj bila druga faza potrjevanja naložb v okviru CTN tako zaključena v **12 mesecih** po oddaji vloge na povabilo ZMOS²² v prvi fazi. V skladu s tem terminskim načrtom ZMOS bi se v okviru drugega povabila, ki bo predvidoma objavljeno sredi aprila 2025, pogodbe o sofinanciranju sklepale v prvih mesecih leta 2026.

7.2 Usklajenost naložbe z upravičenimi nameni in ukrepi iz Vsebinskih izhodišč MOPE

V okviru specifičnega cilja RSO2.8 se bodo, kot je že zapisano v točki 5.1 tega DIIP, sofinancirali naslednji **upravičeni nameni**:

- celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti,
- ureditve namenskih površin za javni potniški promet (JPP),
- izgradnje/ureditev infrastrukture za pešce,
- izgradnja/ureditev kolesarske infrastrukture,
- digitalizacija za spodbujanje trajnostne mobilnosti,
- spodbujanje uporabe alternativnih goriv v mestih.

V okviru vsakega upravičenega namena je navedenih več ukrepov. V okviru mehanizma CTN se spodbujajo čim bolj celoviti projekti, ki vključujejo več kot eno vrsto ukrepov, pri čemer mora vsaka naložba **prispevati k ustreznim kazalnikom učinka in/ali rezultata PEKP**. Posamezni ukrepi, katerim ustreza načrtovana naložba, so podrobneje predstavljeni v nadaljevanju.

Za utemeljitev skladnosti načrtovane naložbe z upravičenimi nameni in ukrepi navajamo ukrepe, ki jim ustreza načrtovana naložba v ureditev Ljubljanske ulice z zožitvijo vozišča za motorna vozila na minimum in ukinitvijo parkirišč vzdolž ceste, ureditvijo območja umirjenega prometa, izgradnjo površin za pešce in kolesarje z ureditvijo zelenic in drevesnih nasadov, predstavitev in ureditev štirih avtobusnih postajališč z urbano opremo, predstavitev in ureditev parkirišča za javna kolesa za izposajo MBajk in gradnjo parkirišča za souporabo avtomobilov (car sharing), gradnjo komunalne infrastrukture, ki je potrebna za pešce in kolesarje (meteorna kanalizacija in cestna razsvetljava), ter nujnimi posegi na komunalnih vodih, potrebnimi zaradi celovite rekonstrukcije ceste, ki zahteva prestavitve in zato prenovo komunalnih vodov.

²² Po izkušnjah iz prvega povabila je postopek potrjevanja nekaterih vlog pri ministrstvu trajal precej dalj časa.

Skladnost naložbe z ukrepom celovite preureditve ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti

Ukrep zajema celovito (prometno in urbanistično-oblikovalsko) rekonstrukcijo ulic in cest z vzpostavitvijo novih površin oz. bistvenim izboljšanjem obstoječih površin za pešce in/ali kolesarje, vključno z izvedbo ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce.

Skladnost naložbe z ukrepom: Načrtovana naložba zajema celovito prometno in urbanistično rekonstrukcijo obravnavanega odseka Ljubljanske ulice. Obstoječe površine za pešce in kolesarje se bodo povečale in bistveno izboljšale. Izvedeni bodo ukrepi za udobnost (npr. razsvetljava, dvignjene trapezne ploščadi za prečkanje križišč) in privlačnost infrastrukture za pešce. V okviru ukrepa je navedenih šest podukrepov. Načrtovana naložba je skladna z dvema.

Skladnost naložbe s podukrepi: Naložba v ureditev Ljubljanske ulice je zasnovana kot kombinacija naslednjih podukrepov:

- podukrepa b), rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z **zoženjem širine vozišča** na minimum:
predvideno je zoženje obeh voznih pasov za motorna vozila na 2 × 3,00 m na celotni dolžini odseka;
- delov podukrepa f), in sicer: rekonstrukcija ulice v **okolici šol in vrtcev** z ureditvijo **varnih površin za pešce in kolesarje**, obvezno izvedbo ukrepov **umirjanja prometa, opremo in urbano opremo**:
 - obravnavan cestni odsek poteka v okolici srednješolskega centra in v bližini vrtca (na Fochevi);
 - varne površine za pešce in kolesarje: površine za pešce in kolesarje bodo ločene od vozišča z zelenico in ločene med seboj (različno obdelane površine) ter ustrezno utrjene (asfalt, tlak). Na križiščih z neprednostnimi cestami so predvidene dvignjene ploščadi za nivojski prehod pešcev in kolesarjev prek križišč. Predvideni sta nova cestna razsvetljava za uporabo v pogojih slabše vidljivosti in ponoči ter nova meteorna kanalizacija za varno uporabo površin za pešce in kolesarje v času padavin;
 - umirjanje prometa: predvideni so zožitev voznih pasov za motorna vozila na minimum (2 × 3,00 m) in omejitev hitrosti na 30 km/h na celotnem odseku, območje umirjenega prometa (približno 150 m) in dvignjene ploščadi na križiščih z neprednostnimi cestami, ki bodo prispevale k zmanjšanju hitrosti motornih vozil pri uvozu na Ljubljansko ulico in izvozu z nje;
 - oprema in urbana oprema: predvidena je prestavitev/gradnja parkirišča za kolesa za izposajo MBajk in gradnja štirih parkirišč za vozila za souporabo. Vozišče za motorna vozila ter prostori za pešce in kolesarje bodo opremljeni z ustrezno prometno signalizacijo. Za slepe in slabovidne so predvidene taktilne oznake. Celotni odsek ulice bo opremljen s tipsko urbano opremo (koši za smeti, stojala za kolesa, nadstrešnice).

Skladnost naložbe z ukrepom ureditve namenskih površin za JPP

Ukrep zajema tri podukrepe. Načrtovana naložba ustreza prvemu:

- **gradnja in/ali rekonstrukcija postajališč JPP** z opremo, urbano opremo in ozelenitvijo/zasaditvijo površin:

- predvidena je ureditev štirih avtobusnih postajališč mestnega prometa. Naložba zajema prestavitev postajališč s pločnika in niš na vozišče ter prestavitev postajališča na ustrežnejše mesto. Par postajališč JPP je predviden pri križišču s Ferkovo ulico, drugi par pa na območju križišča Ljubljanske in Focheve ulice. Postajališča bodo opremljena s tipskimi nadstrešnicami s pripadajočo urbano opremo (klopi, koši za smeti, prikazovalnik z informacijami za obveščanje uporabnikov – v ta namen so predvideni tudi TK priključki za avtobusna postajališča – več v točki 10.3.3). Naložba zajema ureditev varnega dostopa za pešce in kolesarje do postajališč. V neposredni bližini avtobusnega postajališča blizu Parka mladih se zagotovijo tudi prostor za sistem izposoje koles MBajk in štiri parkirna mesta za souporabo avtomobilov (car sharing).

Skladnost naložbe z ukrepom infrastruktura za pešce

V okviru ukrepa so navedeni trije podukrepi. Načrtovana naložba ustreza dvema:

- **gradnja in/ali rekonstrukcija pločnikov in ostalih peš povezav**, vključno [...] z napravami in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejši in prijetnejši promet pešcev, prometno signalizacijo, urbano opremo in izvedbo ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce:
 - rekonstrukcija pločnikov: z načrtovano naložbo je predvidena gradnja (mešanih) površin za pešce in kolesarje zunaj vozišča za motorna vozila, na pločnikih, na obeh straneh ulice. Površine za pešce in kolesarje bodo med seboj ločene z različno obdelavo površin (asfalt za kolesarje, tlak za pešce);
 - naprave in ukrepi za umirjanje prometa: predvideni so zožitev voznih pasov za motorna vozila na minimum (2 × 3,00 m) in omejitve hitrosti na 30 km/h na celotnem odseku, območje umirjenega prometa (približno 150 m) in dvignjene ploščadi na križiščih z neprednostnimi cestami, ki bodo prispevale k zmanjšanju hitrosti motornih vozil pri uvozu na Ljubljansko ulico in izvozu z nje;
 - urbana oprema: površine za pešce (in kolesarje) bodo opremljene z ustrežno prometno signalizacijo. Za slepe in slabovidne so predvidene taktilne oznake. Celotni odsek ulice bo opremljen s tipsko urbano opremo (koši za smeti, stojala za kolesa, nadstrešnice);
 - udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce: za udobje pešcev (in kolesarjev) sta predvideni nova cestna razsvetljava za uporabo v pogojih slabše vidljivosti in ponoči ter nova meteorna kanalizacija za varno uporabo površin za pešce (in kolesarje) v času padavin. Predvideni drevoredi vzdolž obeh strani ulice bodo zagotovili osenčenje. Na križiščih z neprednostnimi cestami so predvidene dvignjene ploščadi za udobnejši prehod pešcev (in kolesarjev) prek križišč. K privlačnosti površine za pešce (in kolesarje) bodo prispevale zelenice s cvetličnimi nasadi, ki bodo urejene na celotnem obravnavanem odseku ulice;
- vzpostavitev prehodov za pešce in **rekonstrukcije križišč** kot del obsežnejših projektov vzpostavitve peš povezav, s katerimi se povečujejo površine za trajnostne oblike mobilnosti in minimizirajo površine za motoriziran promet.
Z naložbo se povečujejo površine za pešačenje in kolesarjenje kot trajnostne oblike mobilnosti ter ožita vozna pasova za motoriziran promet.
 - Rekonstrukcija križišč: predvidena je rekonstrukcija križišč z neprednostnimi cestami, in sicer gradnja dvignjenih ploščadi, ki bodo prispevale k lažjemu prehodu pešcev prek križišč.

V okviru ukrepa so navedeni trije podukrepi. Kot je navedeno v posebnih pogojih tega ukrepa, se s tem ukrepom podpira celovita kolesarska povezava – kar načrtovana naložba ne bo, zato celotni ukrep zanjo **ni relevanten**. Bodo pa pri gradnji mešane površine za pešce in kolesarje upoštevani posebni pogoji, ki veljajo za ta ukrep. Naložba zajema gradnjo skupne površine za kolesarje in pešce na pločnikih vzdolž obeh strani ulice. Površini za kolesarje in pešce sta ločeni z različno obdelanimi površinami: asfaltirana za kolesarje in tlakovana za pešce. Načrtovana naložba ustreza dvema podukrepoma:

- **gradnja/rekonstrukcija kolesarskih povezav** z morebitnimi premostitvenimi objekti (mostovi, brvi, dvigala ipd.), namenjenih pešcem in kolesarjem, vključno z napravami in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejši in prijetnejši promet kolesarjev, prometno signalizacijo in opremo. Načrtovana naložba zajema:
 - naprave in ukrepe za umirjanje prometa: predvideni so zožitev voznih pasov za motorna vozila na minimum (2 × 3,00 m) in omejitev hitrosti na 30 km/h na celotnem odseku, območje umirjenega prometa (približno 150 m) in dvignjene ploščadi na križiščih z neprednostnimi cestami, ki bodo prispevale k zmanjšanju hitrosti motornih vozil pri uvozu na Ljubljansko ulico in izvozu z nje. Navedeni ukrepi bodo zagotovili varnejši in prijetnejši promet kolesarjev;
 - prometna signalizacija: vozišče za motorna vozila ter površine za kolesarje in pešce bodo opremljeni z ustrežno prometno signalizacijo;
 - urbana oprema: celotni odsek ulice bo opremljen s tipsko urbano opremo (koši za smeti, stojala za kolesa, nadstrešnice);
 - udobnost in privlačnost infrastrukture za kolesarje: za udobje kolesarjev (in pešcev) bo poskrbljeno z novo cestno razsvetljavo za uporabo v pogojih slabše vidljivosti in ponoči ter novo meteorno kanalizacijo za varno uporabo površin za kolesarje (in pešce) v času padavin. Predvideni drevoredi vzdolž obeh strani ulice bodo zagotovili osenčenje. Na križiščih z neprednostnimi cestami so predvidene dvignjene ploščadi za udobnejši prehod kolesarjev (in pešcev) prek križišč. K privlačnosti površine za kolesarje (in pešce) bodo prispevale zelenice s cvetličnimi nasadi, ki bodo urejene na celotnem obravnavanem odseku ulice;
- **postavitev/nadgradnja postaj sistema izposoje javnih koles**, z ustreznim številom koles ali električnih koles:
v okviru naložbe sta predvidena postavitve in izboljšanje parkirišča za izposajo javnih koles MBajk, in sicer gradnja in oprema parkirišča. Za kolesa bo poskrbel koncesionar – upravljavec sistema MBajk.

7.3 Skladnost naložbe s posebnimi pogoji za vrsto ukrepa

Pri oblikovanju rešitev v okviru projektiranja celovite prenove Ljubljanske ulice je družba Provia sledila vsem ključnim vsebinskim izhodiščem, opredeljenim v okviru specifičnega regionalnega cilja RSO2.8 za trajnostno mobilnost mehanizma CTN. Skladnost s specifičnimi pogoji za podukrepe iz Vsebinskih izhodišč MOPE je povzeta iz Tehničnega poročila²³.

²³ Ureditev Ljubljanske ulice, PZI, PR591, Vodilni načrt VO1, poglavje 10. Izpolnjevanje pogojev trajnostne mobilnosti CTN RSO2.8 Provia, d. o. o., december 2024

Oblikovanje ulice kot javnega prostora

Projekt ureditve Ljubljanske ulice se osredotoča na preoblikovanje ceste v celovit javni prostor, ki v skladu z načeli Novega evropskega Bauhausa poudarja kakovostno urbano oblikovanje. Pri tem so upoštevani naslednji elementi:

- **estetika in funkcionalnost:** nova urbana oprema, kot so klopi, stojala za kolesa, koši za smeti in nadstrešnice, je vključena v celostno zasnovo, kar krepi občutek sodobnega in prijaznega okolja;
- **zasnova ozelenitve:** uredile se bodo nove zelenice in obojestranski drevored, pri čemer se ohranjajo vitalna obstoječa drevesa. Uvedba enotnega zasaditvenega koncepta in izbor primernih drevesnih vrst bosta pripomogla k vizualni usklajenosti in dolgoročni trajnosti;
- **univerzalno oblikovanje in denivelacije:** z uvedbo denivelacij površin in razločujočega tlakovanja (asfalt za kolesarje in tlakovci za pešce) bodo jasno ločene funkcijske cone, obenem pa zagotovljena dostopnost in varnost za vse uporabnike – brez izjem.

Izboljševanje pogojev za pešce, kolesarje in javni potniški promet (JPP)

Poseben poudarek je bil pri oblikovanju rešitev namenjen izboljšanju varnosti in udobja za pešce in kolesarje, kar je ključno za trajnostno mobilnost:

- **pešci:** obojestranski hodniki so široki najmanj 1,60 m in tlakovani s tlakovci, ki zagotavljajo trpežnost in estetski učinek. Varni prehodi in dvignjene trapezne ploščadi ob priključkih (Ferkova, Metelkova, Rapočeva in Parmova ulica) omogočajo gladko in varno prečkanje cestišča;
- **kolesarji:** kolesarske steze so zasnovane z minimalno širino 1,10 m, kar zagotavlja udobno in varno kolesarjenje. Uvedba ločenih površin, asfaltiranih in jasno označenih kolesarskih poti dodatno prispeva k varnosti;
- **javni prevoz:** rekonstruirana bodo vsa (tri) obstoječa avtobusna postajališča, dodano bo tudi novo postajališče JPP. Vsako postajališče bo opremljeno z nadstrešnicami, klopmi, kolesarskimi stojali in koši za smeti, kar omogoča varno in udobno čakanje ter povezavo z ostalimi prometnimi režimi.

Umirjanje prometa

Za zmanjšanje hitrosti motornega prometa in izboljšanje varnosti so predvideni naslednji ukrepi za umirjanje prometa:

- **zožitev vozišča:** vozna pasova za motorni promet bosta zožena na 3,00 m vsak, kar prispeva k naravnemu umirjanju prometa;
- **trapezne ploščadi:** uvedba dvignjenih trapeznih ploščadi na ključnih točkah (npr. na križiščih in priključkih) bo prispeva k zmanjšanju hitrosti motornih vozil, obenem pa olajša prehod pešcev in kolesarjev.

Omejitev hitrosti

Na celotnem območju urejanja bo vzpostavljena cona z omejitvijo hitrosti na 30 km/h. Cona 30 km/h se navezuje na že vzpostavljene cone 30 km/h na stranskih ulicah. Cona se na Metelkovi ulici širi do Betnavske ceste. Ta ukrep:

- **povečuje varnost:** zmanjšuje tveganje za prometne nesreče ter omogoča boljše pogoje za prehod pešcev in kolesarjev;
- **prispeva k zmanjšanju hrupa in onesnaženosti:** upoštevanje omejitve hitrosti prispeva k boljši kakovosti življenja v urbanem okolju.

Parkiranje in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti

V sklopu prenove ulice se odstranijo vsa obstoječa parkirišča, kar omogoča:

- **reorganizacijo prostora:** prostori, ki jih zdaj zasedajo parkirana vozila, bodo uporabljeni za širitev javnih površin, urejanje zelenic in ustvarjanje varnih con za pešce in kolesarje;
- **podporo souporabi vozil:** na vzhodni strani ulice je predvidena ureditev štirih parkirnih mest za vozila za souporabo (car sharing), s čimer se spodbuja prehod na trajnostne oblike mobilnosti in zmanjšuje uporaba zasebnih avtomobilov.

Poleg navedenih ključnih ukrepov naložba vključuje tudi prenovo cestne razsvetljave in posodobitev sistema odvajanja meteorne vode (več v točkah 10.3.2 in 10.3.3), ki sta neposredno potrebna za delovanje površin za kolesarje in pešce ter njihovo udobje in osebno varnost, ter celovito prenovo infrastrukturnih omrežij (elektrovodi, telekomunikacijski vodi, vodovod in plinovod). S tem se zagotavlja tehnična usklajenost vseh elementov prenove ter njihova skladnost z najnovejšimi standardi in zahtevami mehanizma CTN RSO2.8. Celostna zasnova pa prispeva k oblikovanju sodobnega, trajnostnega in prijaznega javnega prostora, ki bo pripomogel k večji kakovosti življenja v urbanem okolju.

7.4 Prispevek načrtovane naložbe k doseganju kazalnikov PEKP

Načrtovana naložba bo prispevala k naslednjim kazalnikom učinka in rezultata Programa Evropske kohezijske politika v Sloveniji:

Preglednica 4: **Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP**

Identifik.	Kazalnik učinka	EM	Mejnik 2024	Cilj 2029
RC058	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	2,00	20,00
	Prispevek ureditve Ljubljanske ulice h kazalniku	km	0	0,80
ID	Kazalnik rezultata	EM	Izhodiščna vrednost	Cilj 2029
RCR64	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo – Vzhodna kohezijska regija	Uporabniki/leto	0	600.000
	Prispevek ureditve Ljubljanske ulice h kazalniku	Uporab./leto	0	10.000

V prilogi A k Vsebinskim izhodiščem MOPE so za specifične kazalnike na ravni operacije (naložbe) opredeljeni še naslednji možni kazalniki, ki se lahko uporabijo za načrtovano naložbo:

- število rekonstruiranih postajališč za JPP: 4,
- dolžina rekonstruiranih povezav za pešce: približno 1610 m,
- število nadgrajenih postaj sistema izposoje javnih koles: 1.

8 PREDSTAVITEV VARIANT IN IZBIRA OPTIMALNE VARIANTE

V ocenjevanje možnih variant načrtovane naložbe sta bili zajeti dve varianti:

- varianta 1: „brez naložbe“
- varianta 2: „z naložbo v načrtovanem obsegu in dinamiki“.

Varianti sta bili ocenjeni z vidika zagotavljanja pogojev za spodbujanje trajnostne mobilnosti in povečanje kakovosti življenja v mestu, vključno z doseganjem ciljev, ki si jih je mesto zastavilo na področju urejanja in prenove mestnih ulic v strateških dokumentih, pripravljenih v preteklih letih, zlasti Celostni prometni strategiji (CPS) in Trajnostni urbani strategiji (TUS), načrtom prenove prometnih površin in komunalne infrastrukture, ki ga pripravlja v sodelovanju z izvajalcem GJS – javnim podjetjem Nigrad, ter z vidika financiranja naložb iz mestnega proračuna.

Varianta 1: „brez naložbe“

Prva varianta pomeni, da se naložba ne izvede. Odsek Ljubljanske ulice ostaja tak, kot je, s preozkimi površinami in ovirami za pešce in kolesarje, previsoko predpisano hitrostjo, pri čemer je treba upoštevati zlasti odsek pri Parku mladine, kjer so umeščene srednje šole, neustreznimi križanji površin za pešce in kolesarje z neprednostnimi cestami, neustreznimi in nevarnimi postajališči mestnega javnega prometa in ne nazadnje z neurejenimi zelenicami in meteomo kanalizacijo. Neizvedba naložbe bi pomenila le trenutni prihranek v mestnem proračunu. Vendar je cestni odsek v zelo slabem stanju, nevaren za pešce in kolesarje. Z nadaljnjimi sprotnimi popravili ne bo mogoče zagotoviti varnega odvijanja prometa, zato bo treba naložbo izvesti v vsakem primeru. Odložitev naložbe na poznejši čas bo le poslabšala stanje in povečala stroške prenove, ki bodo posledično dodatno obremenili mestni proračun, zlasti ker sredstva iz skladov EU morda ne bodo na voljo.

Zaradi negativnih posledic neizvedbe naložbe investitor ocenjuje, da varianta „brez naložbe“ **ni sprejemljiva**.

Varianta 2: „z naložbo v načrtovanem obsegu in dinamiki“

V tej varianti se predpostavlja, da se naložba izvede tako, kot je načrtovana. MO Maribor bo z naložbo na obravnavanem odseku Ljubljanske ulice zagotovila trajne rešitve za povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu, izboljšala pogoje za nadaljnje spodbujanje trajnostne mobilnosti v mestu, poskrbela za ustrezno ravnanje s padavinskimi vodami in varen dostop do postajališč JPP ter zagotovila pešcem in kolesarjem varno in udobno povezavo med stanovanjskimi soseskami na jugu mesta ter območjem s šolami, UKC in mestnim središčem z javnimi funkcijami.

Ob predpostavki, da MO Maribor iz mehanizma CTN pridobi sofinanciranje 80 odstotkov upravičenih stroškov načrtovane naložbe, bo iz mestnega proračuna pokrila 1.004.144,46 EUR., kar znaša slabo tretjino (slabih 33 %) vrednosti celotne naložbe.

Zaradi ocenjenih ugodnih kratkoročnih in dolgoročnih vplivov variante 2 investitor kot **najprimernejšo** ocenjuje varianto 2 „z naložbo v načrtovanem obsegu in dinamiki“.

9 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE IN DOKUMENTACIJA

9.1 Projektna dokumentacija

V projektni nalogi Izdelava projektne dokumentacije IZP in PZI – Ureditev Ljubljanske ulice (od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad), ki jo je pripravila Mestna občina Maribor, oktobra 2021²⁴, so za ureditev navedenega odseka Ljubljanske ulice predvideni naslednji ukrepi:

- celovita hortikultura ureditev odseka z obnovitvijo drevoreda na vzhodni strani Ljubljanske ceste in vzpostavitev novega drevoreda na zahodni strani ulice;
- ureditev cestne infrastrukture, vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje, ureditvijo avtobusnih postajališč in vzpostavitev ukrepov za umirjanje prometa;
- celovita ureditev komunalnih vodov, ki vključuje:
 - posodobitev vodooskrbnega sistema,
 - obnovo kanalizacijskega omrežja z ločitvijo meteorne kanalizacije od mešanega sistema,
 - obnovo plinovodnega omrežja,
 - posodobitev javne razsvetljave ter
 - prenovo elektroenergetskega in telekomunikacijskega omrežja

Na podlagi projektne naloge je bil oktobra 2023 izdelan in februarja 2025 posodobljen projekt za izvedbo (PZI) Ureditev Ljubljanske ulice, št. projekta 591, ki ga je pripravilo podjetje PROVIA, projektiranje, svetovanje, ekologija, d. o. o., Kranjska cesta 24, 4202 Naklo. Dokumentacija PZI zajema ureditev Ljubljanske ulice (odsek LG 243792) od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad z ureditvijo varnih površin za pešce in kolesarje, vključno z nujno zamenjavo in rekonstrukcijo komunalnih vodov in gradnjo meteorne kanalizacije, ter ureditev zelenic in nasadov (drevored). Ureditev odseka bo potekala kot vzdrževalna dela v javno korist, zato gradbeno dovoljenje **ne bo potrebno**.

V okviru priprave PZI je projektantsko podjetje leta 2022 pridobilo projektne pogoje pristojnih mnenjedajalcev, ki so bili upoštevani pri pripravi PZI, v letu 2023 pa še mnenje MO Maribor o skladnosti s prostorskimi akti in mnenje o posegu v občinsko cesto, mnenja upravljavcev komunalne infrastrukture (Plinarna Maribor, Energetika Maribor, Mariborski vodovod, Nigrad) in telekomunikacijskih vodov (Telekom Slovenije, Telemach, Arnes) ter mnenje Direkcije RS za vode, ker bo naložba potekala po vodovarstvenem območju VVO III. Pridobljeno je bilo tudi kulturnovarstveno mnenje, saj odsek na severu posega v enoto kulturne dediščine Maribor – Stanovanjsko naselje ob Ljubljanski ulici (EŠD 18036).

Investicijska dokumentacija

Za naložbo v ureditev Ljubljanske ulice je ta DIIP prva faza investicijske dokumentacije. V skladu s predpisano metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije (člen 4)²⁵ bo treba izdelati tudi investicijski program.

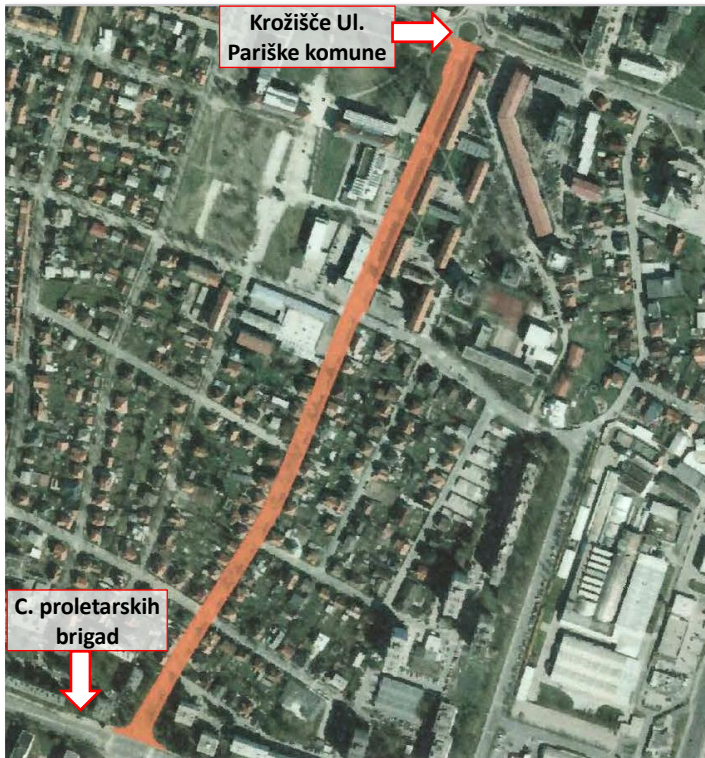
²⁴ Projektna naloga št. 3711-13/2020-1, Mestna občina Maribor, 20. 10. 2021

²⁵ Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS, št. št. 60/2006, 54/2010 in 27/16

9.2 Analiza lokacije – umeščenost načrtovane naložbe v mestu Maribor

Načrtovana naložba v ureditev Ljubljanske ulice se nanaša na ureditev vozišča ter površin za pešce in kolesarje na odseku št. 243792 Ljubljanske ulice, ki je glavna mestna ulica št. 243790 in poteka od krožnega križišča na Ulici Pariške komune na severu do križišča s Cesto proletarskih brigad na jugu. Celotna dolžina odseka znaša približno 805 m. Meje obdelave odseka, ki ga obravnava ta DIIP, so prikazane v naslednji sliki:

Slika 4: Meje obdelave ureditve Ljubljanske ulice, odseka 243792



Vir: povzeto po Projektni nalogi, MO Maribor, oktober 2021

Analiza sedanjega stanja obravnavanega odseka Ljubljanske ulice je podrobneje predstavljena v točki 4.1.

9.3 Prostorska ureditev, parcele in premoženjskopravna razmerja

Načrtovani poseg je v skladu z naslednjimi veljavnimi prostorskimi akti:

- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor²⁶;
- Ureditveni načrt srednješolskega centra ob Ljubljanski ulici²⁷ ter
- Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za cestno povezavo med križiščem Ljubljanske ulice z Ulico pariške komune in križiščem Nasipne ulice s Prečno ulico v Mestni občini Maribor²⁸.

²⁶ MUV, št. 1/14 – UPB-1, s spremembami, dopolnitvami in popravki

²⁷ MUV, št. 8/94, 6/06

²⁸ MUV, št. 7/14, 14/14 – popr. – 1617, 2835/1, 2849, 2854/1

Vsa dela pri načrtovanem posegu bodo potekala v varovalnem pasu občinske ceste (12 m) kot vzdrževalna dela v javno korist. Načrtovani poseg je skladen z navedenim odlokom o prostorskih ureditvenih pogojih: vzdrževalna dela na gospodarski javni infrastrukturi.

Poseg bo potekal po parcelah št. 2849, 1617, 1621, 1623, 2855, 2854/1, 2867, 2868/1, 2798, 2799/5, 2800, 1968/1, 1633/1, 1627, 1628, 1609/1, 1609/20, 2859, 2015, 2723 in 2835/1, vse k. o. 659 Tabor, ter po parceli št. 2101/1, k. o. Spodnje Radvanje. Navedene zemljiške parcele so javno dobro v lasti MO Maribor ali Republike Slovenije. V okviru PZI je izdelan katastrski elaborat, ki obsega preglednico parcel z načrtovanim posegom in grafični prikaz – katastrsko situacijo v merilu 1 : 250.

9.4 Varovana območja

Načrtovana naložba bo potekala po širšem vodovarstvenem območju, ki je v skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrove in Dravskega polja²⁹ opredeljeno kot vodovarstveno območje VVO III. Pripravlavec projektne dokumentacije je pridobil projektne pogoje in vodno soglasje Direkcije RS za vode, Sektorja območje Drave, ki so bili upoštevani pri pripravi PZI. Kanalizacijski sistem je načrtovan vodotesno, predviden je preskus tesnosti cevovodov. Odvajanje padavinskih voda z utrjenih površin bo urejeno z gradnjo nove meteorne kanalizacije s ponikanjem meteornih voda prek peskolovov in lovilcev olj v ponikovalnih vrtinah. Odvajanje komunalnih odpadnih voda je urejeno z obstoječim mešanim kanalizacijskim vodom.

Načrtovana ureditev Ljubljanske ulice posega v enoto varovane kulturne dediščine – Stanovanjsko naselje ob Ljubljanski ulici (EŠD 18036). Poseg je usklajen z obstoječo morfološko zasnovo naselja, javnimi prostori, uličnimi fasadami, obliko streh, gabariti, mejo in silhueto naselja. Pripravlavec projektne dokumentacije je pridobil kulturnovarstveno mnenje, v katerem je navedeno, da je poseg skladen z varstvenim režimom.

Na območju posega ni varovanih naravnih vrednot in zavarovanih območij. Načrtovana naložba tudi ne posega na varovano ali vplivno območja Nature2000.

²⁹ Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15

10 TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV

10.1 Vrsta investicije

Načrtovana naložba v ureditev odseka Ljubljanske ulice med krožnim križiščem na Ulici Pariške komune in križiščem na Cesti proletarskih brigad z ureditvijo vozišča za motorna vozila ter površin za pešce in kolesarje, postajališč JPP ter ureditvijo komunalne infrastrukture, zelenic in nasadov bo potekala kot **vzdrževalna dela v javno korist**. Gradbeno dovoljenje za poseg **ni potrebno**.

10.2 Predmet načrtovane naložbe

V okviru načrtovane naložbe so predvidene naslednje ureditve:

- rekonstrukcija cestnega odseka v skupni dolžini približno 805 m z zožitvijo vozišča za motoriziran promet na minimum, tj. 2 × 3,00 m, in gradnjo območja umirjenega prometa (od križišča s Fochevo ulico do priključka iz Parka mladih) v dolžini približno 150 m;
- gradnja skupnih površin za pešce in kolesarje na pločnikih vzdolž obeh strani ulice z ureditvijo dvignjenih ploščadi na križiščih z neprednostnimi cestami za udobno in varno prečkanje pešcev in kolesarjev. Te ploščadi delujejo tudi kot ukrepi za umirjanje prometa motornih vozil;
- ureditev štirih avtobusnih postajališč (postajališča JPP) in namestitev tipske urbane opreme na postajališčih JPP;
- prestavitve in ureditev parkirišča za izposajo koles MBajk;
- gradnja štirih parkirnih prostorov za vozila za souporabo (car sharing);
- ureditev zelenih površin: zelenic z nasaditvijo dreves na obeh straneh ceste (drevored) med voziščem in pločnikom, trav in cvetic;
- nujne prestavitve in obnova komunalne infrastrukture, ki so potrebne zaradi rekonstrukcije ceste in pločnikov.

10.3 Tehnično tehnološke rešitve

Tehnično tehnološka rešitev je povzeta iz projektne dokumentacije PZI³⁰, ki je bila pripravljena oktobra 2023 in posodobljena februarja 2025.

Meje obdelave za ureditev Ljubljanske ulice

Z načrtovano naložbo se ureja odsek št. 243792 glavne mestne ulice Ljubljanska ulica od krožnega križišča na Ulici Pariške komune na severu do križišča s Cesto proletarskih brigad na jugu. Dolžina celotnega odseka meri približno 805 m.

³⁰ Ureditev Ljubljanske ulice, Vodilni načrt, Tehnično poročilo, Provia, projektiranje, svetovanje, ekologija, d. o. o., Naklo, oktober 2023/februar 2025

10.3.1 Cesta s površinami za pešce in kolesarje ter ukrepi za umirjanje prometa

Celotna trasa načrtovane ureditve Ljubljanske ulice je v grobem razdeljena na tri dele:

- odsek od Ceste proletarskih brigad do dvignjene ploščadi območja umirjenega prometa;
- območje umirjenega prometa v okolici križišča s Fochevo ulico ter
- odsek od priključka iz Parka mladih do krožnega križišča na Ulici Pariške komune.

Na celotnem odseku je predvidena rekonstrukcija voziščne konstrukcije, na večjem delu odseka tudi zamenjava asfaltne površine na površinah za pešce in kolesarje.

Odsek od Ceste proletarskih brigad do območja umirjenega prometa

Za ta odsek je predviden naslednji karakteristični profil:

- hodnik za pešce > 1,60 m,
- površina za kolesarje (na pločniku): 1,10 m,
- zelenica z drevoredom 1,55 m,
- vozišče z dvema voznima pasovoma, skupaj 6,00 m
- zelenica z drevoredom 1,90 m,
- površina za kolesarje (na pločniku): 1,10 m,
- hodnik za pešce > 1,60 m.

Na odseku je previdena omejitev hitrosti za motorni promet na 30 km/h. Vozna pasova bosta minimalne širine, ločena s prekinjeno črto. Prehodi za pešce in kolesarje iz cestnih priključkov bodo dvignjeni na trapezno ploščad. Urejene bodo taktilne oznake za slepe in slabovidne. Dve postajališči JPP se uredita na vozišču. Na tem območju se prenavljajo tudi javna razsvetljava, elektro vodi, TK vodi in plinovod (podrobneje v točkah 10.3.2 in 10.3.3).

Območje umirjenega prometa v okolici križišča s Fochevo ulico

Območje umirjenega prometa bo potekalo od križišča s Fochevo ulico do priključka iz Parka mladih na severu. Načrtovano je kot dvignjena trapezna ploščad z dvema voznima pasovoma v skupni širini 6,00 m (3,00 + 3,00 m) in omejitvijo hitrosti na 30 km/h. Ploščad bo opremljena tudi s taktilnimi oznakami za usmerjanje slepih in slabovidnih.

Odsek od priključka iz Parka mladih do krožnega križišča na Ulici Pariške komune

Na zadnjem delu trase, od območja umirjenega prometa do krožnega križišča na Ulici Pariške komune, je predviden naslednji karakteristični profil:

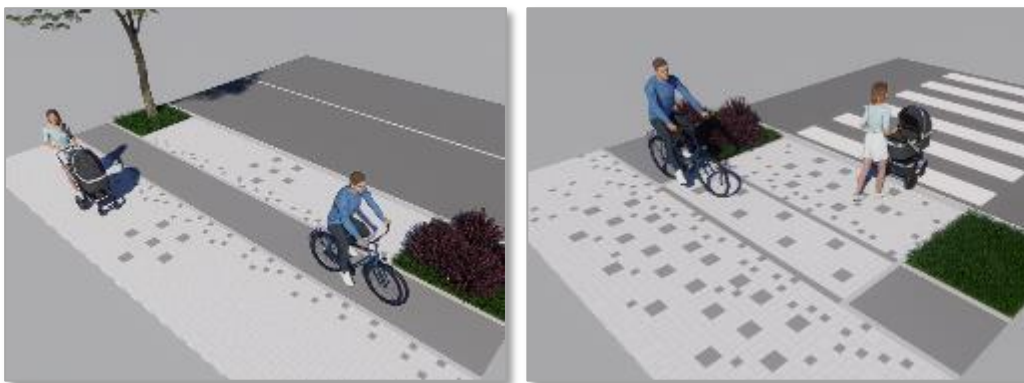
- hodnik za pešce 1,68 m,
- površina za kolesarje (na pločniku): 1,10 m,
- zelenica z drevoredom 2,45–3,00 m,
- vozišče z dvema voznima pasovoma, skupaj 6,00 m,
- zelenica z drevoredom 3,25 m,
- površina za kolesarje (na pločniku): 1,10 m,
- hodnik za pešce 2,48 m.

Vzdolž Parka mladih, od območja umirjenega prometa do krožnega križišča na Ulici Pariške komune, je predvidena omejitev hitrosti na 30 km/h. Vozna pasova bosta ločena s sredinsko prekinjeno črto. Površine za pešce in kolesarje so med seboj ločene z različnimi tipi tlakovanja: kolesarske površine so asfaltirane, površine za pešce pa tlakovane. Na tem odseku se obstoječa površina za pešce in kolesarje ohrani, ponovno se zariše horizontalna prometna signalizacija ter vgradijo taktilne oznake za slepe in slabovidne ob uvozih do Parka mladih. Na vzhodni strani ulice se preplasti površina za pešce in kolesarje. V zelenici se zasaadi novi drevored. V pas drevoreda se umestijo tudi ponikovalne vrtime za meteorno kanalizacijo. Celotni odsek bo opremljen s tipsko urbano opremo: koši za smeti, stojala za kolesa, nadstrešnice.

Mešane površine za pešce in kolesarje

Na celotnem odseku so na pločnikih na obeh straneh ulice predvidene skupne površine za pešce (3.628 m²) in kolesarje (1.388 m²), s skupno širino najmanj 2,70 m. Površine za pešce in kolesarje bodo ločene od površin za motorni promet ter med seboj ločene z različnimi tipi tlakovanja: kolesarske površine bodo asfaltirane, površine za pešce pa tlakovane:

Slika 5: Načrtovane površine za pešce in kolesarje



Vir: PZI, Provia, februar 2025

Površine za pešce bodo med seboj povezane, urejeni bodo prehodi ter taktilne oznake za slepe in slabovidne. Prehodi za pešce in kolesarje na križanjih s cestnimi priključki bodo dvignjeni na trapezne ploščadi, ki bodo pešcem in kolesarjem omogočale gladek prehod/prevoz križišča brez klančin, hkrati pa bodo delovale kot ukrepi za umirjanje motoriziranega prometa pri izvozih v stranske ulice in uvozih iz njih. Pri načrtovanju dimenzij kolesarskih površin je upoštevan Pravilnik o kolesarskih površinah³¹, pri načrtovanju površin za pešce pa Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo³².

Ukinitev parkirnih mest za mirujoči promet

Vsi obstoječi dostopi oziroma uvozi do stavb (izvozi iz stavb) se ohranijo, rekonstruirajo in navežejo na novo stanje. Ukinejo se vsa parkirna mesta na vzhodni strani Ljubljanske ulice od križišča s Cesto proletarskih brigad do območja umirjenega prometa.

³¹ Uradni list RS, 36/18

³² Hoja – temelj trajnostne mobilnosti, Ministrstvo za infrastrukturo, SPTM – Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, oktober 2022

Ureditev postajališč JPP

Predvidena je ureditev štirih avtobusnih postajališč. Postajališče na vzhodni strani Ljubljanske ulice, pred Ferkovo ulico, se s preozke niše prestavi na vozišče. Na vsaki strani ulice ob križišču Ljubljanske in Focheve ulice bo eno avtobusno postajališče. Postajališče na vzhodni strani Ljubljanske ulice se prestavi za približno 85 m proti severu. Postajališče na zahodni strani ulice se prestavi z niše na vozišče. Postajališča bodo opremljena s tipskimi nadstrešnicami in urbano opremo. Promet pešcev in kolesarjev bo potekal za nadstrešnicami. Za opremo postajališč JPP s sistemom obveščanja o voznem redu (RTPI) se predvidi TK priključek iz najbližjega kabelskega jaška telekomunikacijskega operaterja Telemach.

Ureditev površin za izposajo javnih koles in souporabo avtomobilov (car sharing)

V neposredni bližini avtobusnega postajališča na odseku umirjenega prometa je predvidena prestavitev parkirišča za izposajo koles MBajk ter na novo zgrajena štiri parkirna mesta za souporabo avtomobilov (car-sharing). Za potrebe parkirišča za souporabo vozil bo od transformatorske postaje TP 414 zgrajena nova nizkonapetostna kabelska kanalizacija.

10.3.2 Cestna razsvetljava

Obravnavani odsek ulice je opremljen s cestno razsvetljavo na vzhodni strani ulice. Stebri s svetilkami z lokom svetle višine 9 m so nameščeni na zelenicah na vzhodnem delu ulice. Nameščene svetilke so zastarele in energetsko zelo potratne. Ker se zaradi širitve površin za pešce in kolesarje ter posledično oženja vozišča in ukinitve parkirnih mest spreminja karakteristični profil ceste na celotni trasi, je nujna rekonstrukcija celotne cestne razsvetljave. Vse obstoječe svetilke in stebri se odstranijo. Zaradi predvidene spremembe lokacije stebrov se opusti tudi obstoječa električna instalacija, ohrani se le NN priključek cestne razsvetljave.

Za osvetlitev ceste ter površin za pešce in kolesarje na zahodni strani ulice se uporabijo svetilke, ki bodo nameščene na stebre, opremljene z dvema konzolama v obliki loka, na višini 7 m od tal. Lokacije novih svetilk je prilagojena tudi novi ozelenitvi. Enaka rešitev je predvidena tudi za osvetlitev križišč ter prehodov za pešce in kolesarje. Za osvetlitev površin za pešce in kolesarje za stebri se uporabijo svetilke na enakih stebrih na višini 5 m od tal. Za osvetlitev trapezne ploščadi na priključku iz stranske ulice (površine za pešce in kolesarje) se uporabijo svetilke, ki se namestijo na stebre svetle višine 5 m.

Meritve porabe električne energije cestne razsvetljave že potekajo v obstoječem priključno-merilnem delu prižigališča. Ureditev cestne razsvetljave bo zagotovila zmanjšanje odjemne moči, zato spremembe na področju meritev niso predvidene.

10.3.3 Komunalni vodi

Zaradi rekonstrukcije vozišča in pločnikov je nujna prestavitev in posledično obnova komunalnih vodov. Predvideni so izgradnja nove meteorne kanalizacije z ločitvijo od obstoječega mešanega kanalizacijskega sistema, prestavitev in obnova vodovodnih vodov in plinovoda ter izgradnja novih NN električnih vodov in TK vodov za potrebe avtobusnih postajališč ter parkirišč za izposajo javnih koles in avtomobilov za souporabo.

Prestavitev in obnova kanalizacijskega sistema ter gradnja meteorne kanalizacije

Trenutno po celotnem območju obdelave potekajo cevovodi mešanega sistema kanalizacije. V okviru ureditve Ljubljanske ulice je predvidena ločitev sistema meteorne kanalizacije od mešanega sistema. Vodi obstoječega mešanega kanalizacijskega sistema se ohranijo in se bodo uporabljali za odvajanje komunalne odpadne vode.

Zaradi zoženja cestišča je potrebna popolna rekonstrukcija obstoječega sistema odvajanja meteorne vode. Celotna meteorna kanalizacija bo zgrajena na novo. Površinsko odvodnjavanje z asfaltnih, zelenih in drugih površin bo izvedeno z ustreznimi vzdolžnimi in prečnimi padci. Ker vzdolžni padci na celotni trasi znašajo največ 0,5 %, bo izvedeno terciarno odvodnjavanje v robnikih. Voda, ki se zbira v sistemu terciarnega odvajanja, se vodi prek peskolovov in lovilcev olj v ponikovalne vrtine.

Ob ekstremnih padavinah se bo presežna voda (sistem je dimenzioniran za 10-minutni naliv s povratno dobo 10 let) prelivala nazaj v obstoječ mešani kanalizacijski sistem. Morebitna sanacija hišnih priključkov kanalizacije za komunalne odpadne vode, ki bo izvedena po potrebi in navodilu upravljalca komunalnega voda, ni vključena v stroške projekta.

Vodovod

V okviru rekonstrukcije Ljubljanske ulice je treba v skladu s projektnimi pogoji Mariborskega vodovoda rekonstruirati obstoječi vodovod med Cesto proletarskih brigad in Fochevo ulico. Trasa vodovoda od križišča s Cesto proletarskih brigad do križišča z Metelkovo ulico bo predstavljena v levi del cestišča, obstoječi cevovod, ki poteka v levem pločniku, pa se ukine. Na križiščih z ulicami, ki se priključujejo na Ljubljansko ulico, bodo izdelani odcepi z navezavo na obstoječe cevovode, ki potekajo neposredno za mejo ureditve Ljubljanske ceste. Predvidena je tudi postavitve novih nadtalnih hidrantov in priključkov nanje ter prestavitve in dograditve hišnih priključkov do meja parcel, kjer se navežejo na obstoječe priključne cevi. Hišni priključki niso vključeni v stroške projekta. Izvedli se bodo po navodilu upravljavca in obračunali po dejansko izvedenih delih. Zaradi rekonstrukcije cestišča je treba zamenjati tudi vse cestne kape, ki varujejo podzemne armature in zasune ter hišne priključke. Cestne kape se postavijo na novo nivo leto cestišča, tej se prilagodijo tudi višine obstoječih vgradnih garnitur.

Plinovod

Zaradi rekonstrukcije Ljubljanske ulice je v skladu s projektnimi pogoji Plinarne Maribor predvidena zamenjava obstoječega jeklenega plinovoda med Cesto proletarskih brigad in Ferkovo ulico, vključno s pripadajočimi zapornimi armaturami in cestnimi kapami.

Obstoječ jekleni cevovod se odstrani in zamenja s PE-HD (PE100) cevovodom. Hkrati se v sklopu ureditve Ljubljanske ulice med Ferkovo ulico in Ulico Pariške komune izvede tudi nov povezovalni distribucijski plinovod PE-HD. Ta bo potekal po levi strani cestišča Ljubljanske ulice do križišča s Fochevo ulico, kjer se bo preusmeril na desno stran cestišča Ljubljanske ulice in potekal po njej do navezave na obstoječi plinovod v križišču z Ulico Pariške komune. Na križiščih Ljubljanske ulice z ulicami, ki se priključujejo nanjo, se izvedejo odcepi z vgradno garnituro in cestno kapo. Odcepi se zaključijo neposredno za mejo urejanja Ljubljanske ulice. Hišni priključki niso vključeni v stroške projekta.

Elektro vodi

Na obravnavanem območju potekajo podzemni srednjenapetostni (SN) in nizkonapetostni (NN) električni vodi. V okviru rekonstrukcije Ljubljanske ulice je predvidena gradnja nove kableske kanalizacije zaradi širitve NN omrežja za razsvetljavo avtobusnih postajališč. Na obeh koncih bo umeščen kabelski jašek z litoželeznim pokrovom. Za infrastrukturo za trajnostno mobilnost bo od transformatorske postaje TP 414 do parkirišča za souporabo vozil (car sharing) zgrajena nova NN kableska kanalizacija.

Telekomunikacijski vodi

Na območju obdelave potekajo podzemni telekomunikacijski (TK) vodi. V okviru rekonstrukcije Ljubljanske ulice je zaradi opreme avtobusnih postajališč s sistemom obveščanja o voznem redu (RTPI) ter parkirišče za izposojlo koles MBajk in parkirišč za avtomobile za souporabo predvidena širitev TK omrežja – izgradnja nove kableske kanalizacije po celotni trasi. Izvedena bo z zaščitnimi cevmi, s tipskimi kabelskimi jaški iz betonskih cevi in litoželeznimi pokrovi.

10.3.4 Hortikultura ureditev – zelenice in drevored

Na celotnem odseku Ljubljanske ulice se bo (z manjšo izjemo) uredil obojestranski drevored. Drevje se bo posadilo v obstoječe in nove zelenice. Odprte površine zelenic se bodo zatravile. Na območju umirjenega prometa bodo zelenice urejene kot mešana zasaditev trav, cvetočih trajnic in čebulnic. Bolna drevesa se odstranijo, rastišča za vitalna drevesa pa se ob izvajanju gradbenih del obnovijo z novim substratom. Vrste dreves za vsa območja so opredeljene v Načrtu krajinske arhitekture, ki je del PZI.

Glede na način izvedbe del so opredeljena tri značilna območja ureditve:

- **območje od Ceste proletarskih brigad do Focheve ulice:** vsa obstoječa drevesa na zahodni strani se odstranijo, na vzhodni strani pa se ohrani 15 dreves. Na obeh straneh ulice se uredijo novi zeleni pasovi širine 1,60 m in različnih dolžin, v katere se posadijo nova drevesa. Odprti deli zelenih pasov se zatravijo;
- **območje od Focheve ulice do Parka mladih** – območje umirjenega prometa: vsa obstoječa drevesa se ohranijo, v zelenico pred kitajsko restavracijo se zasadita dve novi drevesi. Uredita se dve novi zelenici z drevesi ob obstoječem avtobusnem postajališču na zahodni strani. V odprte zelene pasove se zasejejo travne mešanice ter posadijo cvetoče trajnice in čebulnice. Rastišča vitalnih dreves se obnovijo z novim substratom;
- **območje od Parka mladih do Ulice Pariške komune:** na tem območju je obstoječa zelenica širine 3,20 m. Vanjo se na vzhodni strani posadi 18 novih dreves, zasaditev na zahodni strani pa se v glavnem ohrani (z eno izjemo). Na tem mestu se poenoti izbor drevesnih vrst. Obstoječe zelenice ostanejo zatravljene.

10.3.5 Urbana oprema

Urbana oprema je predvidena za opremljanje avtobusnih postajališč. Sestavljajo jo tipska nadstrešnica, klopi in koši za odpadke ter osvetljena steklena vitrina in panel z informacijami o vozni redih in prevozih za uporabnike JPP.

11 VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

11.1 Vrsta investicije z vidika Vsebinskih izhodišč MOPE

Z vidika Vsebinskih izhodišč MOPE je načrtovana naložba operacija, ki ustreza upravičenemu namenu „Celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti“, in sicer podukrepu b): rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum, in delom podukrepa f): rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje, obvezno izvedbo ukrepov umirjanja prometa, opremo in urbano opremo itd. (podrobneje v točkah 7.2 in 7.3).

11.2 Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah

Stroški naložbe v ureditev odseka Ljubljanske ulice od krožnega križišča na Ulici Pariške komune na severu do križišča s Cesto proletarskih brigad na jugu v skladu z načeli trajnostne mobilnosti so ocenjeni na podlagi posodobljene projektne dokumentacije PZI³³ iz februarja 2025 s popisi del in projektantskimi predračuni za posamezne elemente naložbe, ki jih je projektantska družba Provia pripravila maja 2022 ter posodobila februarja 2025. Podrobna specifikacija celotne naložbe v stalnih cenah (februar 2025) je prikazana v preglednici na naslednji strani.

V ocenjeni vrednosti naložbe je upoštevan samo neodbitni DDV, ki se v skladu z Vsebinskimi navodili MOPE³⁴ in Navodilom organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027³⁵ obravnava kot upravičeni strošek za sofinanciranje iz kohezijskih sredstev, če upravičenec nima pravice do odbitka DDV. Odbitek DDV je upoštevan pri stroških komunalne infrastrukture, ki jo MO Maribor daje v upravljanje izvajalcem gospodarske javne službe.

Stroški gradnje ceste vključujejo vsa GOI dela, ki so povezana z rekonstrukcijo vozišča, pločnikov, na katerih se zagotovi skupni prostor za kolesarje in pešce, ureditvijo območja umirjenega prometa v okolici Focheve ulice in dvignjenih ploščadi za vodenje pešcev in kolesarjev čez križišča z neprednostnimi cestami, predstavitev in gradnje avtobusnih postajališč ter parkirišč za izposajo koles in souporabo avtomobilov. Stroški GOI del pri gradnji nove meteorne kanalizacije (sekundarno in terciarno odvodnjavanje), predstavitvi in obnovi komunalnih vodov ter prenovi cestne razsvetljave so zaradi preglednosti in omejitve višine stroškov komunalne infrastrukture vključeni v postavko „Komunalna infrastruktura“. Iz istega razloga so v posebno postavko vključeni stroški ozelenitve in stroški urbane opreme. Stroški zunanjih izvajalcev vključujejo stroške predpisanega gradbenega nadzora in koordinatorja za varnost in zdravje (VZD) na gradbišču, stroške posodobitve projektne dokumentacije PZI, stroške priprave investicijskega programa s predinvesticijsko zasnovo (PIZ). Stroški zunanjih izvajalcev so sorazmerno razporejeni na upravičene in neupravičene stroške. Postavka „Obveščanje javnosti“ zajema stroške obveščanja javnosti (tabli za oznako gradbišča), ki so predpisani za projekte, financirane iz evropskih skladov.

³³ Ureditev Ljubljanske ulice, PZI, Provia, projektiranje, svetovanje, ekologija, d. o. o., oktober 2023/februar 2025

³⁴ Poglavje 4.1. Kategorije upravičenih stroškov, str. 15, sprotna opomba 11

³⁵ Verzija 1.0, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, april 2203

Celotna vrednost naložbe po stalnih cenah (februar 2025) znaša 2.425.732,85 EUR brez DDV in 2.893.648,96 EUR z (neodbitnim) DDV.

Preglednica 5: **Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, stalne cene**

Ozn.	Postavka	Vrednosti v EUR		
		Brez DDV	DDV	z DDV
1	CESTA, ZELENICE, KOLESARJI, PEŠCI			
1.1	Preddela	156.177,00	34.358,94	190.535,94
1.2	Zemeljska dela	244.694,26	53.832,74	298.527,00
1.3	Voziščne konstrukcije	398.625,89	87.697,70	486.323,59
1.4	Odvodnjavanje (dvig jaška)	1.530,00	336,60	1.866,60
1.5	Oprema ceste (brez postajališč, MBajk in car sharing)	33.843,48	7.445,57	41.289,05
1.6	Tuje storitve	40.000,00	8.800,00	48.800,00
1.7	Nepredvidena dela (10 %)	87.487,06	19.247,15	106.734,22
1	SKUPAJ CESTA – GOI dela	962.357,69	211.718,69	1.174.076,39
2.	KOMUNALNA INFRASTRUKTURA			
2.1	Meteorna kanalizacija	507.064,49	111.554,19	618.618,68
2.2	Elektro vodi	149.608,93	32.913,96	182.522,89
2.3	Cestna razsvetljava	29.161,08	6.415,44	35.576,52
2.4	TK vodi	56.245,85	12.374,09	68.619,94
2.5	Plinovod*	130.600,80	0,00	130.600,80
2.6	Vodovod*	168.240,60	0,00	168.240,60
2.	SKUPAJ KOMUNALNA INFRASTRUKTURA	1.040.921,75	163.257,68	1.204.179,43
3.	ZASADITVE			
3.1	Zelenice in drevored	259.245,65	57.034,04	316.279,69
3.	SKUPAJ ZASADITVE	259.245,65	57.034,04	316.279,69
4.	URBANA OPREMA			
4.1	Oprema postajališč JPP in MBajk	73.625,00	16.197,50	89.822,50
4.	SKUPAJ URBANA OPREMA	73.625,00	16.197,50	89.822,50
5	STORITVE ZUNANJIH IZVAJALCEV			
5.1	Gradbeni nadzor, koordinator VZD	58.403,75	12.848,83	71.252,58
5.2	Projektna in invest. dokumentacija	29.179,00	6.419,38	35.598,38
5.	SKUPAJ STORITVE ZUNANJIH IZVAJALCEV	87.582,75	19.268,21	106.850,96
6.	OBVEŠČANJE JAVNOSTI			
6.1	Tabla gradbišče	2.000,00	440,00	2.440,00
6.	SKUPAJ OBVEŠČANJE JAVNOSTI	2.000,00	440,00	2.440,00
7.	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA	2.425.732,84	467.916,12	2.893.648,96

* Opomba: DDV se poračuna na podlagi oddaje infrastrukture v upravljanje in vzdrževanje izvajalcu GJS.

Naslednja preglednica prikazuje stroške v tekočih cenah po skupinah postavk. Naložba se bo predvidoma začela šele v drugem trimesečju leta 2026 in zaključila konec istega leta. Administrativni zaključek projekta je predviden konec prvega polletja leta 2027. Za preračun vrednosti v tekoče cene so uporabljene uradno objavljene napovedi inflacije za leti 2025 (3,3 %) in 2026 (2,3 %) na letni ravni.³⁶

³⁶ Jesenska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, Ljubljana, 12. september 2024

Preglednica 6: Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, tekoče cene

Ozn.	Postavka	Vrednosti v EUR		
		Brez DDV	DDV	z DDV
1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje - GOI dela	1.016.980,15	223.735,63	1.240.715,79
2.	Komunalna infrastruktura	1.100.003,43	172.524,02	1.272.527,45
3.	Zasaditve	273.960,17	60.271,24	334.231,41
4.	Urbana oprema	77.803,88	17.116,85	94.920,74
5.	Storitve zunanjih izvajalcev	90.897,69	19.997,49	110.895,18
6.	Obveščanje javnosti	2.113,52	464,97	2.578,49
7.	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA	2.561.758,84	494.110,22	3.055.869,06

Kot je prikazano v preglednici, znaša naložba v tekočih cenah 2.561.758,84 EUR brez DDV, skupaj z neodbitnim DDV pa 3.055.869,06 EUR.

11.3 Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah

11.3.1 Kategorije upravičenih stroškov, ki jih zajema naložba

V Vsebinskih izhodiščih MOPE so v poglavju 4.1 navedene kategorije upravičenih stroškov. Naložba zajema naslednje kategorije stroškov:

- gradnja: izvedba gradbenih, obrtnih in instalacijskih (GOI) del v skladu s popisom del;
- oprema in druga opredmetena osnovna sredstva: nasadi ter nakup in namestitve urbane opreme;
- stroški informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja in komuniciranja z javnostmi: table za oznako gradbišča in končane naložbe;
- stroški storitev zunanjih izvajalcev: projektna in investicijska dokumentacija, elaborati o oceni skladnosti z DNSH in podnebni odpornosti – vse po potrditvi DIIP, predpisan gradbeni nadzor in koordinator VZD;
- davek na dodano vrednost v višini neodbitnega deleža.

Vsi stroški, ki so v tem DIIP opredeljeni kot upravičeni, bodo ustrezali zahtevam iz omenjenega navodila organa upravljanja o upravičenih stroških in bodo:

- neposredno povezani z naložbo, potrebni za njeno izvedbo in v skladu s cilji naložbe;
- dejansko nastali za opravljena dela, dobavljeno blago in izvedene storitve;
- pripoznani v skladu s skrbnostjo dobrega gospodarja;
- nastali in plačani v obdobju upravičenosti, tj. po datumu potrditve DIIP in do administrativnega zaključka projekta;
- temeljili na verodostojnih knjigovodskih in drugih listinah ter
- v skladu z veljavnimi pravili Unije in nacionalnimi predpisi.

Naložba ne zajema kategorij stroškov, ki so v poglavju 4.1 Vsebinskih izhodišč MOPE navedeni kot neupravičeni. Dvojnega financiranja istih stroškov/izdatkov iz več javnih virov ne bo.

11.3.2 Opredelitev upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe v skladu s poglavjem 4.2 Vsebinskih izhodišč MOPE

Splošna načela in omejitve pri priznavanju upravičenih stroškov

Pri opredeljevanju upravičenih in neupravičenih stroškov je upoštevano splošno načelo za priznavanje upravičenih stroškov iz poglavja 4.2 Vsebinskih izhodišč MOPE:

- stroški so navedeni v projektantskih popisih del s ceno (projektantski predračun) ter dosledno ločeni tako, da je omogočeno preverjanje skladnosti stroška z določili povabila in Vsebinskimi izhodišči;
- v popisu del in investicijski dokumentaciji so ločeno prikazani upravičeni in neupravičeni stroški.

Pri opredeljevanju upravičenih in neupravičenih stroškov v projektantskem predračunu in v tem DIIP so upoštewane omejitve priznanih upravičenih stroškov iz poglavja 4.2. V tem poglavju so za nekatere skupine stroškov predpisane omejitve višine upravičenih stroškov, ki se priznavajo za sofinanciranje. Omejitve se navajajo v neto zneskih, tj. brez DDV. Za naložbo, obravnavano v tem DIIP, so pomembne naslednje omejitve:

- delež priznanih stroškov urbane opreme sme znašati **največ 10 %** vseh priznanih upravičenih stroškov na projektu;
- delež priznanih upravičenih stroškov ozelenitve in zasaditve površin lahko znaša **največ 20 %** vseh priznanih upravičenih stroškov na projektu;
- stroški komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne predstavitve vodov itn.) se štejejo kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova **nujna** ali če je namenjena kolesarjem in/ali pešcem. Priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture **ne smejo presegati 50 %** priznanih upravičenih stroškov brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture.

Skladnost upravičenih stroškov urbane opreme in ozelenitve z omejitvami

Kot je prikazano v naslednji preglednici, so načrtovani upravičeni stroški urbane opreme in ozelenitve v neto znesku (brez DDV) skladni z omejitvami stroškov za posamezne ukrepe iz poglavja 4.2 Vsebinskih izhodišč MOPE:

Preglednica 7: **Upravičeni stroški urbane opreme in ozelenitve brez DDV, v EUR**

Postavke upravičenih stroškov	Stalne cene		Tekoče cene	
	Vrednost	% skupnih US	Vrednost	% skupnih US
Skupaj upravičeni stroški (US)	1.990.365,04		2.102.176,85	
Urbana oprema –dovoljena vrednost 10 % US	199.036,50		210.217,69	
Urbana oprema – predvidena vrednost	73.625,00	3,70	77.803,88	3,70
Ozelenitev – dovoljena vrednost 20 % US	398.073,01		420.435,37	
Ozelenitev – predvidena vrednost	259.245,65	13,03	273.960,17	13,03

Upravičeni stroški urbane opreme v stalnih in tekočih cenah dosegajo **3,70 %** vseh upravičenih stroškov (dovoljenih je 10 %), ozelenitve pa **13,03 %** vseh upravičenih stroškov (dovoljenih je 20 %).

Skladnost namena in višine upravičenih stroškov komunalne infrastrukture

Utemeljitev upravičenega namena komunalne infrastrukture:

V skladu s Vsebinskimi izhodišči MOPE, poglavje 4.2.f) se gradnja komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestavitve vodov itd.) šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna ali če je namenjena kolesarjem in/ali pešcem.

Načrtovana naložba zajema gradnjo nove meteorne kanalizacije, gradnjo nove cestne razsvetljave, položitev nove kanalizacije za elektro in telekomunikacijske vode, prestavitve in s tem gradnjo vodovoda in plinovoda. Gradnja vse našete komunalne infrastrukture je **upravičen namen** iz naslednjih razlogov:

- meteorna kanalizacija je neposredno namenjena pešcem in kolesarjem za varno vožnjo po površinah za pešce in kolesarje ob padavinah;
- cestna razsvetljava je neposredno namenjena pešcem in kolesarjem za varno hojo/vožnjo v razmerah slabše vidljivosti ponoči in čez dan;
- elektro in telekomunikacijski vodi so nujno potrebni za oskrbo avtobusnih postajališč (JPP), postajališča MBajk in parkirišča za vozila za souporabo (tj. ukrepov, ki se podpirajo) z električno energijo in internetno povezavo (za informiranje uporabnikov JPP o voznem redu in vožnjah ter plačevanje najema koles in avtomobilov). V okviru naložbe je predvidena zagotovitev ustreznih kanalov za elektroenergetske in telekomunikacijske vode. Napajalno in digitalno opremo parkirišča MBajk in parkirišča za souporabo avtomobilov pa bodo pozneje zagotovili koncesionarji in ni vključena v naložbo;
- gradnja vodovoda in plinovoda je nujna zaradi popolne rekonstrukcije ceste. Zaradi zožitve voznih pasov in širitve ostalih delov cestnega profila, gradnje površin za pešce in kolesarje ter ozelenitve je namreč treba prestaviti obstoječe dotrajane vodovodne in plinovodne vode, tj. zgraditi nove, saj jih ni mogoče preprosto izkopati in brez poškodb prenesti drugam.

V skladu z navedenim je prenova in gradnja vse navedene komunalne infrastrukture nujna in je **namen** celotne vključene komunalne infrastrukture **upravičen**.

Skladnost višine upravičenih stroškov komunalne infrastrukture z omejitvijo:

V skladu z omejitvami višine upravičenih stroškov za komunalno infrastrukturo smo ocenili najvišjo dovoljeno višino upravičenih stroškov komunalne infrastrukture.

Preglednica 8: **Upravičeni stroški komunalne infrastrukture brez DDV, v EUR**

Postavke upravičenih stroškov	Stalne cene		Tekoče cene	
	Vrednost v EUR	% dovoljene vrednosti	Vrednost v EUR	% dovoljene vrednosti
Skupaj upravičeni stroški (US)	1.990.365,04		2.102.176,85	
Skupni US brez US komunalne infrastrukture	1.333.691,62		1.408.231,30	
50 % skupnih US brez US komun. infrastrukture	666.845,81		704.115,65	
Predvidena vrednost US komun. infrastrukture	656.673,42	98,47	693.945,55	98,56

Kot je prikazano v preglednici zgoraj, so upravičeni stroški komunalne infrastrukture nižji od najvišjega dovoljenega zneska.

V zvezi z upoštevanjem omejene višine upravičenih stroškov komunalne infrastrukture smo se zaradi preglednosti projektiranja in poenostavitve spremljanja stroškov med izvajanjem odločili, da stroške **meteorne kanalizacije** (sekundarno in terciarno odvodnjavanje) in stroške **cestne razsvetljave** v celoti opredelimo kot upravičene stroške, vso ostalo komunalno infrastrukturo pa v celoti opredelimo kot neupravičene stroške. V skladu s tem so opredeljeni upravičeni in neupravičeni stroški v projektantskem predračunu, iz katerega so povzeti stroški v tem DIIP.

Ostali neupravičeni stroški:

Kot neupravičene stroške smo opredelili še:

- del stroškov gradnje ceste, in sicer prenavo dela križišča na Cesti proletarskih brigad, ki jo bo treba izvesti na zahtevo DRSC. Ta del ne sodi v prenavo Ljubljanske ulice, zato je v celoti, v višini 26.254,81 EUR brez DDV oziroma 32.030,87 z DDV (tekoče cene), opredeljen kot neupravičen strošek;
- stroški storitev zunanjih izvajalcev zajemajo posodobitev projektne in pripravo investicijske dokumentacije (vse po potrditvi DIIP), ter stroške strokovnega nadzora in koordinatorja ZVD na gradbišču. Ti stroški so povezani s pripravo in izvedbo celotne naložbe. Med upravičene in neupravičene stroške so razmejeni v razmerju 70 : 30.

Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe v stalnih in tekočih cenah

Upravičeni in neupravičeni stroški načrtovane naložbe v stalnih in tekočih cenah so prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 9: **Celotni (US in NUS) stroški naložbe z DDV, v EUR, stalne in tekoče cene**

Ozn.	Postavke, upravičeni in neupravičeni stroški	Stalne cene	Tekoče cene
I.	UPRAVIČENI STROŠKI (US)		
1.	Cesta s površinami za pešce in kolesarje - GOI dela	1.143.765,91	1.208.684,92
2.	Komunalna infrastruktura	801.141,57	846.613,57
3.	Zasaditve	316.279,69	334.231,41
4.	Urbana oprema	89.822,50	94.920,74
5.	Zunanji izvajalci	74.795,67	77.626,63
6.	Obveščanje javnosti	2.440,00	2.578,49
I.	SKUPAJ UPRAVIČENI STROŠKI (1 do 6)	2.428.245,34	2.564.655,75
II.	NEUPRAVIČENI STROŠKI (NUS)		
1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje - GOI dela	30.310,47	32.030,87
2	Komunalna infrastruktura	403.037,85	425.913,88
3	Zasaditve	0,00	0,00
4	Urbana oprema	0,00	0,00
5	Zunanji izvajalci	32.055,29	33.268,55
6	Obveščanje javnosti	0,00	0,00
II.	SKUPAJ NEUPRAVIČENI STROŠKI (1 do 6)	465.403,61	491.213,31
	SKUPAJ NALOŽBA	2.893.648,96	3.055.869,06

11.4 Okvirna časovnica za izvedbo naložbe

Izhodišča za opredelitev časovnice

Za naložbo v ureditev odseka št. 243792 na Ljubljanski ulici v skladu z zahtevami za trajnostno mobilnost je pripravljena projektna dokumentacija PZI. Lastništvo in pravica graditi na parcelah so urejeni, saj gre za javno dobro v lasti MO Maribor in Republike Slovenije. Ker gradbeno dovoljenje ni potrebno, je naložba pripravljena za naslednjo fazo – izbiro izvajalcev GOI del in drugih zunanjih izvajalcev – in nato izvedbo. Vendar je izvedba naložbe odvisna od pridobitve sofinanciranja iz mehanizma CTN. Zato je načrtovana dinamika priprave in izvedbe naložbe prilagojena pričakovanemu poteku postopkov potrjevanja vlog v okviru CTN.

Okvirna časovnica za pripravo in izvedbo naložbe

Na podlagi navedenih predpostavk predlagamo naslednjo okvirno časovnico za izvedbo naložbe:

Preglednica 10: Okvirna časovnica za izvedbo naložbe v ureditev Ljubljanske ulice

Leta/četrletja	Pred	2025				2026				2027	
	2025	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II
Dejavnost											
Priprava projekta, PZI in DIIP											
Predvidena oddaja vloge, sklep 1. faza CTN											
IP, predvidena oddaja vloge 2. faza CTN											
Izbira zunanjih izvajalcev (GOI, nadzorniki itn.)											
Predvidena sklenitev pogodbe z MOPE											
Izvedba GOI del, nadzor, urbana oprema											
Zaključek GOI del, prevzem objekta											
Administrativni zaključek projekta, poročila											
Obveščanje in informiranje javnosti											

Priprava projektne dokumentacije se je začela leta 2022 in končala februarja 2025. DIIP je pripravljen marca 2025. MO Maribor bo oddala vlogo na drugo povabilo ZMOS za predložitev projektov (predvidoma sredi maja 2025). Po prejetju sklepa o uvrstitvi na seznam projektov za sofinanciranje iz CTN bo pripravila IP s PIZ in oddala vlogo v drugi fazi CTN. Če bo vloga uspešna, bo MO Maribor takoj po oddaji te vloge v skladu z ZJN-3 in internimi akti začela postopke izbire izvajalcev – z odložnim pogojem, da je sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem odvisna od sklenitve pogodbe o sofinanciranju z MOPE. Naložba se bo začela izvajati takoj po sklenitvi pogodb z MOPE in izbranimi izvajalci, predvidoma v drugem trimesečju leta 2026. Dela bodo potekala do konca leta 2026. Administrativni zaključek projekta je predviden konec junija 2027, ko naj bi bila oddana končno poročilo in zadnji zahtevek za financiranje. Strokovni nadzor bo potekal ves čas gradnje. Obveščanje javnosti (spletna stran investitorja) bo potekalo celotno obdobje, od pridobitve pozitivnega sklepa v prvi fazi do zaključka projekta. Začasna tabla s predpisanimi oznakami sofinancerja bo postavljena na gradbišču ob začetku gradnje, na koncu bo zamenjana s stalno tablo.

11.5 Specifikacija upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe po letih

V skladu z okvirno časovnico iz prejšnje točke se bo naložba izvajala v letih 2025–2027. V letu 2025 je/bo končana priprava dokumentacije (posodobljen PZI in investicijski program). V drugem četrtletju leta 2026 naj bi se začela GOI dela in se v istem letu tudi zaključila. Sledijo administrativno zaključevanje projekta in plačila računov za delo, opravljeno konec leta 2026. Dinamika nastajanja upravičenih in neupravičenih stroškov pri izvedbi naložbe je prikazana le v tekočih cenah, saj se naložba začne šele leta 2026 in prikaz stroškov v stalnih cenah ni smiseln. Prikazani so celotni stroški naložbe, skupaj z upravičenim in neupravičenim DDV. Razčlenitev stroškov na upravičene in neupravičene ja podrobno pojasnjena v točki 11.3. DDV za izgradnjo plinovoda in vodovoda ni vključen, ker ima MO Maribor pravico do odbitka.

Preglednica 11: Dinamika nastajanja stroškov naložbe po letih, v EUR, tekoče cene

Ozn.	Postavke, upravičeni in neupravičeni stroški	2025	2026	Skupaj 2025 in 2026
I.	UPRAVIČENI STROŠKI (US)			
1.	Cesta GOI dela		1.208.684,92	1.208.684,92
2.	Komunalna infrastruktura		846.613,57	846.613,57
3.	Zasaditve		334.231,41	334.231,41
4.	Urbana oprema		94.920,74	94.920,74
5.	Zunanji izvajalci	24.918,87	52.707,76	77.626,63
6.	Obveščanje javnosti		2.578,49	2.578,49
I.	SKUPAJ UPRAVIČENI STROŠKI (1 do 6)	24.918,87	2.539.736,89	2.564.655,75
II.	NEUPRAVIČENI STROŠKI (NUS)			
1	Cesta GOI dela *		32.030,87	32.030,87
2	Komunalna infrastruktura		425.913,88	425.913,88
3	Zasaditve			
4	Urbana oprema			
5	Zunanji izvajalci	10.679,51	22.589,04	33.268,55
6	Obveščanje javnosti			
II.	SKUPAJ NEUPRAVIČENI STROŠKI (1 do 6)	10.679,51	480.533,79	491.213,31
III.	SKUPAJ NALOŽBA – US in NUS	35.598,38	3.020.270,68	3.055.869,06

V letu 2025, po potrditvi DIIP, bodo nastali le stroški zunanjih izvajalcev (dokumentacija PZI, IP) v višini 35.589,38 EUR. Razdeljeni so na upravičene in neupravičene stroške po ključu, kot je pojasnjeno v točki 11.3. Od tega bo 24.918,87 EUR stroškov upravičenih do sofinanciranja iz CTN. V letu 2026 bodo nastali vsi stroški, povezani z gradnjo, v skupni višini 3.020.270,68 EUR, od tega bo 2.539.736,89 EUR stroškov upravičenih do sofinanciranja iz CTN. Največji delež neupravičenih stroškov zajemajo stroški komunalne infrastrukture.

11.6 Predvideni viri in dinamika financiranja

V naslednjih preglednicah so prikazani viri in dinamika financiranja naložbe. V skladu s pravili mehanizma CTN se iz sklada ESRR financira največ 80 % priznanih upravičenih stroškov. Preostalih 20 % upravičenih stroškov in celotne neupravičene stroške pokrije investitor. Načrtovana naložba ne vsebuje elementov državne pomoči.

Sofinanciranje iz mehanizma CTN poteka na podlagi izdanih zahtevkov za povračilo nastalih in plačanih upravičenih stroškov. Zato dinamika financiranja iz CTN zajema tudi leto 2027. Predpostavlja se, da bo zahtevek za povračilo dela stroškov, nastalih proti koncu leta 2026, vključen v zahtevek za sofinanciranje, ki bo izdan leta 2027. Dinamika in viri financiranja so prikazani v naslednji preglednici (samo v tekočih cenah):

Preglednica 12: Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene

Ozn.	Leto Stroški in viri	2025	2026	2027	Skupaj 2025- 2027	Struktura %
1.	Upravičeni stroški skupaj, od tega:		2.056.708,38	507.947,38	2.564.655,75	
a	- stroški brez DDV		1.685.826,54	416.350,31	2.102.176,85	
b	- upravičen (neodbitni) DDV		370.881,84	91.597,07	462.478,91	
1.1	CTN - Podpora Unije - 80 % US		1.645.366,70	406.357,90	2.051.724,60	67,14
1.2	Sofinanciranje MO Maribor - 20 % US	4.983,77	406.357,90	101.589,48	512.931,15	
2.	Neupravičeni stroški, od tega:	10.679,51	384.427,03	96.106,76	491.213,31	
a	- neupravičeni stroški brez DDV	8.753,70	360.662,64	90.165,66	459.582,00	
b	- DDV od neupravičenih stroškov	1.925,81	23.764,40	5.941,10	31.631,31	
3	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS	10.679,51	2.441.135,41	604.054,14	3.055.869,06	100,00
4	SKUPAJ FINANCIRANJE MO MARIBOR	15.663,29	790.784,94	197.696,23	1.004.144,46	32,86

Kot je prikazano v preglednici, bo MO Maribor, če bo vloga za pridobitev sredstev uspešna, iz mehanizma CTN pridobila sredstva za financiranje 80 % upravičenih stroškov naložbe, kar znaša **2.051.724,60 EUR** oziroma **67,14 %** vrednosti celotne naložbe. Ta znesek vključuje DDV, ki ga ni mogoče odbiti. Iz mestnega proračuna bo pokrila preostalih 20 % upravičenih stroškov v znesku 512.931,15 EUR in vse neupravičene stroške v znesku 491.213,31 EUR, skupaj **1.004.144,46 EUR**, kar pomeni **32,86 %** celotne naložbe.

Leta 2025 bo MO Maribor iz proračuna plačala celotne stroške priprave projekta (PZI, investicijski program) v višini 35.598,38 EUR. Ta znesek zajema 20-odstotno sofinanciranje upravičenih stroškov v višini 4.983,77 EUR in neupravičene stroške v višini 10.679,51 EUR, ki ju mora v celoti pokriti iz proračuna, ter upravičene stroške v višini 19.935,09 EUR. Slednje bo dobila povrnjene na podlagi prvega zahtevka za sofinanciranje, ki bo zajemal bodisi samo ta znesek bodisi tudi del stroškov, ki bodo nastali leta 2026 – odvisno od dinamike izdajanja zahtevkov, ki bo opredeljena s pogodbo o sofinanciranju.

Pod predpostavko, da se bo naložba končala do konca leta 2026, bo MO Maribor v letu 2026 plačala vse stroške, ki bodo nastali v letu 2026, v višini 988.481,17 EUR. Od tega bo iz proračuna pokrila 20-odstotno sofinanciranje upravičenih stroškov (507.947,38 EUR) in neupravičene stroške (480.533,79 EUR). Iz mehanizma CTN bo za sofinanciranje upravičenih stroškov prejela skupaj 2.051,724,60 EUR, od tega 1.645.366,70 EUR v letu 2026, preostanek v višini 406.357,90 EUR pa predvidoma po potrditvi končnega poročila v letu 2027.

Ob potrditvi DIIP bo naložba uvrščena v Načrt razvojnih programov (NRP) mestnega proračuna za obdobje 2025–2028. K vlogi, ki jo bo MO Maribor predložila na povabilo ZMOS, bo treba priložiti ustrezna dokazila o uvrstitvi naložbe v NRP.

12 ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI

12.1 Analiza zaposlenih

Načrtovana naložba ne bo vplivala na povečanje števila delovnih mest pri investitorju in vzdrževalcu infrastrukture.

MO Maribor kot investitorica za pripravo in izvedbo naložbe v ureditev odseka Ljubljanske ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti ne načrtuje novih zaposlitev.

Po končani naložbi bo infrastrukturo predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad, d. o. o., član Javnega holdinga Maribor. Tudi javno podjetje Nigrad kot predvideni vzdrževalec urejenega odseka Ljubljanske ulice za vzdrževanje tega objekta gospodarske javne infrastrukture ne načrtuje novih zaposlitev.

Načrtovana naložba je z vidika ustvarjanja novih delovnih mest **nevtralna**.

12.2 Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe

MO Maribor bo za izvedbo naložbe v skladu z zakonodajo o javnem naročanju³⁷ in internimi akti izbrala zunanje izvajalce za izvedbo GOI del, strokovni nadzor in koordinatorja ZVD ter izvajalca za pripravo investicijske dokumentacije. Zaradi dolgih postopkov javnega naročanja bo predvidoma postopke za izbiro izvajalca GOI del začela kmalu po predložitvi vloge za pridobitev financiranja v drugi fazi postopka potrjevanja projektov v okviru CTN, predvidoma v četrtem trimesečju leta 2025. Javni razpis za izbiro izvajalcev bo objavila z odložnim pogojem, da se pogodba z izbranim izvajalcem sklene le, če MO Maribor z MOPE sklene pogodbo o sofinanciranju projekta iz mehanizma CTN.

Pri investitorju bo naložbo spremljal Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet. Skrbnik projekta bo Boštjan Štuhec, dipl. inž. grad., ki ima več let izkušenj pri vodenju zahtevnih projektov s tega področja in šest let izkušenj pri vodenju projektov, sofinanciranih iz evropskih skladov.

Skrbnik projekta bo skrbel za pripravo in nemoten potek naložbe, spremljal delo izbranih zunanjih izvajalcev, usklajeval potek projekta z drugimi organizacijskimi enotami investitorja (npr. Urad za finance in proračun, pravna služba) ter skrbel za komuniciranje in poročanje v skladu s pogodbo o sofinanciranju naložbe, ki bo v primeru uspešne vloge za neposredno podporo operaciji (NPO) v drugi fazi izbire projektov v okviru mehanizma CTN sklenjena z Ministrstvom za okolje, podnebje in energijo.

³⁷ ZJN-3, Uradni list RS, št. 91/15 s spremembami in dopolnitvami, nazadnje spremenjen v št. 88/23 – ZOPNN-F

13 OCENA VPLIVA NALOŽBE NA OKOLICO IN OKOLJE

13.1 Vpliv naložbe na okolje v času izvajanja del

V času **gradnje** lahko pride do kratkotrajnih in predvidoma nebitvenih vplivov na nekatere dele okolja, zlasti emisij v zrak, vodo in tla, ter do hrupa.

V okviru PZI je izdelan Elaborat preprečevanja in zmanjševanja **emisij delcev** z gradbišča s smernicami za ravnanje pri izvajanju gradbenih del na gradbišču, zahtevami za gradbeno mehanizacijo in organizacijske ukrepe na gradbišču z namenom preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev.

Izvajalec GOI del bo moral poskrbeti za ustrezno organizacijo gradbišča in dela na gradbišču, da se preprečijo izlivi in uhajanje **škodljivih snovi** (npr. olja, barve, gorivo za delovna vozila) v tla, ob morebitni nezgodi pa takoj ustrezno ukrepati. V okviru zagotavljanja **varovanja tal** je predviden odziv humusa z zelenic v debelini 20 cm. Humus se ustrezno deponira in uporabi za ozelenitev novih brežin in zelenic, morebitni višek se uporabi za razprostiranje po zelenicah.

Ravnanje z **gradbenimi odpadki**, ki bodo nastali pri izvajanju GOI del v okviru rekonstrukcije Ljubljanske ulice, je obravnavano v Načrtu gospodarjenja z gradbenimi odpadki, ki je del dokumentacije PZI.

Povečanemu **hrupu** se zaradi delovanja gradbenih strojev in težkih tovornih vozil ne bo mogoče izogniti. Izvajalec bo moral poskrbeti za obvladovanje prekomernega hrupa z ustrezno vzdrževanimi stroji, organizacijo dela v dnevnem času in ob delovnikih.

Ukrepi za varstvo pred požarom v času gradnje bodo navedeni v varnostnem načrtu, ki ga bo moral pripraviti izbrani izvajalec.

13.2 Ocena vpliva naložbe na okolje v času obratovanja naložbe

Ocenjeno je, da bo objekt po končanih delih imel manjši negativni vpliv na okolje kot doslej.

Glavni prispevek k manjšemu negativnemu vplivu na okolje se pričakuje zaradi zmanjšanja izpustov iz motornih vozil. K temu bodo prispevali zožitev voznih pasov za motorna vozila, omejitev hitrosti na 30 km/h in drugi ukrepi za umirjanje prometa motornih vozil.

Poskrbljeno bo za ustrezno ravnanje z meteornimi vodami. Ozelenitev cestnega odseka z zelenicami in drevoredom bo okrepila ponor CO₂.

Na cestnem odseku bo poleg ustreznih površin za pešce in kolesarje ter prestavljenega parkirišča za izposajo javnih koles MBajk zagotovljeno tudi novo parkirišče za souporabo vozil (car sharing), ki bo v kombinaciji z urejenimi postajališči mestnega avtobusnega prometa prispevalo k spodbujanju trajnostne mobilnosti in s tem sčasoma tudi k zmanjšanju obsega motornega prometa in povečanju pešačenja in uporabe koles na dnevnih poteh.

14 OCENA SKLADNOSTI NALOŽBE S HORIZONTALNIMI NAČELI

14.1 Skladnost z načeli spoštovanja temeljnih pravic, spodbujanja enakosti med moškimi in ženskami ter preprečevanje vseh vrst diskriminacije

Načrtovana naložba mora biti v vseh fazah (načrtovanje, projektiranje, izvajanje in obratovanje) skladna s horizontalnimi načeli iz člena 9 Uredbe 2021/1060/EU.

Spoštovanje temeljnih pravic in pravic invalidov

V vseh fazah naložbe, od priprave do obratovanja, je bila/bo zagotovljena skladnost z načeli spoštovanja temeljnih pravic v skladu z Listino EU o temeljnih pravicah ter ustreznimi mednarodnimi dokumenti s področja varstva človekovih pravic (Konvencija o pravicah invalidov, Konvencija o otrokovih pravicah itn.). Pri tem so bile/bodo smiselno upoštevane tudi določbe Postopkovnika za zagotovitev izpolnitve horizontalnih omogočitvenih pogojev „Učinkovita uporaba in izvajanje Listine o temeljnih pravicah“ ter „Izvajanje in uporaba Konvencije združenih narodov o pravicah invalidov v skladu s Sklepom Sveta 2010/48/ES“³⁸, Zakon o izenačevanju možnosti invalidov³⁹, Akcijski program za invalide 2022–2030⁴⁰ ter drugi ustrezni dokumenti.

Spodbujanje enakosti moških in žensk

V celotni življenjski dobi naložbe, od priprave do obratovanja, so bili/bodo zagotovljeni enaki pogoji sodelovanja za ženske in moške v skladu s pravnim redom EU in nacionalno zakonodajo (Zakon o enakih možnostih žensk in moških⁴¹).

Preprečevanje vseh oblik diskriminacije

Pri izvedbi in obratovanju naložbe bodo zagotovljene enake možnosti in nediskriminacija glede na različne osebne okoliščine (spol, starost, invalidnost, rasa, etnična, narodna in verska pripadnost, spolna usmerjenost). Upoštevana so bila/bodo tudi načela zagotavljanja dostopnosti in varnosti za slepe in slabovidne ter druge osebe s posebnimi potrebami v skladu s pravnim redom EU in slovensko zakonodajo (Zakon o varstvu pred diskriminacijo⁴²). Po končani naložbi bo odsek Ljubljanske ulice, urejen v skladu z načeli trajnostne mobilnosti, pod enakimi pogoji na voljo vsem prebivalcem in obiskovalcem mesta.

V nadaljevanju je pregled skladnosti z drugimi horizontalnimi načeli, ki je povzet iz projektne dokumentacije PZI družbe Provia.

³⁸ MKRR, april 2023

³⁹ Uradni list RS, št. 94/10, 50/14, 32/17 in 95/24

⁴⁰ Vlada RS, oktober 2021

⁴¹ Uradni list RS, št. 59/02 s spremembami in dopolnitvami

⁴² Uradni list RS, št. 33/16 in 21/18 – ZNOrg

14.2 Skladnost načrtovanja z evropskim načeli in smernicami na področju trajnostnega razvoja

Projekt je skladen z zahtevami in smernicami Novega evropskega zelenega dogovora in drugimi relevantnimi evropskimi standardi na področju trajnostnega razvoja. To se odraža v:

- spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti in zmanjšanja odvisnosti od zasebnih avtomobilov;
- poudarku na energetske učinkovitosti in uporabi okolju prijaznih tehnologij pri razsvetljavi, vodovodnih in plinovodnih sistemih ter kanalizaciji;
- celovitem pristopu k prenovi javnega prostora, kjer se urbanistična zasnova prepleta z okoljevarstvenimi in podnebnimi cilji, kar prispeva k izboljšanju kakovosti življenja in varnosti za vse uporabnike.

14.3 Upoštevanje načel Novega evropskega Bauhausa

Projekt prenove Ljubljanske ulice se osredotoča na preobrazbo ceste v celovit javni prostor, ki v skladu z načeli Novega evropskega Bauhausa poudarja kakovostno urbano oblikovanje. Pri tem so upoštevani naslednji elementi:

- **estetika in funkcionalnost:** nova urbana oprema, kot so klopi, stojala za kolesa, koši za smeti in nadstrešnice, je vključena v celostno zasnovo, kar krepi občutek sodobnega in prijaznega okolja;
- **zasnova ozelenitve:** uredile se bodo nove zelenice in obojestranski drevored, pri čemer se ohranjajo vitalna obstoječa drevesa. Uvedba enotnega zasaditvenega koncepta in izbor primernih drevesnih vrst pripomoreta k vizualni usklajenosti in dolgoročni trajnosti;
- **univerzalno oblikovanje in denivelacije:** z uvedbo denivelacij površin in razločujočega tlakovanja (asfalt za kolesarje in tlakovci za pešce) bodo jasno ločene funkcijske cone, obenem pa zagotovljena dostopnost in varnost za vse uporabnike – brez izjem.

14.4 Ocena skladnosti naložbe z DNSH

Projekt je zasnovan tako, da v vseh fazah načrtovanja in izvedbe spoštuje načelo »ne škoduje bistveno« (DNSH). To pomeni, da prenova ne povzroča pomembne škode pri nobenem od trajnostnih ciljev, kot so varovanje podnebja, biotska raznovrstnost, kakovost zraka, vode in tal. V zvezi z izbiro materialov, izvedbo del in zasnovo javnih površin so sprejeti ukrepi, ki preprečujejo negativne vplive na okolje ter podpirajo trajnostni razvoj.

Prilagajanje podnebnim spremembam (DNSH 1)

Načrtovana naložba bo v primerjavi s sedanjem stanjem povzročala manjše emisije toplogrednih plinov v celotnem življenjskem ciklu (razen nepomembnih začasnih vplivov v času gradnje zaradi gradbenih strojev), saj bo zagotovila pogoje za spodbujanje trajnostne mobilnosti – pešačenja in kolesarjenja – in pogoje za zmanjšanje obsega motornega prometa. Zato bo manj škodovala podnebnim ciljem kot uporaba odseka v sedanjem stanju.

Vpliv na podnebne spremembe (blažitev podnebnih sprememb DNSH 2)

Projekt prispeva k zmanjšanju vpliva na podnebne spremembe z več ukrepi:

- spodbujanje trajnostne mobilnosti (pešci, kolesarji, javni prevoz in souporaba vozil) bo prispevalo k zmanjšanju emisij CO₂;
- uvedba energetsko učinkovitih rešitev pri cestni razsvetljavi in uporaba okolju prijaznih materialov bosta zmanjševala porabo energije in ogljični odtis;
- odprava parkirišč in širitev zelenih površin bosta pozitivno vplivala na lokalno mikroklimo, saj zelene površine prispevajo k blaženju toplotnih otokov v urbanih območjih.

Krožno gospodarstvo, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem

Prispevek h krožnemu gospodarstvu bo zagotovljen z uporabo ustreznih materialov, skrbjo za nastajanje čim manjše količine odpadkov med rušitvami in gradnjo, ponovno uporabo in recikliranjem v okviru možnosti ter ravnanjem z odpadki v skladu elaboratom o ravnanju z odpadki, ki je del PZI.

Preprečevanje in nadzorovanje onesnaženosti zraka, vode ali tal (DNSH 5)

Z ukrepi za umirjanje prometa, gradnjo nove meteorne kanalizacije in ustreznim ravnanjem z odpadki med gradnjo bo naložba prispevala k zmanjšanju onesnaževanja zraka v primerjavi s sedanjim stanjem. Naložba bo potekala na širšem vodovarstvenem območju VVO III, zato bodo pri gradnji upoštevani vsi ukrepi za omilitev morebitnih vplivov na podzemno vodo.

Varstvo in ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov (DNSH 6)

Naložba ne poteka na varovanem in vplivnem območju Natura2000. Zmanjšanje izpuhov iz motornih vozil, načrtovane zelene površine in zasaditev dreves, grmovnic, cvetočih rastlin in trav ter ustrezna nega in vzdrževanje zelenih površin bodo prispevali k preprečevanju krčenja naravnih habitatov.

14.5 Odpornost naložbe na podnebne spremembe

Predmet naložbe je gradnja ceste za spodbujanje trajnostne mobilnosti s površinami za pešce in kolesarje ter komunalno infrastrukturo. Življenjska doba infrastrukture je daljša od pet let. Za odpornost infrastrukture bo poskrbljeno z uporabo materialov, ki bodo zagotavljali dolgoročno odpornost infrastrukture na podnebne spremembe. Načrtovano je izboljšano odvajanje meteorne vode z uvedbo terciarnega odvodnjavanja, lovilcev olj in ponikovalnic, ki omogočajo učinkovit odtok vode tudi ob ekstremnih padavinah in prispevajo k ohranjanju infrastrukture.

15 SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN ZAKONODAJE

Ta DIIP je pripravljen v skladu s predpisano metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije, zahtevami iz Vsebinskih izhodišč MOPE, prvega povabila ZMOS (november 2023) in pripadajočih obrazcev ter na podlagi projektne dokumentacije PZI, ki je bila pripravljena oktobra 2023 in posodobljena februarja 2025.

Strokovne podlage

- Povabilo k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN, s prijavnimi obrazci, ZMOS, november 2023
- Projektna naloga Izdelava projektne dokumentacije IZP in PZI – Ureditev Ljubljanske ulice (od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad), št. 3711-13/2020-1, Mestna občina Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet, Maribor, 20. 10. 2021
- Ureditev Ljubljanske ulice, PZI, Vodilni načrt, Tehnično poročilo, popisi del in predračun, Provia, projektiranje, svetovanje, ekologija, d. o. o. Kranjska cesta 24, 4202 Naklo, september 2022/oktober 2023 in februar 2025
- Vsebinska izhodišča za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO2.8), Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, št. 545-252/2023-2570-1, september 2023

Strateški dokumenti, politike, smernice in navodila

- Celostna prometna strategija mesta Maribor, Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Maribor, 2015, v okviru projekta TRAMOB, sofinanciranega iz ESRR
- Economic Appraisal Vademecum 2021–2027; General Principles and Sector Applications, Evropska komisija, september 2021
- Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, Evropska komisija, december 2014
- Hoja – temelj trajnostne mobilnosti, nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo, Ministrstvo za infrastrukturo, SPTM – Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, oktober 2022
- Kolesarjem prijazna infrastruktura, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, 2017
- Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030, Mariborska kolesarska mreža, Maribor, 2013, v okviru projekta City Network, Interreg Slovenija–Avstrija 2007–2013
- Navodila organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, verzija 1.0, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, april 2023
- Navodila organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, april 2023
- Navodila za projektiranje kolesarskih površin, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, DRSC, novelacija, julij 2012

- Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor za obdobje 2021–2030, Operativna skupina za pripravo OPVO, Maribor, februar 2021
- Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, Verzija 1.2, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, februar 2024
- Regionalni razvojni program Podravja 2021-2027, RRA za Podravje, junij 2022
- Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50), Uradni list RS, št. 119/21 in 44/22 – ZVO-2
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030, Uradni list RS, št. 124/2023
- Slovenska strategija pametne specializacije – S5, MKRR, 2022, obravnavana na Vladi Republike Slovenije, marca 2023
- Smernice organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027, MKRR, september 2023
- Smernice organa upravljanja za uporabo načela, da se ne škoduje bistveno pri izvajanju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, ver. 2.0, MKRR, junij 2024 (Smernice DNSH s prilogama 1 in 2)
- Strategija in akcijski načrt za blaženje in preprečevanje negativnih posledic vročinskih valov v Mestni občini Maribor, Energetsko podnebna agencija za Podravje, julij 2024
- Strategija Pametno mesto Maribor 2030, Regionalna razvojna agencija za Podravje, 2022
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, Ministrstvo za naravne vire in prostor, Ljubljana 2023
- Strategija razvoja Maribor do leta 2030, Mestna občina Maribor, marec 2012
- Strategija razvoja Slovenije 2030, Vlada Republike Slovenije, december 2017
- Strokovna in tehnična podpora pri izvedbi celovite presoje vplivov na okolje za program evropske kohezijske politike 2021–2027, Dodatek za presojo načela, da se ne škoduje bistveno, Ljubljana, 2022
- Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035, Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023

Zakonodaja in predpisi

- Gradbeni zakon – GZ, Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17 – popr. in Gradbeni zakon GZ-1, Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP, 133/23 in 85/24
- Zakon o cestah, Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE
- Zakon o javnem naročanju – ZJN-3, Uradni list RS, št. 91/15, s spremembami in popravki, zadnjič spremenjen 88/23
- Zakon o urejanju prostora – ZureP-3, Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP in 23/24
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1), Uradni list RS, št. 56/08 – UPB s spremembami in dopolnitvami, zadnja sprememba 10/18

- Pravilnik o kolesarskih povezavah, Uradni list RS, št. 29/18, 65/19 in 132/22 – ZCes-2
- Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2)
- Pravilnik o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov, Uradni list RS, št. 36/18 in 51/18 (prenehal veljati) in Pravilnik o projektni in drugi dokumentaciji ter obrazcih pri graditvi objektov, Uradni list RS, št. 30/23
- Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja, Uradni list RS, št. 20/11, 57/12, 46/16 in 18/23 – ZDU-1O
- Uredba (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. junija 2021, o določitvi skupnih določb o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu plus, Kohezijskem skladu, Skladu za pravični prehod in Evropskem skladu za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo ter finančnih pravil zanje in za Sklad za azil, migracije in vključevanje, Sklad za notranjo varnost in Instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko, UL L 231, 30.06.2021
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16)
- Uredba o izvajanju ukrepov endogene regionalne politike, Uradni list RS, št. 16/13, 78/15, 46/19 in 63/23
- Uredba o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja, Uradni list RS, št. 81/07 s spremembami
- Uredba o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč, Uradni list RS, št. 21/11, 197/21 in 44/22 – ZVO-2
- Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, Uradni list RS, št. 34/08 in 44/22 – ZVO-2
- Uredba o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrove in Dravskega polja, Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15

Prostorski dokumenti

- Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za cestno povezavo med križiščem Ljubljanske ulice z Ulico pariške komune in križiščem Nasipne ulice s Prečno ulico v Mestni občini Maribor, št. 7/14, 14/14 – popr.) – 1617, 2835/1, 2849, 2854/1
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor, MUV, št. 1/14 – UPB-1, s spremembami, dopolnitvami in popravki
- Ureditveni načrt srednješolskega centra ob Ljubljanski ulici, MUV, št. 8/94, 6/06

Statistični in drugi podatki

- Letno poročilo družbe Nigrad d. o. o. za leto 2023 – objava Ajpes – JOLP
- Odprti podatki Slovenija, Vlada RS, dostop prek <https://podatki.gov.si/dataset/dolzine-javnih-cest-po-obcinah>, julij 2024; vsi podatki o dolžini cest so za leto 2021
- podatki: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/si/Data/-/05C4003S.px>, (24. 6. 2024)
- Jesenska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, Ljubljana, september 2024

16 SMISELNOST IN MOŽNOST NADALJNJE PRIPRAVE DOKUMENTACIJE IN OCENA TVEGANJ ZA IZVEDBO NALOŽBE

16.1 Ocena smotrnosti in učinkovitosti naložbe

Z načrtovano naložbo bo investitor, MO Maribor:

- uredil približno 805 m dolg odsek Ljubljanske ulice med Ulico Pariške komune in Cesto proletarskih brigad v skladu z načeli trajnostne mobilnosti;
- načrtovana naložba bo prispevala k doseganju kazalnikov učinka in rezultatov, ki so v okviru programa evropske kohezijske politike (EKP) predpisani za specifični cilj RSO2.8:
 - prispevek h kazalniku **učinka**: namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo: 0,80 km,
 - prispevek h kazalniku **rezultata**: število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo: 10.000;
- načrtovana naložba ustreza vsem pogojem in merilom za uvrstitev v CTN ter ciljem TUS (2023) in CPS občine iz leta 2015;
- naložba bo prispevala k varnosti in večjemu udobju pešcev in kolesarjev, zlasti ker poteka mimo šol in v bližini vrtca, s čimer bo prispevala tudi h kakovosti življenja v tem delu mesta;
- analiza stanja kaže, da je naložba utemeljena, saj bo prispevala k primerni urejenosti za trajnostno mobilnost ene od pomembnih cestnih povezav med stanovanjskim območjem na jugu mesta, UKC in središčem mesta;
- naložba bo ob potrditvi DIIP uvrščena v Načrt razvojnih programov za obdobje 2025–2028.

V skladu z navedenim je načrtovana naložba v ureditev odseka Ljubljanske ulice med Ulico Pariške komune in Cesto proletarskih brigad utemeljena in upravičena do sofinanciranja iz mehanizma CTN. Zato je smiselno nadaljevati pripravo investicijske dokumentacije.

16.2 Nadaljnja priprava investicijske dokumentacije

Smiselnost in možnost nadaljnje priprave investicijske dokumentacije utemeljujemo z vidika predpisa o pripravi investicijske dokumentacije ter postopkov za pridobitev sofinanciranja naložbe v okviru mehanizma CTN:

- za uvrstitev naložbe v CTN je zahtevana pripravljenost naložbe za izvedbo, ki se meri s pripravljenostjo projektne dokumentacije (PZI) in investicijsko dokumentacijo v skladu z metodologijo;
- vloga za uvrstitev v CTN se v prvi fazi predloži na povabilo ZMOS, ki bo predvidoma objavljeno sredi aprila 2025. Prijavnemu obrazcu bo treba priložiti investicijsko dokumentacijo (DIIP), ki jo potrdi in podpiše pooblaščen organ investitorja. Po uspešni prvi fazi potrjevanja vlog se v drugi fazi vloga predloži na MOPE in priloži investicijski program (vključno s PIZ). Sklenitev pogodbe o sofinanciranju je pričakovana v začetku leta 2026. Ne glede na oddaljenost datuma za začetek izvajanja naložbe bo treba investicijski program pripraviti pred pozivom MOPE k predložitvi vlog v drugi fazi, saj bo verjetno rok za oddajo vlog zelo kratek (en mesec).

16.3 Ocena tveganj za uspešno izvedbo načrtovane naložbe

Tveganje za izvedbo naložbe z vidika projektiranja

Prenova Ljubljanske ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti je načrtovana v skladu z vsemi relevantnimi predpisi in standardi ter ob upoštevanju strokovnih priporočil in smernic za gradnjo infrastrukture za trajnostno mobilnost. V celoti so upoštevane tudi zahteve upravljavcev infrastrukture in drugih mnenjedajalcev, ki so navedene v projektnih pogojih. Pridobljena so vsa potrebna mnenja. Ker bo poseg potekal kot vzdrževalna dela v javno korist, gradbeno dovoljenje ni potrebno.

V okviru PZI sta izdelana elaborat o preprečevanju in zmanjševanju emisij delcev z gradbišča ter načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki. V popisih del so navedeni dodatna navodila in napotki za izvajalce. Projektanti ocenjujejo, da so ob upoštevanju predpisov ter navedenih ukrepov, navodil in napotkov tveganja za izvedbo načrtovanih posegov **majhna** ali jih **ni**.

Tveganje z vidika organizacije izvedbe in financiranje naložbe

MO Maribor bo za izvedbo načrtovane naložbe na podlagi javnega razpisa za izvajalca GOI del izbrala kakovostne strokovnjake z ustreznimi izkušnjami. Določila je skrbnika projekta, ki je zaposlen v Uradu za komunalo, promet in prostor, Sektorju za komunalo in promet.. Skrbnik projekta ima ustrezno znanje in večletne izkušnje pri spremljanju in usklajevanju projektov, vključno z večjimi projekti, financiranimi iz evropskih skladov.

Naložba bo ob potrditvi DIIP uvrščena v Načrt razvojnih programov za obdobje 2025–2028 in MO Maribor bo v proračunu opredelila finančna sredstva za izvedbo naložbe. Vendar je izvedba naložbe močno odvisna od pridobitve sofinanciranja iz mehanizma CTN. Če vloga MO Maribor v postopku potrjevanja vlog v okviru mehanizma CTN ne bi bila uspešna, naložbe ne bo mogoče izvesti v načrtovanem obsegu in času, saj mestni proračun ne razpolaga z zadostnimi sredstvi. Ker se je programsko obdobje za izvajanje programa kohezijske politike prevesilo v drugo polovico, verjetno novih možnosti za financiranje naložbe iz evropskih skladov do leta 2029/2030 ne bo.

Investitor ocenjuje, da je edino resno tveganje za izvedbo naložbe pravočasna zagotovitev ustreznih (nepovratnih) **virov financiranja**. MO Maribor bo to tveganje čim bolj zmanjšala s pravočasno predložitvijo kakovostne vloge in spremljajoče dokumentacije za pridobitev finančnih sredstev za izvedbo naložbe iz mehanizma CTN.