



MESTNA OBČINA MARIBOR
MESTNA UPRAVA
URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN
PROSTOR
Sektor za komunalno 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: 4102-397/2023-115

Datum: 29.09.2025



GMS - 710

MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 28. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA MESTNE
OBČINE MARIBOR**

**NASLOV GRADIVA: Predinvesticijska zasnova (PIZ) – UREDITEV LJUBLJANSKE
ULICE (OD UL. PARIŠKE KOMUNE DO CESTE PROLETARSKIH
BRIGAD)**

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

GRADIVO PREDLAGA: Aleksander Saša ARSENOVIČ, župan

POROČEVALEC: Boštjan ŠTUHEC, Viljenka Godina

PREDLOG SKLEPA:

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



Aleksander Saša Arsenovič
Župan

Gregor Reichenberger
po pooblastitvi

07-10-2025



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

PODPISNI LIST
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 28. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR

Naslov gradiva:	PREDINVESTICIJSKA ZASNOVA – UREDITEV LJUBLJANSKE ULICE (OD UL. PARIŠKE KOMUNE DO CESTE PROLETARSKIH BRIGAD)
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	1. Obrazložitev 2. Sklep o PIZ št. 4102-397/2023-115

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	30.09.2025	
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Andraž Mlaker	Urad za komunalno, promet in prostor	30.9.2025	
Dokument finančno pregledala		Urad za finance in proračun		
Gradivo pregledala Vodja organa	Marija Kaučič – Vodja urada po pooblastilu št. 10004-8/2007-34, z dne 30. 12. 2024	Urad za finance in proračun	6.10.2025	
Gradivo pregledala v.d. direktorica MU	Lidija Krebl			

Dokument parafiral podžupan:	Gregor Reichenberg Davorka Pregl Srečko Vilar	Kabinet župana		
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	7.10.2025	

OBRAZLOŽITEV PREDLOGA ZA POTRDITEV PIZ

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.

Predinvesticijska zasnova (PIZ) Ureditev Ljubljanske ulice (od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad) s pripadajočo infrastrukturo je izdelana 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

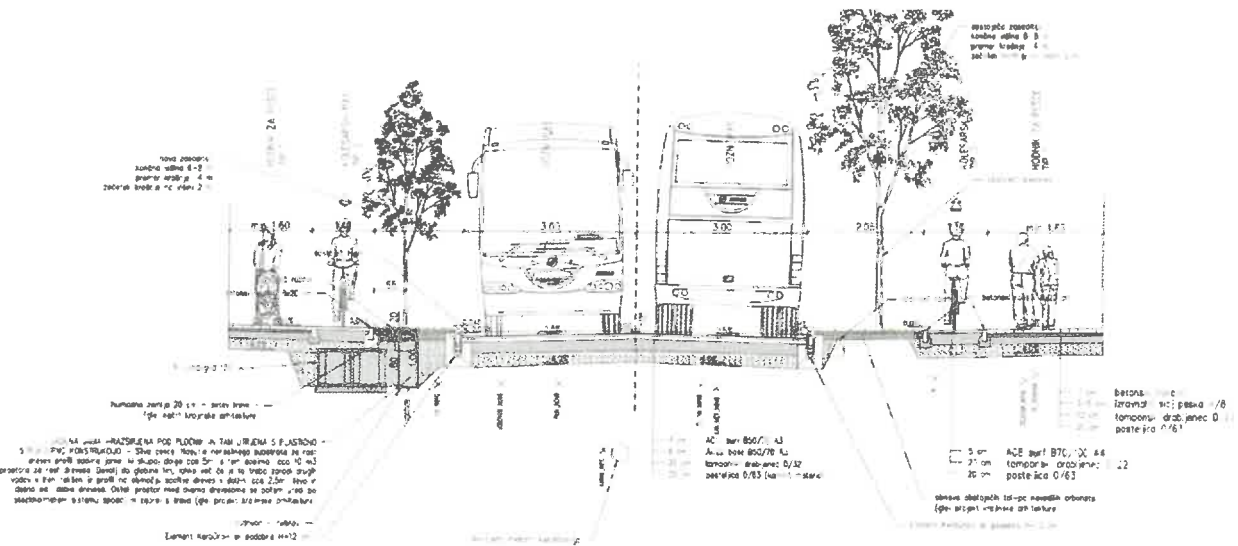
Ljubljanska ulica ima urejen dvosmerni promet. Vozna pasova med Cesto proletarskih brigad in križiščem s Fochevo ulico sta široka 3,75 m. Asfaltna površina je v slabem stanju. Dimenzije obstoječih avtobusnih postajališč ne ustrezajo predpisom. Kolesarski promet se vodi po pločniku, brez ustrezne prometne 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 z območjem umirjenega prometa se vzpostavi naslednji karakteristični prečni profil:

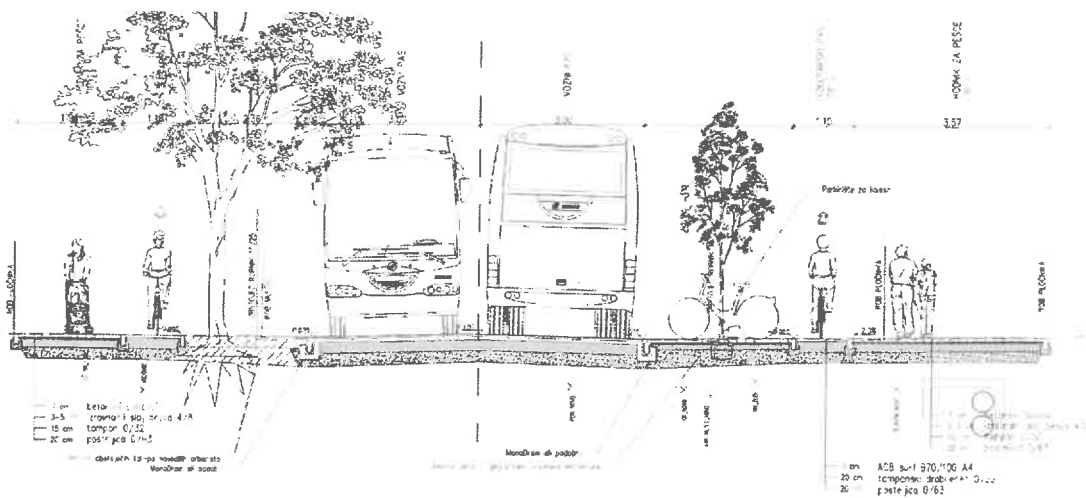
- Hodnik za pešce	>1,60 m
- Kolesarski pas	1,10 m
- Zelenica z drevoredom	1,55 m
- Vozni pas	3,00 m
- Vozni pas	3,00 m
- Zelenica z drevoredom	1,90 m
- Kolesarski pas	1,10 m
- Hodnik za pešce	>1,60 m

Na odseku je predvidena omejitev hitrosti motornih vozil na 30 km/h. Vozna pasova bosta ločena s sredinsko prekinjeno črto. Prehodi za pešce in kolesarje s 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 stranskih ulic.

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



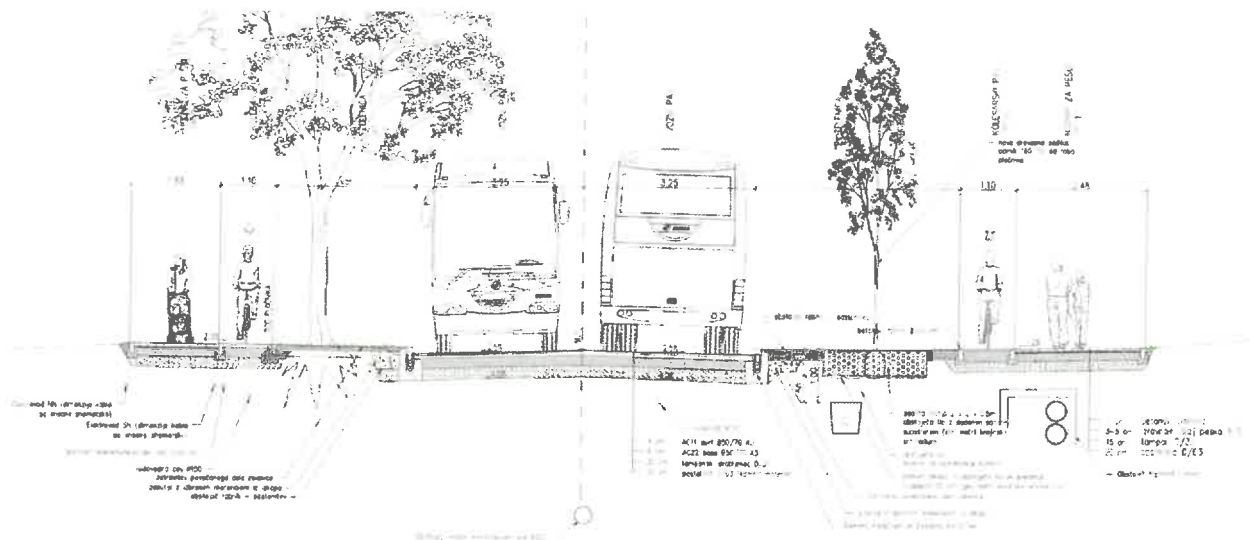
Cestišče je na osrednjem delu dvignjeno na nivo pločnika. Omejitev hitrosti na tem odseku je 30 km/h. Dve avtobusni postajališči na odseku sta na cestišču. Na odseku se nahaja mesto za izposajo javnih koles sistema MBajk, predvidena je tudi lokacija za izposajo avtomobilov za souporabo.



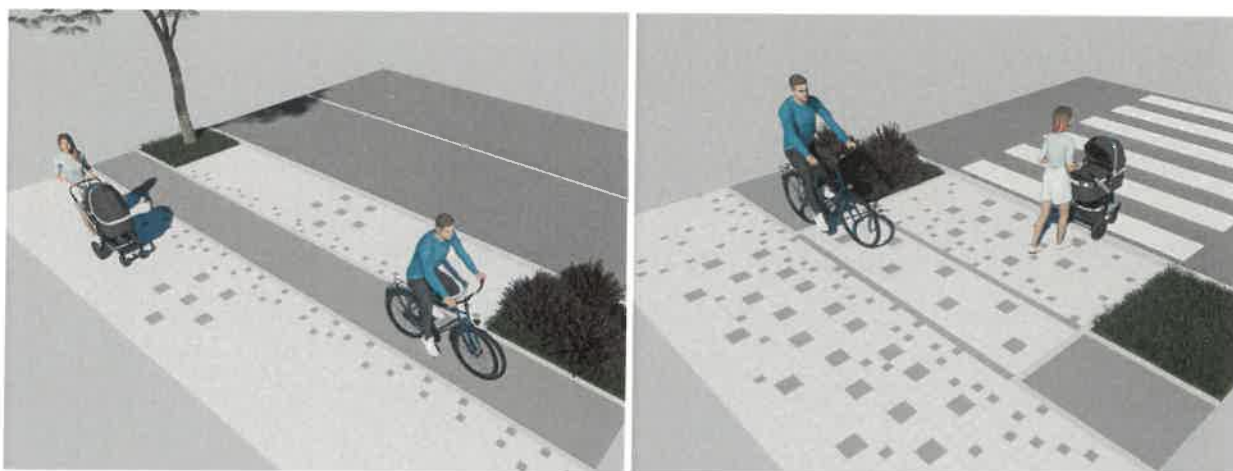
Na zadnjem delu trase od območja umirjenega prometa do krožnega križišča na Ulici pariške komune se vzpostavi naslednji karakteristični profil:

- 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 2,48 m

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 mešani kanalizacijski sistem. Predvidena je sanacija hišnih fekalnih priključkov (samo do meja parcel, ki so v lasti MO Maribor).

Naložba bo potekala v obliki investicijskih del v javno korist.

4. Ocenjena vrednost investicije, viri in dinamika financiranja

Vrednost naložbe v tekočih cenah znaša 2.564.289,90 EUR brez DDV, z nepovratnim DDV pa 3.057.909,45 EUR.

MO Maribor se poteguje za pridobitev sofinanciranja naložbe iz evropskih kohezijskih sredstev v okviru mehanizma CTN v višini 80 % upravičenih stroškov naložbe, tj. 2.087.756,67 EUR (68,27 % celotne vrednosti naložbe), iz mestnega proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške s pripadajočim DDV v skupnem znesku 970.152,78 EUR (31,73 % celotne vrednosti naložbe).

Vloga MO Maribor (št. 303-48-2025) na povabilo ZMOS k predložitvi vlog je bila v prvi fazi potrjena s sklepom skupščine ZMOS št. 303-18/2025-7 dne 12. avgusta 2025. Vlogi je bil priložen DIIP. V drugi fazi potrjevanja vlog se k obrazcu vloge priloži investicijska dokumentacija naslednjih ravni v skladu z UEM (tj. ta PIZ in IP). Vloga bo predvidoma predložena novembra 2025. Pogodba o sofinanciranju bo ob predpostavki uspešne vloge v drugi fazi potrjevanja za NPO sklenjena v prvem četrtletju 2026.

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 predinvesticijsko zasnovo – PIZ za projekt Ureditev Ljubljanske ulice (od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad) ter pooblasti župana MOM za podpis PIZ in sklepa o potrditvi PIZ. Mestni svet nalaga pripravljavcem PIZ, da za prijavo na razpis CTN po potrebi vnesejo redakcijske popravke, če ti ne spreminjajo ključnih sestavin PIZ.

Pripravil:

Boštjan ŠTUHEC





MESTNA OBČINA MARIBOR

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

Predinvesticijska zasnova



Maribor, september 2025

*Dokument predinvesticijska zasnova (PIZ) 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.....	8
2	PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE.....	10
2.1	Predstavitev investitorja	10
2.2	Predstavitev vzdrževalca in upravljavca	12
2.3	Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije	13
3	POVZETEK INVESTICIJSKEGA DOKUMENTA DIIP.....	14
4	POVZETEK PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE (PIZ).....	17
5	CILJI NALOŽBE V CELOVITO REKONSTRUKCIJO LJUBLJANSKE ULICE	23
5.1	Namen in cilji naložbe.....	23
5.2	Načrtovani fizični učinki naložbe	23
6	ANALIZA STANJA.....	25
6.1	Analiza stanja	25
6.2	Potrebe uporabnikov – ciljnih skupin	27
6.3	Analiza lokacije	27
6.4	Prostorska ureditev, parcele in premoženjskopravna razmerja	28
6.5	Varovana območja.....	29
6.6	Pregled strokovnih podlag in predhodnih študij ter pridobljenih mnenj	29
6.6.1	Projektna dokumentacija	29
6.6.2	Investicijska dokumentacija.....	32
7	USKLAJENOST NALOŽBE S STRATEGIJAMI IN USMERITVAMI	34
7.1	Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami	34
7.1.1	Strategija razvoja Slovenije 2030.....	34
7.1.2	Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS).....	34
7.1.3	Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030	34
7.1.4	Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030	34
7.1.5	Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50).....	35
7.1.6	Nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN)	35
7.1.7	Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih	35
7.1.8	Hoja – temelj trajnostne mobilnosti in priročnik Z belo palico po mestu	36
7.2	Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami	36
7.2.1	Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027	36
7.2.2	Strategija razvoja Maribora 2030.....	36
7.2.3	Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030.....	37
7.2.4	Celostna prometna strategija mesta Maribor.....	37
7.2.5	Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor 2021–2030.....	37
7.2.6	TUS – Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035.....	38
7.3	Skladnost naložbe s horizontalnimi načeli	38
8	PREVERITEV SKLADNOSTI NALOŽBE Z VSEBINSKIMI IZHODIŠČI MOPE.....	39
8.1	Kratek opis postopka potrjevanja vlog v mehanizmu CTN z ocenjenim časovnim okvirom.....	39
8.2	Usklajenost naložbe z upravičenimi nameni in ukrepi iz Vsebinskih izhodišč MOPE	40
8.3	Skladnost naložbe s posebnimi pogoji za vrsto ukrepa	43

8.3.1	<i>Skladnost s specifičnimi pogoji za vse vrste ukrepov</i>	44
8.3.2	<i>Skladnost s specifičnimi pogoji za posamezno vrsto podukrepov</i>	46
8.4	Prispevek načrtovane naložbe k doseganju kazalnikov PEKP	52
8.5	Prispevek k merilom za dodatno skladnost z nameni SC RSO2.8	53
8.6	Ostali posegi v okviru naložbe v prenovo Ljubljanske ulice	55
9	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI	56
9.1	Stroški vzdrževanja urejenega cestnega odseka	56
9.2	Prihodki	56
10	ANALIZA VARIANT ZA IZVEDBO IN IZBIRA OPTIMALNE VARIANTE	57
10.1	Predstavitev variant	57
10.1.1	<i>Varianta 1: „naložba brez financiranja iz CTN“</i>	57
10.1.2	<i>Varianta 2: „naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki“</i>	58
10.2	Analiza variant z oceno investicijskih stroškov in koristi ter izračun učinkovitosti za ekonomsko dobo investicije	59
10.2.1	<i>Upoštevana izhodišča za finančno analizo</i>	59
10.2.2	<i>Upoštevana izhodišča za ekonomsko analizo</i>	60
10.3	Analiza stroškov in koristi variante 1	61
10.3.1	<i>Investicijska vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del</i>	61
10.3.2	<i>Viri in dinamika financiranja variante 1</i>	62
10.3.3	<i>Finančna analiza variante 1</i>	62
10.3.4	<i>Ekonomska analiza variante 1</i>	65
10.4	Analiza stroškov in koristi variante 2	68
10.4.1	<i>Investicijska vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del</i>	68
10.4.2	<i>Viri in dinamika financiranja variante 2</i>	69
10.4.3	<i>Finančna analiza variante 2</i>	70
10.5	Finančni in ekonomski kazalniki variant ter koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju	73
10.5.1	<i>Finančni kazalniki</i>	73
10.5.2	<i>Ekonomski kazalniki</i>	74
10.5.3	<i>Koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju</i>	74
10.6	Analiza tveganj in analiza občutljivosti za varianti	75
10.6.1	<i>Ocena tveganj za obe varianti</i>	75
10.6.2	<i>Analiza občutljivosti za varianti 1 in 2</i>	78
10.7	Merila in uteži za oceno in izbiro optimalne variante	80
10.8	Ocena variant z vidika vpliva na okolje in lokacije variant	82
10.9	Primerjava variant s predlogom in utemeljitvijo izbire optimalne variante	82
10.10	Ocena primernosti izvedbe naložbe v obliki javno-zasebnega partnerstva	83
11	OKVIRNA ČASOVNICA ZA IZVEDBO NALOŽBE	84
12	TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV	86
12.1	Vrsta investicije	86
12.2	Predvidene ureditve v okviru načrtovane naložbe	86
12.3	Tehnično tehnološke rešitve	86
12.3.1	<i>Cesta s površinami za pešce in kolesarje ter ukrepi za umirjanje prometa</i>	87
12.3.2	<i>Cestna razsvetljava</i>	89
12.3.3	<i>Komunalni vodi</i>	89
12.3.4	<i>Hortikultura ureditev – zelenice in drevored</i>	91
12.3.5	<i>Urbana oprema</i>	91

13	VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	92
13.1	Vrsta investicije z vidika Vsebinskih izhodišč MOPE	92
13.2	Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah	92
13.3	Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah	94
13.3.1	<i>Kategorije upravičenih stroškov, ki jih zajema naložba</i>	94
13.3.2	<i>Opredelitev upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe v skladu s poglavjem 4.2 Vsebinskih izhodišč MOPE</i>	95
13.4	Specifikacija upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe po letih	98
13.5	Predvideni viri in dinamika financiranja	98
14	ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI	100
14.1	Analiza zaposlenih	100
14.2	Usposobljenost prijavitelja za izvedbo načrtovane naložbe	100
14.3	Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe	101
15	OCENA VPLIVA NALOŽBE NA OKOLICO IN OKOLJE	103
15.1	Vpliv naložbe na okolje v času izvajanja del	103
15.2	Ocena vpliva naložbe na okolje v času obratovanja naložbe	103
16	OCENA SKLADNOSTI NALOŽBE S HORIZONTALNIMI NAČELI	104
16.1	Skladnost z načeli spoštovanja temeljnih pravic, spodbujanja enakosti med moškimi in ženskami ter preprečevanje vseh vrst diskriminacije	104
16.2	Skladnost načrtovanja z evropskim načeli in smernicami na področju trajnostnega razvoja	105
16.3	Upoštevanje načel Novega evropskega Bauhauusa	105
16.4	Ocena skladnosti naložbe z DNSH	105
16.5	Odpornost naložbe na podnebne spremembe	106
17	UTEMELJITEV IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE IN PRIPRAVA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	107
17.1	Povzetek izbire optimalne variante z utemeljitvijo	107
17.2	Ocena skladnosti naložbe s pogoji in merili za potrjevanje vlog v drugi fazi CTN	107
17.3	Izhodišča za pripravo investicijskega programa	108
17.4	Ocena smotrnosti, učinkovitosti in ekonomske upravičenosti naložbe	108
18	SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN ZAKONODAJE	110

Seznam preglednic

Preglednica 1:	Ocenjena vrednost naložbe v DIIP, v stalnih in tekočih cenah, v EUR	15
Preglednica 2:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene	16
Preglednica 3:	Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP	16
Preglednica 4:	Ocenjena vrednost naložbe v stalnih in tekočih cenah, v EUR.....	19
Preglednica 5:	Pregled vrednosti primerjanih meril obeh variant	20
Preglednica 6:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene	21
Preglednica 7:	Seznam parcel za ureditev Ljubljanske ulice	29
Preglednica 8:	Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP	52
Preglednica 9:	Ocenjena vrednost naložbe v ureditev Ljubljanske ulice, stalne cene	57
Preglednica 10:	Ocenjena vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del – stalne cene	61
Preglednica 11:	Ocenjena vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del – tekoče cene	61
Preglednica 12:	Viri in dinamika financiranja variante 1 – tekoče cene	62
Preglednica 13:	Amortizacijski načrt vračila dolgoročnega posojila po letih, v EUR	62
Preglednica 14:	Predvideni stroški vzdrževanja po letih, varianta 1, v EUR	63
Preglednica 15:	Stroški amortizacije varianta 1 po letih, v EUR.....	63
Preglednica 16:	Proračunska sredstva za vzdrževanje in posojilo, varianta 1	64
Preglednica 17:	Denarni (finančni) tok variante 1, v EUR.....	65
Preglednica 18:	Koristi ureditve Ljubljanske v skladu z načeli trajnostne mobilnosti	66
Preglednica 19:	Realizacija prodaje nepremičnin na območju Maribor – Center.....	66
Preglednica 20:	Koristi iz naslova povečanja vrednosti nepremičnin	67
Preglednica 21:	Kazalniki ekonomske učinkovitosti naložbe, varianta 1.....	67
Preglednica 22:	Ekonomski tok naložbe, v EUR	67
Preglednica 23:	Ocenjena vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del – stalne cene	68
Preglednica 24:	Ocenjena vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del – tekoče cene	69
Preglednica 25:	Viri in dinamika nastajanja stroškov variante 2, tekoče cene, v EUR	69
Preglednica 26:	Predvideni stroški vzdrževanja, varianta 2 po letih, v EUR	70
Preglednica 27:	Stroški amortizacije varianta 2 po letih, v EUR.....	70
Preglednica 28:	Proračunska sredstva za vzdrževanje, varianta 2, v EUR	71
Preglednica 29:	Denarni (finančni) tok variante 2, v EUR.....	72
Preglednica 30:	Kazalniki ekonomske učinkovitosti, varianta 2.....	72
Preglednica 31:	Ekonomski tok naložbe, varianta 2, v EUR.....	73
Preglednica 32:	Kazalniki finančne učinkovitosti po variantah	74
Preglednica 33:	Kazalniki ekonomske učinkovitosti po variantah.....	74
Preglednica 34:	Tveganja v zvezi z vodenjem projekta in splošna tveganja	76
Preglednica 35:	Tveganja v zvezi z izvedbo naložbe.....	76
Preglednica 36:	Tveganje v zvezi z obratovanjem naložbe.....	77

Preglednica 37: Vplivi sprememb naložbe na finančno NPV in IRR	79
Preglednica 38: Vplivi sprememb družbenih koristi naložbe na ekonomsko NPV in IRR	79
Preglednica 39: Vplivi sprememb naložbe na finančno NPV in IRR	80
Preglednica 40: Vplivi sprememb družbenih koristi na ekonomsko NPV in IRR	80
Preglednica 41: Pregled vrednosti primerjanih meril obeh variant	81
Preglednica 42: Ocena variant z uteženimi merili	81
Preglednica 43: Okvirna časovnica za ureditev odseka Ljubljanske ulice	84
Preglednica 44: Datumi začetka/zaključka glavnih dejavnosti.....	84
Preglednica 45: Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, stalne cene	93
Preglednica 46: Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, tekoče cene	94
Preglednica 47: Upravičeni stroški urbane opreme in ozelenitve brez DDV, v EUR	95
Preglednica 48: Upravičeni stroški komunalne infrastrukture brez DDV, v EUR	96
Preglednica 49: Celotni (US in NUS) stroški naložbe z DDV, v EUR, stalne in tekoče cene	97
Preglednica 50: Dinamika stroškov naložbe po letih z DDV, v EUR, tekoče cene	98
Preglednica 51: Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene	99
Preglednica 52: Seznam investicijskih projektov, sofinanciranih s sredstvi EU	100

Seznam slik

Slika 1:	Območje obdelave Ljubljanske ulice med Cesto proletarskih brigad in Ulico Pariške komune	25
Slika 2:	Avtobusni postajališči v preozkih nišah	25
Slika 3:	Parkirišče MBajk na Ljubljanski ulici	26
Slika 4:	Meje obdelave ureditve Ljubljanske ulice, odseka 243792	28
Slika 5:	Načrtovane površine za pešce in kolesarje	88
Slika 6:	Organigram z udeleženci za izvedbo naložbe v rekonstrukcijo Ljubljanske ulice....	102

1 UVODNA POJASNILA

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje celovito rekonstrukcijo odseka 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 rekonstrukcijo vozišča z zoženjem voznih pasov na minimum, ureditev varnih površin za pešce in kolesarje na obeh straneh ulice, gradnjo nove razsvetljave in meteorne kanalizacije, ureditev območja umirjenega prometa in križišč z neprednostnimi priključnimi cestami, ureditev avtobusnih postajališč na vozišču, postajališča za izposajo javnih koles MBajk in souporabo vozil, ureditev drevoreda in zelenic na obeh straneh ulice ter nujne prestavitve in gradnjo komunalnih vodov. Dela bodo potekala v obliki investicijskih 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, zlasti Trajnostno urbano strategijo (TUS, 2023), ustreznim nacionalnim ciljem ter ciljem in ukrepom za spodbujanje trajnostne mobilnosti iz Programa Evropske kohezijske politike (PEKP).

MO Maribor se poteguje za pridobitev sredstev za sofinanciranje naložbe iz mehanizma Celostnih teritorialnih naložb (CTN). Junija 2025 je na povabilo Združenja mestnih občin Slovenije (ZMOS) k predložitvi vlog za projekte trajnostne mobilnosti oddala vlogo v prvo fazo potrjevanja vlog v mehanizmu CTN, h kateri je bil priložen dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP, potrjen 27. marca 2025). V DIIP so bili za predložitev na povabilo vključeni redakcijski popravki, vendar brez spreminjanja ključnih prvin DIIP. Vloga MO Maribor št. 303-48-25 je bila v prvi fazi potrjena in s sklepom skupščine ZMOS št. 303-18/2055-6 od 12. avgusta 2025 uvrščena na Seznam izbranih operacij CTN.

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi popisa del s projektantskim predračunom iz projekta za izvedbo (PZI), ki ga je pripravila družba Provia, projektiranje, svetovanje, ekologija, d. o. o., iz Nakla. Vrednost načrtovane naložbe, skupaj s pripravo projektne in investicijske dokumentacije, predpisanim nadzorom ter obveščanjem javnosti, znaša po cenah iz februarja 2025 (stalne cene) brez DDV 2.424.030,09 EUR, z neodbitnim DDV pa 2.891.571,60 EUR. Celotna vrednost naložbe v tekočih cenah znaša brez DDV 2.564.289,90 EUR, z neodbitnim DDV pa 3.057.909,45 EUR. Ta PIZ je izdelan pod predpostavko, da bo vloga MO Maribor v drugi fazi potrjevanja projektov v CTN uspešna in bo občina za naložbo prejela iz sklada ESRR sofinanciranje v višini 80 % upravičenih stroškov v znesku 2.087.756,67 EUR, iz mestnega proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške s pripadajočim DDV v skupnem znesku 970.152,78 EUR.

V skladu s postopki potrjevanja vlog za neposredno potrditev operacij (NPO) se v drugi fazi posredniškemu organu, Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo (MOPE) novembra 2025 predloži vloga na prijavnem obrazcu MOPE. Vlogi je treba priložiti vso investicijsko dokumentacijo, izdelano v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UEM)¹. Vrednost naložbe presega mejno vrednost 2.500.000 EUR iz 4. člena UEM, zato investicijsko dokumentacijo poleg DIIP sestavljata še predinvesticijska zasnova (ta PIZ) in investicijski program.

¹ Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16

Za prijavo v prvo fazo potrjevanja vlog za NPO je bil DIIP z redakcijskimi popravki izdelan v skladu z novimi Vsebinskimi izhodišči za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO 2.8)² (v nadaljnjem besedilu: Vsebinska izhodišča MOPE) ter pogoji in zahtevami iz javnega povabila ZMOS.

Od datuma sprejetja DIIP so se skupna vrednost projekta, višina upravičenih in neupravičenih stroškov ter viri financiranja nekoliko spremenili. Tudi dinamiko izvajanja naložbe (časovnico iz DIIP) je treba prilagoditi načrtovani dinamiki potrjevanja vlog v drugi fazi mehanizma CTN. S tem se zaradi spremenjene dinamike izvajanja naložbe spremenijo vrednost projekta, upravičenih in neupravičenih stroškov ter predvidena dinamika financiranja tudi v tekočih cenah. Vse spremembe so obravnavane v tem PIZ.

Ta PIZ je izdelan v skladu s členom 12 v povezavi s členom 5 UEM. Ker se tudi PIZ priloži k vlogi v drugo fazo potrjevanja vlog v CTN in je treba skladnost s pogoji, zahtevami in merili prikazati v investicijski dokumentaciji, je dodana ocena skladnosti naložbe z zahtevami iz prijavnega obrazca MOPE in Meril za izbor operacij³. Zato je vrstni red poglavij nekoliko spremenjen, dodana so tudi nekatera poglavja, ki v UEM niso navedena.

² Ministrstvo za okoljem podnebje in energijo, št. 545-252/2023-2570-13, verzija 2.0, Ljubljana, april 2025

³ Merila za izbor operacij v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji

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 Maribor⁴. 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 začetku leta 2025 prebival 114 301 prebivalec. 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 Agencija za železniški promet Republike Slovenije, Javna agencija Republike Slovenije za energijo, Javni sklad RS za podjetništvo in Pošta 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.

⁴ 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 prebivalcev⁵. 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. MO Maribor bo z naložbo zagotovila varne in udobne površine za pešce in kolesarje, uredila postajališča JPP, parkirišče za izposajo 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, upravljalo in vzdrževalo pa jo bo predvidoma javno podjetje Nigrad, komunalno podjetje, d. o. o., član javnega holdinga Maribor (JHMB).

Odgovorna služba in oseba za pripravo ter nadzor nad pripravo investicijske, projektne idr. dokumentacije

V MO Maribor bo naložbo spremljal Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet. Projekt vodi Boštjan Štuhec, dipl. inž. grad., ki je odgovoren za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske, projektne in druge dokumentacije, potrebne za načrtovanje in izvedbo naložbe.

Naziv	Mestna občina Maribor, Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Vodja službe	Andraž Mlaker
Odgovorna oseba za pripravo in nadzor na pripravo dokumentacije	
Ime in priimek	Boštjan Štuhec
Telefon:	02-2201-226
E-poštni naslov	bostjan.stuhec@maribor.si

Žig

Podpis:

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).

5 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

Vodja projekta, Boštjan Štuhec, dipl. inž. grad., ima več let izkušenj pri vodenju projektov, financiranih s sredstvi EU. Poskrbel bo 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 potrjevanja projektov v okviru mehanizma CTN sklenjena z MOPE.

2.2 Predstavitev vzdrževalca in upravljavca

Po končani rekonstrukciji bo na novo urejen odsek Ljubljanske ulice predvidoma upravljalo in vzdrževalo javno podjetje **Nigrad Maribor, d. o. o.**, član Javnega holdinga Maribor (JHMB).

Osnovni podatki o upravljavcu in vzdrževalcu

Naziv	Javno podjetje Nigrad, komunalno podjetje, d. o. o.
Naslov	Zagrebška cesta 30, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Dušan Slapnik, univ. dipl. inž. grad., direktor
Telefon	02 45 00 300
E-poštni naslov	info@nigrad.si
Spletna stran	www.nigrad.si
Davčna št.	SI 71083715
Matična št.	5066310000



Podpis odgovorne osebe:

JP Nigrad Maribor vzdržuje javne kanalizacijske sisteme, javne prometne površine in javno razsvetljavo v Mariboru in okolici. 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 500 km kanalskih vodov s 100 prečrpališči, 800 km cest in 450 km pločnikov, 80 semaforiziranih križišč in približno 18.000 svetilk javne razsvetljave.⁶

⁶ Letno poročilo družbe Nigrad d. o. o. za leto 2024 – objava Ajpes – JOLP, in spletna stran <https://www.nigrad.si/>


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

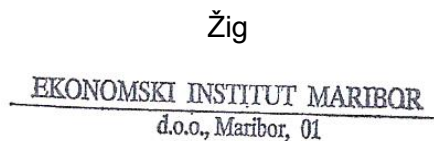


Podpis:



Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije - PIZ

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:



3 POVZETEK INVESTICIJSKEGA DOKUMENTA DIIP

Za načrtovano naložbo je bil marca 2025 izdelan in 27. marca 2025 potrjen dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) Ureditev Ljubljanske ulice (od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad). DIIP je bil 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.

MO Maribor je junija 2025 oddala vlogo v prvo fazo potrjevanja vlog v mehanizmu CTN, h kateri je bil priložen potrjeni DIIP z redakcijskimi popravki, brez sprememb ključnih prvin. Ob pregledu vloge v prvi fazi CTN je bil DIIP dodatno popravljen, ponovno brez sprememb ključnih prvin. Vloga MO Maribor št. 303-48-25 je bila v prvi fazi potrjena in s sklepom skupščine ZMOS št. 303-18/2025-6 z dne 12. avgusta 2025 uvrščena na Seznam izbranih operacij CTN.

Nameni in cilji načrtovane naložbe

Namen in cilji naložbe se od potrditve DIIP niso spremenili. Opredeljeni so v skladu z ukrepi in podukrepi iz Vsebinskih izhodišč MOPE. Cilji naložbe so:

- 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 deleža trajnostne mobilnosti v mestu: števila pešcev in kolesarjev, ki bodo uporabljali odsek po ureditvi;
- uskladitev površin za pešce in kolesarje ter postajališč JPP s predpisi in smernicami.

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

- povečanjem obsega površin za pešce in kolesarje (za 15 %) ter njihove kakovosti v skladu s predpisi na minimalno predpisano širino ali širše;
- zožitvijo voznih pasov za motorna vozila na 6,00 m (3,00 m + 3,00 m) ter omejitvijo hitrosti vožnje na 30 km/h na celotnem obravnavanem odseku;
- ureditvijo štirih avtobusnih postajališč na vozišču, 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 iz neprednostnih cest in izvozu nanje;
- ureditvijo območja umirjenega prometa s trapezno dvignjeno ploščadjo v dolžini ca. 150 m v okolici križišča s Fochevo ulico in Parka mladih;
- odstranitvijo parkirišč za motorna vozila s cestnega profila vzdolž celotnega odseka ceste;
- rekonstrukcijo vozišč in pločnikov ter ureditvijo ustrezne prometne signalizacije (vertikalna signalizacija in talne oznake, vključno s taktilnimi) in cestne razsvetljave;
- izgradnjo meteorne kanalizacije ter nujnimi prestavitvami in prenovo komunalnih vodov;
- ureditvijo zelenic ob cesti in zasaditvijo/dosaditvijo drevoreda;
- prestavitvijo in izboljšanjem parkirišča za izposajo javnih koles MBajk in
- ureditvijo štirih parkirnih mest za souporabo avtomobilov (car sharing).

Kratek opis naložbe

V DIIP je obravnavana ureditev navedenega odseka Ljubljanske ulice v dolžini približno 805 m v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Naložba zajema celovito rekonstrukcijo ceste z zožitvijo voznih pasov za motorna vozila na 2 × 3,0 m in omejitvijo hitrosti na 30 km/h, ureditev območja umirjenega prometa in druge ukrepe za umirjanje prometa. Osrednja prvina ureditve je zagotovitev dovolj širokih, varnih, urejenih, udobnih in od vozišča za motorna vozila ločenih površin za pešce in kolesarje na obeh straneh ulice, vodenje pešcev in kolesarjev čez križanja z neprednostnimi cestami preko dvignjenih ploščadi, ureditev zelenic in drevoreda, prestavitve, gradnjo in opremo avtobusnih postajališč na vozišču, prestavitve in izboljšanje parkirišča za izposajo javnih koles MBajk ter zagotovitev parkirišča za souporabo avtomobilov (car sharing). Naložba zajema tudi premestitev in zamenjavo komunalnih vodov ter gradnjo nove meteorne kanalizacije in javne razsvetljave. Naložba v komunalno infrastrukturo je za izvedbo ukrepa nujna, saj rekonstrukcija vozišč in pločnikov posega v lokacijo sedanje komunalne infrastrukture. Naložba bo potekala kot investicijska vzdrževalna dela v javno korist, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno.

Vrednost naložbe, viri in dinamika financiranja

Vrednost naložbe je v DIIP ocenjena na podlagi projektantskega predračuna iz februarja 2025 in prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 1: **Ocenjena vrednost naložbe v DIIP, v stalnih in tekočih cenah, v EUR**

Ozn	Dejavnost	Stalne cene		Tekoče cene	
		Brez DDV	Z DDV	Brez DDV	Z DDV
1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje	962.357,69	1.174.076,39	1.016.980,15	1.240.715,79
2	Komunalna infrastruktura	1.040.921,75	1.204.179,43	1.100.003,43	1.272.527,45
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	Informiranje in komuniciranje	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 naložbe v cenah iz februarja 2025 (stalne cene) je znašala 2.425.732,84 EUR brez DDV oziroma 2.893.648,96 EUR z DDV. Gradnja naj bi predvidoma potekala 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 je samo neodbitni DDV, ki je v skladu z Vsebinskimi izhodišči MOPE in navodilom organa upravljanja upravičen strošek.

DIIP je bil izdelan pod predpostavko, da bo vloga MO Maribor za pridobitev financiranja v okviru mehanizma CTN uspešna in bo občina prejela podporo Unije v višini 80 % upravičenih stroškov (tekoče cene) v znesku 2.053.761,33 EUR (67,21 % celotne naložbe), iz mestnega proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške s pripadajočim DDV, v skupnem znesku 1.002.107,73 EUR (32,79 % celotne vrednosti naložbe), kot je prikazano v naslednji preglednici:

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

Ozn.	Leto	2025	2026	2027	Skupaj 2025-2027	Struktura %
	Stroški in viri					
1.	Upravičeni stroški (US)		2.057.748,35	509.453,31	2.567.201,66	
1.1	CTN - Podpora Unije - 80 % US, od tega		1.646.198,68	407.562,65	2.053.761,33	67,21
a	- ESRR 85 %		1.399.268,88	346.428,25	1.745.697,13	
b	- proračun RS 15 %		246.929,80	61.134,40	308.064,20	
1.2	Lastna sredstva MO Maribor - 20 % US	0,00	411.549,67	101.890,66	513.440,33	
2	Neupravičeni stroški (NUS) – MOM	10.679,51	383.387,06	94.600,82	488.667,40	
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	10.679,51	794.936,73	196.491,49	1.002.107,73	32,79

Okvirna časovnica za izvedbo projekta

Urejanje Ljubljanske ulice je odvisno od pridobitve sofinanciranja iz mehanizma CTN, zato je začetek del odvisen od postopka potrjevanja operacij v okviru CTN, tj. uvrstitve naložbe na seznam projektov v prvi fazi potrjevanja projektov (ki je bila opravljena 12. avgusta 2025), potrditve vloge v drugi fazi ocenjevanja vlog na MOPE in nato sklenitve pogodbe o sofinanciranju, ki bo predvidoma sklenjena v prvih mesecih leta 2026. MO Maribor bo predvidoma v četrtem četrtletju leta 2025 v skladu s predpisi o javnem naročanju začela postopek izbire zunanjih izvajalcev (z odložnim pogojem). Urejanje Ljubljanske ulice bi se začelo po sklenitvi pogodbe o NPO, predvidoma v drugem četrtletju leta 2026 in bi bilo v skladu z DIIP končano konec istega leta. Administrativni zaključek projekta je bil predviden konec junija 2027.

Prispevek naložbe h kazalnikom učinka in rezultata v okviru PEKP

Ocenjen prispevek naložbe v ureditev Ljubljanske ulice k ustreznim kazalnikom učinka in rezultata programa Evropske kohezijske politike (PEKP)⁷ je bil v DIIP 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	0	10,000
	Prispevek ureditve Ljubljanske ulice h kazalniku	<i>km</i>	<i>0</i>	1,610
ID	Kazalnik rezultata	EM	Izhodiščna vrednost	Cilj 2029
RCR64	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo – Vzhodna kohezijska regija	Uporabniki/leto	0	200.000
	Prispevek ureditve Ljubljanske ulice h kazalniku	<i>Uporab./leto</i>	<i>0</i>	10.000

⁷ Program Evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, Verzija 2.0, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, november 2024

4 POVZETEK PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE (PIZ)

Osnovni podatki o naložbi

Naložba zajema celovito rekonstrukcijo navedenega odseka Ljubljanske ulice v dolžini približno 805 m v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Gre za zožitev voznih pasov za motorna vozila na 2 × 3,0 m in omejitev hitrosti na 30 km/h, ureditev območja umirjenega prometa in druge ukrepe za umirjanje prometa. Osrednja prvina ureditve je zagotovitev dovolj širokih, varnih, urejenih, udobnih in od vozišča za motorna vozila ločenih 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, prestavitve in oprema avtobusnih postajališč na vozišču, prestavitve in izboljšanje parkirišča za izposajo javnih koles MBajk ter zagotovitev parkirišča za souporabo avtomobilov (car sharing). Naložba zajema tudi gradnjo nove javne razsvetljave in meteorne kanalizacije ter premestitev in zamenjavo ostalih komunalnih vodov (odvajanje odpadne vode, plinovod, električni vodi), ki so nujni za izvedbo ukrepov.

Naložba bo potekala kot vzdrževalna dela v javno korist, zato gradbeno dovoljenje **ni potrebno**.

Namen in cilj naložbe

Namen in cilji naložbe se od potrditve DIIP niso spremenili. Opredeljeni so v skladu z ukrepi in podukrepi iz Vsebinskih izhodišč MOPE in so 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 deleža trajnostne mobilnosti v mestu: števila pešcev in kolesarjev, ki bodo uporabljali odsek po ureditvi;
- uskladitev površin za pešce in kolesarje ter postajališč JPP s predpisi in smernicami.

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

- povečanjem obsega površin za pešce in kolesarje (za 15 %) ter njihove kakovosti v skladu s predpisi na minimalno predpisano širino ali širše;
- zožitvijo voznih pasov za motorna vozila na 6,00 m (3,00 m + 3,00 m) ter omejitvijo hitrosti vožnje na 30 km/h na celotnem obravnavanem odseku;
- ureditvijo štirih avtobusnih postajališč na vozišču, 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 iz neprednostnih cest in izvozu nanje;
- ureditvijo območja umirjenega prometa s trapezno dvignjeno ploščadjo v dolžini ca. 150 m v okolici križišča s Fochevo ulico in Parka mladih;
- odstranitvijo parkirišč za motorna vozila s cestnega profila vzdolž celotnega odseka ceste;
- rekonstrukcijo vozišč in pločnikov ter ureditvijo ustrezne prometne signalizacije (vertikalna signalizacija in talne oznake, vključno s taktalnimi) in cestne razsvetljave;
- izgradnjo meteorne kanalizacije ter nujnimi prestavitvami in prenovo komunalnih vodov;
- ureditvijo zelenic ob cesti in zasaditvijo/dosaditvijo drevoreda;
- prestavitvijo in izboljšanjem parkirišča za izposajo javnih koles MBajk in
- ureditvijo štirih parkirnih mest za souporabo avtomobilov (car sharing).

Pripravljena projektna dokumentacija, pridobljena mnenja/soglasja

Za izvedbo naložbe je MO Maribor oktobra 2021 izdelala projektno nalogo Izdelava projektne dokumentacije IZP in PZI – Ureditev Ljubljanske ulice (od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad)⁸. Na podlagi te je bil oktobra 2023 izdelan in februarja 2025 posodobljen projekt za izvedbo (PZI) Ureditev Ljubljanske ulice⁹. V okviru priprave PZI je projektantsko podjetje leta 2022 pridobilo projektne pogoje pristojnih nosilcev urejanja prostora, ki so bili upoštevani pri pripravi PZI. V letu 2023 so bila pridobljena mnenja nosilcev urejanja prostora: 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 rekonstrukcijo odseka Ljubljanske ulice med krožnim križiščem na Ulici Pariške komune in križiščem s Cesto proletarskih brigad je bil marca 2025 izdelan in 27. marca 2025 potrjen DIIP kot prva raven investicijske dokumentacije. Vrednost naložbe v stalnih cenah z DDV presega mejno vrednost iz uredbe UEM, zato je treba v skladu s 4. členom te uredbe pripraviti predinvesticijsko zasnovo projekta (PIZ) in nato še investicijski program (IP).

Po sprejetju DIIP se načrtovane dejavnosti niso spremenile. Z upoštevanjem dejanskih stroškov storitev zunanjih izvajalcev namesto ocenjenih, ki so bile podlaga za oceno vrednosti naložbe v DIIP, ter prilagoditve dinamike izvajanja naložbe predvideni časovnici potrjevanja vlog za NPO v drugi fazi in sklepanja pogodb z MOPE so se nekoliko spremenili vrednost celotne naložbe (povečanje za približno 2.000 EUR), upravičeni in neupravičeni stroški v ter viri in dinamika financiranja v stalnih in tekočih cenah po letih. Navedene spremembe so vključene v ta PIZ in bodo vključene v IP.

Analiza stanja s potrebami ciljnih skupin ter analiza lokacije

Rekonstrukcija bo potekala na glavni mestni cesti št. 243790, odseku 243792 med krožnim križiščem na Ulici Pariške komune na severu in križiščem s Cesto proletarskih brigad na jugu. Odsek meri pribl. 805 m. 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. G2 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.

⁸ Projektna naloga št. 3711-13/2020-1, Mestna občina Maribor, 20. 10. 2021

⁹ PROVIA, projektiranje, svetovanje, ekologija, d. o. o., Kranjska cesta 24, 4202 Naklo, št. projekta 591, oktober 2023.

Na vozišču so tri niše z avtobusnimi postajališči, ki so ožje od predpisane minimalne širine, na enem postajališču zaradi pomanjkanja prostora ni urbane opreme. Na vzhodni strani ulice so med cesto in pločnikom niše za vzdolžno parkiranje motornih vozil. Ob vozišču so na več mestih, vendar ne povsod, zelenice različnih širin, delno zasajene z drevesi na eni ali obeh straneh ulice. Del nasada je bil pred kratkim obnovljen, nekaj bolnih dreves je že odstranjenih. Javna razsvetljava je nameščena na vzhodni strani ulice in jo sestavljajo zastarele, energetsko zelo potratne svetilke.

Kolesarski promet poteka večinoma (razen na vzhodni strani med križiščem s Fochevo ulico in križiščem na Ulici Pariške komune) neurejeno po pločnikih na obeh straneh ulice, večinoma brez ustrezne prometne signalizacije. Neustrezen je tudi potek kolesarskega prometa po pločnikih mimo avtobusnih postajališč. Pločniki so različnih širin od 1,70 do 3,00 m. V bližini centra srednjih šol in Parka mladih je na vzhodnem robu Ljubljanske ulice parkirišče za izposojajo javnih koles MBajk z dvajsetimi parkirnimi mesti.

Skladnost naložbe s strategijami in prostorskimi akti ter vsebinskimi izhodišči MOPE

V tem PIZ je povzeta ocena skladnosti naložbe s ključnimi nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti. Naložba je tudi skladna s:

- PEKP; prispevala bo h kazalnikom učinka in rezultata za specifični cilj RSO 2.8:
 - kazalnik **učinka**: podprta namenska kolesarska infrastruktura (v km) **1.610 km**
 - kazalnik **rezultata**: letno število uporabnikov kolesarske infrastrukture **10.000**.
- vsemi zahtevami iz Vsebinskih izhodišč MOPE;
- pogoji in zahtevami iz javnega povabila ZMOS ter
- pogoji in zahtevami iz prijavnega obrazca MOPE za 2. fazo ocenjevanja vlog za NPO.

Ocenjena vrednost naložbe v stalnih in tekočih cenah

Preglednica 4: **Ocenjena vrednost 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	1.174.076,38	1.012.527,00	1.235.282,93
2	Komunalna infrastruktura	1.040.921,75	1.204.179,43	1.104.368,64	1.276.805,53
3	Ozelenitve – zasaditve	259.246,65	316.280,91	278.091,60	339.271,75
4	Urbana oprema	73.625,00	89.822,50	78.976,89	96.351,81
5	Storitve zunanjih izvajalcev	85.879,00	104.772,38	88.226,57	107.636,41
6	Informiranje in komuniciranje	2.000,00	2.440,00	2.099,20	2.561,02
7.	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA	2.424.030,09	2.891.571,60	2.564.289,90	3.057.909,45

Analiza variant in izbira najprimernejše (optimalne) variante za izvedbo naložbe

Analiza variant za izvedbo naložbe je ključna sestavina PIZ. MO Maribor je že v DIIP kot neprimerno zavrnila varianto 0 – brez naložbe, saj z njo ne bi dosegla ciljev, ki si njih je zastavila v zvezi z naložbo, in širših ciljev spodbujanja trajnostne mobilnosti v mestu. Zato varianta brez naložbe tudi ni ocenjena v PIZ.

V PIZ sta bili v analizo možnih variant za izvedbo naložbe vključeni naslednji varianti:

- varianta 1: „naložba brez financiranja iz CTN“;
- varianta 2: „naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki“.

Varianti imata isto tehnično-tehnološko rešitev in lokacijo, med seboj se razlikujeta po času izvedbe in načinu financiranja:

- za izvedbo naložbe po varianti 1 MO Maribor ne bi pridobila sofinanciranja iz evropskih skladov. Naložbo bo financirala z lastnimi sredstvi in najetjem dolgoročnega posojila. Začetek gradnje je možen šele čez šest let, leta 2031, naložba naj bi se tudi končala leta 2032. Zaradi odložitve naložbe in najetja posojila se povečajo stroški naložbe, cilji in učinki projekta ter vse koristi, povezane z njimi, pa se zamaknejo za pet let;
- pri izvedbi naložbe po varianti 2 se predpostavlja, da MO Maribor pridobi sredstva za sofinanciranje več kot 68 % vrednosti celotne naložbe iz mehanizma CTN, preostalih 32 % pokrije iz proračuna. Naložba se izvaja v letih 2026 in 2027, obnovljen cestni odsek bo na voljo v drugi polovici leta 2027.

Za oceno primernosti variant je v PIZ za vsako varianto izdelana finančna in ekonomska analiza stroškov in koristi s finančnimi in ekonomskimi kazalniki ter oceno tveganj in občutljivosti kazalnikov na kritične parametre. Varianti sta bili ocenjeni uporabo uteženih meril. Pregled vrednosti primerjanih meril za varianti je prikazan v naslednji preglednici:

Preglednica 5: **Pregled vrednosti primerjanih meril obeh variant**

Ozn.	Merila	Varianta 1	Varianta 2
1	Investicijski stroški z DDV v tekočih cenah v EUR	3.258.110,90	3.057.909,45
2	Letni stroški obratovanja V EUR	4.922,17	4.777,41
3	Najeto dolgoročno posojilo V EUR	2.500.000,00	0,00
4	Stroški obresti in vodenja posojila v EUR	248.229,18	0,00
5	Finančna neto sedanja vrednost FNSV *	-2.193.309,01 EUR	-2.616.323,44 EUR
6	Finančna interna stopnja donosnosti FISD *	-9,41 %	12,88 %
7	Višina sofinanciranja iz CTN – EU sredstva		1.978.276,24
8	Ekonomska neto sedanja vrednost ENSV	25.856,49 EUR	84.225,15 EUR
9	Ekonomska interna stopnja donosnosti EISD	5,72 %	9,66 %
10	Koeficient družbene koristnosti	1,0135	1,0390
11	Trajanje izvajanja naložbe	7 let	3 leta

* FNSV in FISD sta pri varianti 1 ugodnejša zaradi večjega ostanka vrednosti naložbe, saj se amortiziranje naložbe po varianti 1 začne pozneje zaradi odložitve izvedbe naložbe.

Za varianti so bile ocenjene tudi koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju, predvsem povečanje kakovosti življenja prebivalcev ob cestnem odseku in zagotovitev pogojev za družbeno spremembo – spreminjanje odnosa do trajnostne mobilnosti.

Ker sta tehnično-tehnološki rešitvi za obe varianti enaki, vpliv variante 1 na okolje ni obravnavan. Obravnavan pa je vpliv izbrane variante na okolje, skupaj z oceno skladnosti s horizontalnimi načeli.

Na podlagi ocen stroškov in koristi je kot primernejša (optimalna) ocenjena **varianta 2**. V investicijskem programu se obravnava le **varianta 2**.

Ocena možnosti izvedbe naložbe v obliki javno-zasebnega partnerstva

Naložba zajema ureditev cestnega odseka, ki je javno dobro in bo brezplačno na voljo vsem uporabnikom. Ker naložba ne bo prinašala prihodkov, ni primerna za izvedbo v obliki javno-zasebnega partnerstva. MO Maribor jo bo izvedla v obliki klasičnega javnega naročila ob upoštevanju zelenih javnih naročil.

Časovnica za izvedbo naložbe

V PIZ je časovnica v primerjavi s časovnico iz DIIP nekoliko spremenjena, tj. prilagojena predvidenemu poteku ocenjevanja vloge v drugi fazi potrjevanja vlog za NPO in predvidenemu datumu sklenitve pogodbe o sofinanciranju z MOPE. V letu 2025 poteka in se zaključi izdelava projektne, investicijske in druge dokumentacije. Postopek za izbiro izvajalcev se predvidoma začne decembra 2025 in konča marca 2026. Pogodba z izbranim izvajalcem bo sklenjena po sklenitvi pogodbe o sofinanciranju z MOPE, predvidoma marca 2026. GOI dela se bodo začela aprila 2026 in trajala do maja 2027. Junija 2027 je predviden komisijski ogled objekta in začetek obratovanja cestnega odseka. Administrativni zaključek projekta je načrtovan septembra 2027.

Upravičeni in neupravičeni stroški ter viri in dinamika sofinanciranja iz CTN

MO Maribor se poteguje za pridobitev sofinanciranja iz mehanizma CTN. Naložba je bila v prvi fazi potrjevanja vlog pri ZMOS potrjena in 12. avgusta uvrščena na seznam projektov CTN. Po sprejetju DIIP se načrtovane dejavnosti niso spremenile. Zaradi upoštevanja dejanskih stroškov storitev zunanjih izvajalcev namesto ocenjenih ter prilagoditve dinamike izvajanja naložbe predvidenemu datumu sklepanja pogodb z MOPE so se nekoliko spremenili vrednost celotne naložbe (povečanje za približno 2.000 EUR), upravičeni in neupravičeni stroški v ter viri in dinamika financiranja v stalnih in tekočih cenah po letih. V naslednji preglednici so prikazani stroški ter viri in dinamika financiranja v tekočih cenah:

Preglednica 6: **Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene**

Ozn.	Leto	2025	2026	2027	Skupaj 2025–2027	Struktura %
1.	Upravičeni stroški (US)	44.875,50	1.801.885,23	762.935,11	2.609.695,84	
1.1	CTN - Podpora Unije - 80 % US, od tega		1.477.408,58	610.348,09	2.087.756,67	68,27
a	- ESRR 85 %		1.255.797,29	518.795,87	1.774.593,16	
b	- proračun RS 15 %		221.611,29	91.552,21	313.163,50	
1.2	US lastna sredstva MO Maribor	44.875,50	324.476,65	152.587,02	521.939,17	
2	Neupravičeni stroški (NUS) – MOM	11.218,88	6.131,09	430.863,64	448.213,61	
3	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS	56.094,38	1.808.016,32	1.193.798,75	3.057.909,45	100,00
4	SKUPAJ FINANCIRANJE MO MARIBOR	56.094,38	330.607,74	583.450,66	970.152,78	31,73

MO Maribor bo v primeru uspešne vloge v drugi fazi potrjevanja vlog v postopku CTN za naložbo prejela podporo iz sklada ESRR v znesku **2.087.756,67 EUR (68,27 % celotne vrednosti naložbe)**, iz mestnega proračuna pa bo pokrila 20 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške s pripadajočim DDV v skupnem znesku **970.152,78 EUR (31,73 % celotne vrednosti naložbe)**.

Organiziranost in sposobnost investitorja za izvedbo naložbe

V PIZ je podrobno predstavljena organiziranost MO Maribor kot prijavitelja/upravičenca za pripravo in izvedbo ter obratovanje naložbe. Naložbo bo spremljal in nadzoroval Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet. Imenovan je vodja projekta z ustreznim znanjem in izkušnjami. V pomoč mu bo projektna skupina, ki jo sestavljajo zaposleni v navedenem uradu, prav tako z ustreznim znanjem in izkušnjami. Na voljo mu bodo tudi ostale strokovne službe MO Maribor. V točki 14.3 PIZ je prikazana organizacijska shema udeležencev pri pripravi, izvajanju in nadzoru naložbe ter obratovanju končanega objekta.

Vpliv naložbe na okolje in ocena skladnosti s horizontalnimi načeli

V PIZ je kratka ocena vpliva naložbe na okolje, vključno s skladnostjo s horizontalnimi načeli, obravnavana samo za izbrano (optimalno) varianto. Ocena je izdelana na podlagi elaboratov o DNSH, vplivu na podnebje in podnebni odpornosti ter uporabi načel Novega evropskega Bauhauasa, ki so jih izdelali zunanji izvajalci.

Predlog variante za obravnavo v investicijskem programu

Na koncu PIZ je povzeta utemeljitev izbrane variante s predlogom, da se v investicijskem programu obravnava le **varianta 2 – naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki**. Navedena so tudi izhodišča za pripravo investicijskega programa.

5 CILJI NALOŽBE V CELOVITO REKONSTRUKCIJO LJUBLJANSKE ULICE

5.1 Namen in cilji naložbe

Namen in cilji naložbe se od potrditve DIIP niso spremenili. Opredeljeni so v skladu z ukrepi in podukrepi iz Vsebinskih izhodišč MOPE in so 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 deleža trajnostne mobilnosti v mestu: števila pešcev in kolesarjev, ki bodo uporabljali odsek po ureditvi;
- uskladitev površin za pešce in kolesarje ter postajališč JPP s predpisi in smernicami.

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

- povečanjem obsega površin za pešce in kolesarje (skupna površina 5.008 m², povečanje za 15 %) ter njihove kakovosti 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 na vozišču, 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 iz neprednostnih cest in izvozu nanje;
- ureditvijo območja umirjenega prometa v okolici križišča s Fochevo ulico in Parka mladih (v dolžini pribl. 150 m) s trapezno dvignjeno ploščadjo;
- odstranitvijo parkirišč za motorna vozila s cestnega profila vzdolž celotnega odseka ceste;
- rekonstrukcijo vozišč in pločnikov ter ureditvijo ustrezne prometne signalizacije (vertikalna signalizacija in talne oznake, vključno s taktilnimi) in cestne razsvetljave;
- izgradnjo meteorne kanalizacije ter nujnimi prestavitvami in prenovo komunalnih vodov;
- ureditvijo zelenic ob cesti in 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 fizični učinki naložbe

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

- približno 805 m celovito rekonstruirane ulice z novo meteorno kanalizacijo, prestavljenimi in obnovljenimi komunalnimi vodi, rekonstruiranimi površinami za pešce in kolesarje ter zelenicami (skupaj približno 13.055 m²);
- dvignjena tlakovana trapezna ploščad – območje umirjenega prometa v dolžini 150 m s površino 791 m²;
- približno 1.610 m oz. 5.008 m² obnovljenih pločnikov, namenjenih za promet pešcev in kolesarjev, z različno vrhno površino (tlakovci za pešce, asfalt za kolesarje), od tega 3.303 m² površin za pešce in 1.705 m² površin za kolesarje;
- površine za pešce in kolesarje se bodo povečale za 15 %;
- štiri na novo urejena avtobusna postajališča na vozišču z ustrezno urbano opremo;

- štiri na novo urejena križišča z neprednostnimi cestami z dvignjenimi trapeznimi ploščadmi za pešce in kolesarje;
- okrog 1.600 m drevoredov s 70 na novo posajenimi drevesi, 2.238 m² zelenih površin (povečanje zelenih površin za 54 %);
- obnovljena javna razsvetljava na celotnem obravnavanem odseku (67 novih svetilk);
- nova prometna signalizacija in oznake, vključno z oznakami za površine za pešce in kolesarje ter taktilnimi oznakami za slepe in slabovidne.

6 ANALIZA STANJA

6.1 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., maj 2025

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 ulici povezavo z UKC Maribor in središčem mesta. Po Ljubljanski ulici poteka linija št. G2 javnega mestnega prometa (JPP). Promet poteka po ulici 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 motornih 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 Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad. Sedanje svetilke so zastarele in energetsko 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 krožnim križiščem na Ulici 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 trčenja kolesarjev in potnikov, ki izstopajo iz avtobusov. Trenutno je na obravnavanem odseku približno 4.308 m² površin za pešce in kolesarje. Površin za pešce in kolesarje ni mogoče natančno razmejiti, saj je horizontalna signalizacija močno dotrajana in praktično nevidna ali pa ni skladna s postavljeno vertikalno signalizacijo. V to površino so vštete tudi tlakovane površine med parkirišči in površine okoli avtobusnih postajališč.

Med križiščem s Fochevo ulico in krožnim križiščem na Ulici Pariške komune, v bližini centra srednjih šol in Parka mladih, je na vzhodnem robu Ljubljanske ulice parkirišče za izposojo javnih koles MBajk z dvajsetimi parkirnimi mesti.

Slika 3: Parkirišče MBajk na Ljubljanski ulici



Vir. Google zemljevidi, dostop oktober 2024

6.2 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, udobne in s predpisi skladne površine za spodbujanje trajnostne mobilnosti v tem delu mesta.

Načrtovana naložba bo prispevala k varnosti pešcev in kolesarjev na obravnavanem delu Ljubljanske ulice z ustrežno zasnovanimi površinami zanje, ločenimi od prometa motornih vozil, ter površinami za umirjanje motornega prometa na križiščih z neprednostnimi cestami in na 150-metrskem odseku umirjenega prometa severno od križišča s Fochevo ulico. 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 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 (in v obratni smeri) ter na zmanjšanje obsega dnevnih voženj z osebni avtomobili v mestno središče.

Ocena razvoja povpraševanja v prihodnosti

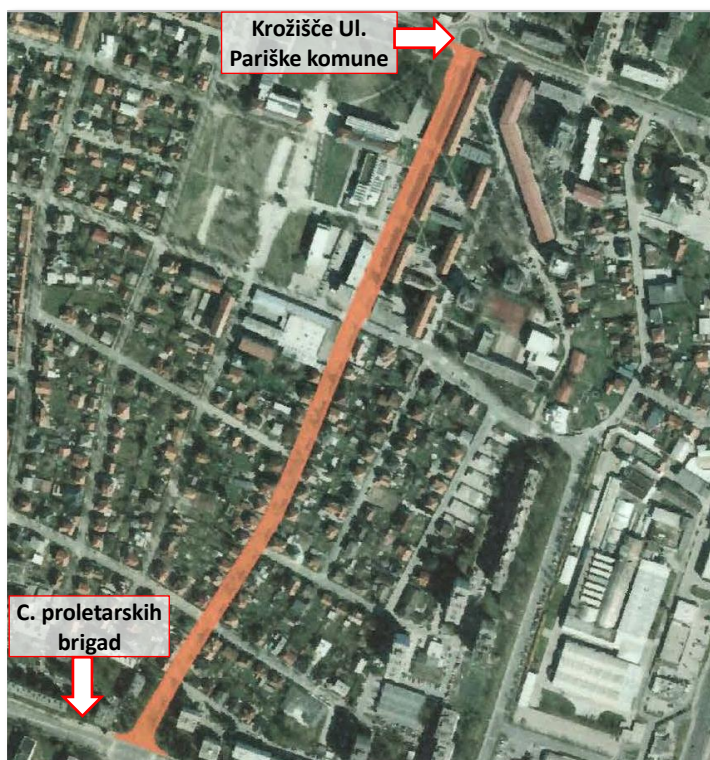
Ureditev površin za pešce in kolesarje na obravnavanem odseku Ljubljanske ulice bo prispevala k boljši povezanosti in kakovosti mreže kolesarskih povezav in pešpoti v mestu. „Poslabšanje“ pogojev za uporabo osebnih avtomobilov – za vožnjo in parkiranje – bo sčasoma vplivala na zmanjšanje obsega motoriziranega prometa na obravnavanem odseku. Izboljšanje dostopa do javnih koles in avtomobilov za souporabo bo ugodno vplivala na uporabo trajnostnih mobilnostnih rešitev. Investitor ocenjuje, da bo sočasno z dodatnimi ukrepi za izboljšanje JPP (npr. nadaljnje prilagajanje voznih redov in pogostost voženj, sprotno informiranje, uvajanje avtobusov na klic) spodbudila povečanje obsega pešačenja in kolesarjenja na dnevnih poteh po Mariboru. Investitor ocenjuje, da se bo povpraševanje po urejenih, varnih in udobnih površinah za pešačenje in kolesarjenje ter dostopih do postajališč JPP v prihodnosti povečevalo.

6.3 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 PIZ, so prikazane v naslednji sliki:

Slika 4: Meje obdelave ureditve Ljubljanske ulice, odseka 243792



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

6.4 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 Maribor¹⁰;
- Ureditveni načrt srednješolskega centra ob Ljubljanski ulici¹¹ 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 Maribor¹².

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. MO Maribor je izdala mnenje o skladnosti posega s prostorskimi akti in mnenje o skladnosti posega v občinsko cesto.

Poseg bo potekal po parcelah št. 2849, 1617, 1621, 1623, 2855, 2854/1, 2867, 2868/1, 2798, 1627, 1628, 2859, 2723 in 2835/1, vse k. o. 659 Tabor. Navedene zemljiške parcele so javno dobro v lasti MO Maribor. V okviru PZI je izdelan katastrski elaborat, ki obsega preglednico parcel z načrtovanim posegom in grafični prikaz – katastrsko situacijo v merilu 1 : 250.

¹⁰ MUV, št. 1/14 – UPB-1, s spremembami, dopolnitvami in popravki

¹¹ MUV, št. 8/94, 6/06

¹² MUV, št. 7/14, 14/14 – popr. – 1617, 2835/1, 2849, 2854/1

Preglednica 7: Seznam parcel za ureditev Ljubljanske ulice

Ozn.	Parcela št.	Katastrska občina	Lastnik ali pravica graditi	Obravnavana površina (m ²)
1	2849	659 – Tabor	MO Maribor	13.037,00
2	1617-1	659 – Tabor	MO Maribor	
3	1617-2	659 – Tabor	MO Maribor	25,00
4	1621	659 – Tabor	MO Maribor	1,00
5	1623	659 – Tabor	MO Maribor	27,00
6	2855	659 – Tabor	MO Maribor	137,00
7	2854/1	659 – Tabor	MO Maribor	150,00
8	2867	659 – Tabor	MO Maribor	55,00
9	2868/1	659 – Tabor	MO Maribor	69,00
10	2798	659 – Tabor	MO Maribor	39,00
11	1627	659 – Tabor	MO Maribor	26,00
12	1628	659 – Tabor	MO Maribor	1,00
13	2859	659 – Tabor	MO Maribor	64,00
14	2723	659 – Tabor	MO Maribor	73,00
15	2835/1	659 – Tabor	MO Maribor	0,00
SKUPAJ				13.704,00

6.5 Varovana območja

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 polja (Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15) 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. Odvajanje padavinskih voda z utrjenih površin bo urejeno z gradnjo nove meteorne kanalizacije s ponikanjem meteornih voda preko peskolovov in lovilcev olj v ponikovalnih vrtinah. Odvajanje komunalnih odpadnih voda je urejeno z obstoječim mešanim kanalizacijskim vodom.

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 (ZVKD, št. 35107-0439/2022-4 ES, 12. 12. 2024), v katerem je navedeno, da je poseg skladen z varstvenim režimom.

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

6.6 Pregled strokovnih podlag in predhodnih študij ter pridobljenih mnenj

6.6.1 Projektna dokumentacija

Načrtovana naložba je naložba v ureditev cestnih površin ter gradnjo komunalne infrastrukture. Gre za **zahtevni** objekt, ki se bo izvajal kot vzdrževalna dela v javno korist, zato gradbeno dovoljenje **ni potrebno**.

Projektna naloga

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 2021¹³, so za ureditev navedenega odseka Ljubljanske ulice predvideni naslednji ukrepi:

- celovita hortikultura ureditev odseka z obnovitvijo drevoreda na vzhodni strani in vzpostavitev novega drevoreda na zahodni strani Ljubljanske 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.

Idejna zasnova projekta (IZP) in pridobljeni projektni pogoji

Projektno dokumentacijo IZP Ureditev Ljubljanske ulice od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad, št. projekta PR591, je junija 2022 izdelala projektantska družba Provia, projektiranje, svetovanje, ekologija, d. o. o., Kranjska cesta 24, 4202 Naklo. Na podlagi te dokumentacije so bili pridobljeni naslednji projektni pogoji:

- Plinarna Maribor, d. o. o., projektni pogoji št. ODS/SO-475/22-3441 z dne 25. 7. 2022
- Mariborski vodovod, javno podjetje, d. o. o., projektni pogoji št. IV/441 z dne 26. 7. 2022 (za vodovod)
- Javno podjetje Energetika Maribor d. o. o., projektni pogoji št. 40/2022-MD/TP z dne 2. 8. 2022 (za vročevod)
- Telekom Slovenije, d. d., Dostopovna omrežja, Operativa TKO vzhodna Slovenija, projektni pogoji št. 111558-MB/4631-IV z dne 2. 8. 2022 (za TK vode)
- Direkcija RS za infrastrukturo, Sektor za upravljanje cest, Območje Maribor, projektni pogoji št. 37167-2057/2022/2 z dne 5. 8. 2022 (za križišče z državno Cesto Proletarskih brigad)
- Elektro Maribor, d. d., EE omrežje, projektni pogoji št. 1346600 z dne 8. 8. 2023
- Javno podjetje NIGRAD, komunalno podjetje, d. o. o., projektni pogoji št. 2022-PP-JR-022 z dne 11. 8. 2022 (za javno razsvetljavo)
- Javno podjetje NIGRAD, komunalno podjetje, d. o. o., projektni pogoji št. 2022-PP-K-194 z dne 11. 8. 2022 (za javno kanalizacijo)
- Javno podjetje NIGRAD, komunalno podjetje, d. o. o., projektni pogoji št. 2022-PP-C-096 z dne 11. 8. 2022 (za javne prometne površine)
- Mestna občina Maribor, Mestna uprava, Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet, projektni pogoji št. 3512-402/2022-3 z dne 6. 9. 2022
- Ministrstvo za okolje in prostor, Direkcija Republike Slovenije za vode, Sektor območja Drave, projektni pogoji št. 35506-2066/2022-5 z dne 17. 11. 2022

Projektni pogoji so bili upoštevani pri pripravo projektne dokumentacije za izvedbo (PZI).

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

Projekt za izvedbo (PZI)

Na podlagi projektne naloge je družba Provia izdelala projekt za izvedbo (PZI) Ureditev Ljubljanske ulice, št. projekta PR591. Decembra 2024 je družba Provia izdelala optimizacijo projekta PZI. Dokumentacija PZI obravnava 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 z nasadi in drevoredom. Ureditev odseka bo potekala kot vzdrževalna dela v javno korist, zato gradbeno dovoljenje **ni potrebno**

Dokumentacija PZI zajema naslednje načrte, ki so jih izdelali pooblaščen inženirji:

- 0/2 Vodilni načrt – Načrt gradbeništva (V01 december 2024)
- 2/1 Načrt rekonstrukcije ceste (V01 december 2024)
- 3/1 Načrt cestne razsvetljave (V01 december 2024)
- 3/2 Načrt elektro vodov (V01 december 2024)
- 3/ 3 Načrt telekomunikacijskih vodov (V01 december 2024)
- 4 Načrt vodovoda in plinovoda
- 7 Geološko geomehanski elaborat z dimenzioniranjem voziščne konstrukcije
- 8 Geodetski načrt
- 9 Načrt vodenja in zavarovanja prometa v času gradnje
- 10 Zasaditveni načrt (V01 december 2024)
- E1 Katastrski elaborat
- E2 Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki
- E3 Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisij delcev z gradbišča
- E4 Varnostni načrt.

Vodilni načrt gradnje in projektantski predračun sta bila junija usklajena z zahtevami iz novih Vsebinskih izhodišč MOPE¹⁴, ki jih je bilo treba upoštevati za predložitev vloge v prvo fazo potrjevanja projektov v okviru mehanizma CTN. V projektantskem predračunu so stroški opredeljeni na upravičene in neupravičene v skladu z zahtevami iz vsebinskih izhodišč. V kratkem bo končana tudi recenzija PZI.

Pridobljena mnenja pristojnih nosilcev urejanja prostora

Na podlagi PZI so bila v letih 2023–2025 pridobljena mnenja in soglasja vseh pristojnih nosilcev urejanja prostora:

- Mestna občina Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za urejanje prostora: mnenje št. 3511-603/2023-2 z dne 29. 11. 2023 o skladnosti s prostorskimi akti
- Zavod za varstvo kulturne dediščine, OE Maribor (ZVKD), mnenje št. 35107-0439/2022-4 ES z dne 12. 12. 2024
- Mariborski vodovod, javno podjetje, d. o. o., mnenje št. IV/441 z dne 15. 11. 2024
- Elektro Maribor, d. d., mnenje št. 1346600(4002-1949/2024-2) z dne 19. 11. 2023
- Plinarna Maribor, d. o. o., mnenje ODS/SO-419/23-3895 z dne 7. 11. 2023
- Javno podjetje Energetika Maribor d. o. o., mnenje št. 34/2023-MD/TP z dne 12. 12. 2023

¹⁴ Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, verzija 2.0, april 2025

- Telekom Slovenije, d. d., Dostopovna omrežja, Operativa TKO vzhodna Slovenija, mnenje št. 138436 – MB/6342-IV z dne 20. 11. 2024
- United Fiber, d. o. o., mnenje št. 663/01-DM z dne 26. 11. 2024 (TK vodi)
- Telemach, d. o. o., mnenje št. 663/01-DM z dne 26. 11. 2024 (TK vodi)
- Arnes, mnenje št. 711-2022-048 z dne 5. 10. 2022 (TK vodi)
- Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI), mnenje št. 37167-2057/2022/13 z dne 22. 1. 2025 v zvezi s posegom na državni cesti – Cesta proletarskih brigad
- Mestna občina Maribor, Mestna uprava, Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet, mnenje v zvezi s posegom v občinsko cesto, št. 3512-804/2023-2 z dne 16. 11. 2023
- Javno podjetje NIGRAD, komunalno podjetje, d. o. o., mnenje št. 024-MNPD-K-025 z dne 27. 11. 2024 (za javno kanalizacijo)
- Javno podjetje NIGRAD, komunalno podjetje, d. o. o., mnenje št. 2024-MNPD-JR-025 z dne 27. 11. 2024 (za JR in semaforizacijo)
- Javno podjetje NIGRAD, komunalno podjetje, d. o. o., mnenje št. 2024-MNPD-C-221 z dne 14. 11. 2024 (za javne prometne površine)
- Ministrstvo za okolje in prostor, Direkcija Republike Slovenije za vode, Sektor območja Drave, mnenje št. 35507-1714/2023-4 z dne 24. 1. 2024.

V navedenih mnenjih je ugotovljeno, da so posegi skladni z zakonodajo, ki je predpisana za posamezne področja. Mnenje DRSI zajema zahteve v zvezi z ureditvijo priključitve Ljubljanske ulice na državno Cesto proletarskih brigad. Mnenje DRSV potrebno, ker bo naložba potekala po vodovarstvenem območju VVO III. Kulturnovarstveno mnenje ZVKD je potrebno, ker odsek na severu posega v enoto kulturne dediščine Maribor – Stanovanjsko naselje ob Ljubljanski ulici (EŠD 18036).

6.6.2 Investicijska dokumentacija

Za načrtovano naložbo je bil marca 2025 izdelan dokument identifikacije investicijskega projekta Ureditev Ljubljanske ulice (od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad)¹⁵ kot prva raven investicijske dokumentacije. DIIP je bil 27. marca 2025 obravnavan in potrjen na 23. redni seji Mestnega sveta MO Maribor (sklep župana MO Maribor o potrditvi DIIP 27. marca 2025). DIIP je bil izdelan pred objavo povabila ZMOS k predložitvi projektov za potrjevanje v prvi fazi postopka CTN (objava 12. maja 2025) in pred spremembo Vsebinskih izhodišč MOPE aprila 2025. Zato so bile po potrditvi v DIIP vnesene redakcijske spremembe, ki so zajemale uskladitev z novimi Vsebinskimi izhodišči MOPE in povabilom ZMOS, ključne prvine DIIP pa se niso spremenile.

DIIP z redakcijskimi popravki je bil junija 2025 priložen k vlogi, ki jo je MO Maribor oddala v prvi fazi potrjevanja vlog za NPO v mehanizmu CTN. Ob pregledu vloge je bil ta DIIP še enkrat dopolnjen, ponovno brez sprememb ključnih sestavin. Povzetek tako dopoljenega DIIP je v poglavju 3 tega PIZ. Vloga MO Maribor št. 303-48-25 je bila v prvi fazi potrjena in s sklepom št. 303-18/2055-6. skupščine ZMOS, 12. avgusta 2025, je projekt uvrščen na Seznam izbranih operacij CTN.

¹⁵ Ekonomski institut Maribor, Razlagova ulica 22, Maribor, marec 2025

V skladu s predpisano metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije (člen 4)¹⁶ je treba za naložbo, katere vrednost skupaj z DDV v stalnih cenah presega 2.500.000 EUR, izdelati tudi predinvesticijsko zasnovo (PIZ) in investicijski program (IP).

Ta PIZ temelji na DIIP, ki je bil priložen potrjeni vlogi v prvi fazi potrjevanja vlog z enakimi dejavnostmi, spremenjeno dinamiko izvajanja naložbe (časovnica), nekoliko spremenjenimi skupnimi stroški, upravičenimi in neupravičenimi stroški naložbe ter posledično viri in dinamiko financiranja.

16 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

7 USKLAJENOST NALOŽBE S STRATEGIJAMI IN USMERITVAMI

7.1 Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami

7.1.1 Strategija razvoja Slovenije 2030

V ospredju Strategije razvoja Slovenije 2030¹⁷ 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.

7.1.2 Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS)

V dokumentu SPRS¹⁸ 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 naložba prispevala k dograditvi kolesarskega omrežja za dnevno mobilnost v mestu, saj se navezuje na goste 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.

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

V dokumentu ReNPRP30¹⁹ 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.

7.1.4 Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030²⁰ celovito obravnava razvoj prometa v državi ter določa cilje in ukrepe za udejanjanje strategije. Eden od glavnih ciljev načrta je posebni cilj 4e Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje zaradi dejavnosti, povezanih s prometom. V okviru tega cilja je treba zlasti zmanjšati izpuste toplogrednih plinov, povezanih s prometom, in onesnaževanje ozračja. To bo med drugim doseženo s sklopom ukrepov za spodbujanje premika k javnemu prevozu in okolju prijaznim načinom prevoza. Cilj se bo uresničeval z ukrepom za zmanjševanje emisij onesnaževal (Ro.45 za cestni promet). Načrtovana naložba z omejitvijo hitrosti neposredno prispeva k temu cilju.

¹⁷ Vlada Republike Slovenije, december 2017

¹⁸ Ministrstvo za naravne vire in prostor, 2023

¹⁹ Uradni list RS, št. 124/2023

²⁰ Ministrstvo za infrastrukturo, junij 2017

7.1.5 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 REDPS50²¹, 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 udejanjanju teh ukrepov.

7.1.6 Nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN)

V Posodobljenem celovitem nacionalnem energetske in podnebnem načrtu Republike Slovenije (NEPN)²² je ugotovljeno, da raven emisij TGP na enoto bruto domačega proizvoda (BDP) ostaja višja od povprečja EU ter da sta okoljsko problematična zlasti njihovo povečevanje in splošna netrajnostna mobilnost. Za doseganje strateških ciljev na tem področju se dokument sklicuje na pet evropskih razsežnosti energetske unije. Prva med njimi je razogljičenje. Ključni cilji te razsežnosti so:

- prispevati k doseganju neto ničelnih emisij TGP na ravni EU do leta 2050,
- zmanjšati skupne emisije TGP za vsaj 55 % do leta 2033,
- zmanjšati emisije TGP do leta 2030 za več, kot je v državi določeno z Uredbo o delitvi bremen, to je, vsaj za 28 % glede na leto 2005; pri čemer za sektorski cilj promet velja dodatno zmanjšanje za en odstotek, ter
- zagotavljanje prehoda v nizkoogljično krožno gospodarstvo s spodbujanjem trajnostne potrošnje in proizvodnje.

Z Evropskimi podnebnimi pravili je cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050 in zmanjšanja emisij TGP za vsaj 55 % do leta 2030 na ravni EU postal pravno zavezujoč. Slovenija je leta 2022 z novelo Zakona o varstvu okolja²³ uzakonila cilj iz podnebne strategije, da do leta 2050 doseže neto ničelne emisije oziroma podnebno nevtralnost.

Na področju prometa in prometne infrastrukture do leta 2030 je v Sloveniji temeljni dokument Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (predstavljena v točki 7.1.4). V preteklih letih so že bili izvedeni številni ukrepi, med drugim na področju javnega prometa in trajnostne mobilnosti.

Naložba v ureditev Ljubljanske ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti bo z omejitvijo hitrosti in „poslabšanjem“ pogojev za vožnjo osebnih motornih vozil prispevala k zmanjšanju obsega prometa z osebnimi motornimi vozili in s tem k zmanjšanju izpustov TGP in delcev iz prometa.

7.1.7 Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih

Leta 2017 je bil izdelan dokument Kolesarjem prijazna infrastruktura²⁴, 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.

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

²² Vlada Republike Slovenije, Ljubljana, 18. december 2024

²³ ZVO-2, Uradni list RS, št. 44/22, 018/23 – ZDU10, 78/23 – ZUNPEOVE, 23/24 IN 21/25 - ZOPVOOV

²⁴ Kolesarjem prijazna infrastruktura, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, 2017

Te smernice so bile upoštevane pri snovanju in projektiranju površin za pešce in kolesarje, ki so 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.

7.1.8 Hoja – temelj trajnostne mobilnosti in priročnik Z belo palico po mestu

Dokument „Hoja – temelj trajnostne mobilnosti, nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo“²⁵ 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: površine za pešce in kolesarje na pločniku so ločene od motoriziranega prometa z zelenicami, med seboj pa z različno obdelanimi površinami, vključuje vse elemente varnosti (signalizacija, ločenost od površin za motorna vozila, vodenje pešcev prek križišč po dvignjenih ploščadih, omejitve hitrosti za motorna vozila in območje umirjenega prometa). 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. Pri projektiranju taktilnih oznak je bil uporabljen tudi priročnik Z belo palico po mestu²⁶.

Usklajenost s specifičnimi cilji RSO 2.8 PEKP je navedena v točki 8.2.

7.2 Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami

7.2.1 Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027

V RRP Podravja²⁷ 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 – Nizkoogljivična 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.

7.2.2 Strategija razvoja Maribora 2030

Strategija razvoja Maribor do leta 2030²⁸ 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. K tem ukrepom bo prispevala tudi načrtovana naložba.

²⁵ Ministrstvo za infrastrukturo, SPTM – Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, oktober 2022

²⁶ Priročnik za načrtovanje talnega taktilnega vodilnega sistema, Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije, 2016

²⁷ RRA Podravje, junij 2022

²⁸ Mestna občina Maribor, marec 2012

7.2.3 Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030

Dokument Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030²⁹ je bil pripravljen že leta 2013, preden je bila začrtana 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 obravnavani 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.

7.2.4 Celostna prometna strategija mesta Maribor

Načrtovana naložba se navezuje na tretji strateški steber Celostne prometne strategije mesta Maribor³⁰ Optimalno izkoriščenje potencialov kolesarjenja in izpolnjuje naslednje cilje stebra:

- zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu: dovolj široka 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.

7.2.5 Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor 2021–2030

Dokument OPVO³¹ 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 ukrepi za zagotavljanje kakovosti zraka na področju prometa sta navedena tudi izboljšanje in širitev infrastrukture za kolesarje in pešce – 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.

²⁹ Mariborska kolesarska mreža, Maribor, 2013, v okviru projekta City Network, Interreg Slovenija–Avstrija 2007–2013

³⁰ Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Maribor, 2015, v okviru projekta TRAMOB, sofinanciranega iz ESRR.

³¹ Občinski program varstva okolja v Mestni občini Maribor, Operativna skupina za pripravo OPVO, Maribor, februar 2021

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

Konec leta 2023 je bila pripravljena Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035.³² 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:

- četrti ukrep: izgradnja manjkajočega mestnega kolesarskega omrežja: v okviru naložbe se bodo zgradile nove, ustrezne površine za kolesarje, ki bodo potekale zunaj vozišča za motorna vozila. S prenovo križišč bodo zagotovljene varne in ustrezne povezave za prehod pešcev in kolesarjev prek križišč. S širitvijo in izboljšanjem obstoječih površin za kolesarjenje in pešačenje, vključno z ozelenitvami in namestitvijo urbane opreme, bo naložba prispevala k boljšemu izkoriščanju, varnosti, udobju in privlačnosti kolesarskih in pešpoti v središču mesta;
- peti ukrep: ureditev dodatnih stojal za kolesa: V okviru naložbe je predvidena postavitve novih parkirišč za kolesa;
- šesti ukrep: ureditev manjkajočih (pločnikov) in peš povezav: V okviru naložbe je predvidena razširitev in ureditev pločnikov v obliki skupnega prostora za pešce in kolesarje, ločenega od vozišč za motorna vozila, pri čemer bodo površine za kolesarje ločene od površin za pešce z ločeno oblikovano vrhno površino (tlak za pešce in asfalt za kolesarje).

7.3 Skladnost naložbe s horizontalnimi načeli

Projekti, ki bodo podprti v okviru mehanizma CTN, morajo ustrezati horizontalnim načelom v skladu z 9. členom Uredbe (EU) 2021/1060, vključno z načelom, da „se ne škoduje bistveno“ (Do No Significant Harm – DNSH), 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 (poglavje 14).

³² Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023

8 PREVERITEV SKLADNOSTI NALOŽBE Z VSEBINSKIMI IZHODIŠČI MOPE

V času priprave in potrditve DIIP drugo povabilo ZMOS in nova Vsebinska izhodišča **še nista bila objavljena**. Zato je bil DIIP v skladu s sklepom o potrditvi DIIP od 27. marca 2025 po potrditvi posodobljen tako, da je upošteval zahteve iz novih Vsebinskih izhodišč MOPE³³ in zahteve iz drugega povabila ZMOS k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN³⁴, ne da bi se pri tem spremenile ključne prvine DIIP. V tem poglavju PIZ je opredeljena in utemeljena skladnost načrtovane naložbe v ureditev obravnavanega odseka Ljubljanske ulice z zahtevami iz Vsebinskih izhodišč in povabila ZMOS.

8.1 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, je 12. maja 2025 objavil drugo povabilo za predložitev vlog za sofinanciranje operacij iz CTN. Rok za predložitev vlog je bil 12. junij 2025. MO Maribor je pravočasno predložila vlogo na to povabilo. Kot je že omenjeno, je bila vloga v prvi fazi postopka potrjevanja operacij potrjena in projekt je bil 12. avgusta 2025 uvrščen na seznam operacij za CTN. S tem je prva faza neposredne potrditve operacij zaključena.

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 v drugo fazo potrjevanja operacij na MOPE. Vloga mora biti skladna z Navodili organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027 in že omenjenimi Vsebinskimi izhodišči MOPE. Skrajni rok za predložitev vlog v drugo fazo je tri mesece po sprejetju sklepa o uvrstitvi projekta v seznam operacij. MO Maribor bo vlogo predvidoma predložila v začetku novembra 2025.

MOPE bo preveril ustreznost vloge v drugi fazi ter o rezultatu preverjanja obvestil ZMOS. Ta potrdi ustreznost vloge za odločitev o podpori, ki jo je potrdil MOPE, za vlogo, uvrščeno na seznam izbranih vlog v prvi fazi. Nato pripravi vlogo za odločitev o podpori za izbrano operacijo 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. Pogodbe o sofinanciranju naj bi se v skladu z okvirnim terminskim načrtom ZMOS podpisovale v prvem četrtletju 2026.

³³ MOPE, št. 545-252/2023-2570-13, april 2025

³⁴ Združenje mestnih občin Slovenije, 12. maja 2025

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

V okviru specifičnega cilja RSO2.8 se bodo 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 le **prve štiri ukrepe** in podukrepe, ki jim ustreza načrtovana naložba v celovito prenovi Ljubljanske ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti: z zožitvijo vozišča za motorna vozila na minimum in ukinitvijo vseh 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 izposajo koles MBajk in gradnjo parkirišča za souporabo avtomobilov (car sharing). Predvideni posegi vključujejo gradnjo komunalne infrastrukture, ki je nujna za izvedbo ukrepa, saj zaradi celovite rekonstrukcije ceste dela posegajo v območja sedanje lokacije komunalnih vodov, zaradi česar upravljavci komunalne infrastrukture zahtevajo prestavitve in prenovi komunalnih vodov.

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 (za ca. 15 %) in bistveno izboljšale (širina, tlakovane zgornje površine, oznake, taktilne oznake). Izvedeni bodo ukrepi za udobnost (npr. razsvetljava, dvignjene trapezne ploščadi za prečkanje križišč, osenčenje z drevoredom) in privlačnost infrastrukture (zelenice in drevored, urbana oprema) za pešce in kolesarje. V okviru ukrepa je navedenih šest podukrepov. Načrtovana naložba je skladna z dvema.

Skladnost naložbe s podukrepoma: 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 širine 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 (v Parku mladih) in v bližini vrtca (na Fochevi);
 - varne površine za pešce in kolesarje: površine za pešce in kolesarje bodo z zelenico ločene od vozišča za motorna vozila in ločene med seboj (različno obdelane zgornje površine) ter ustrezno utrjene (asfalt za kolesarje in tlak za pešce). Na križiščih z neprednostnimi cestami so predvidene dvignjene trapezne ploščadi za nivojski prehod pešcev in kolesarjev prek križišč. Predvideni sta nova cestna razsvetljava za varno uporabo površin za pešce in kolesarje v pogojih slabše vidljivosti in ponoči ter nova meteorna kanalizacija za varno uporabo v času padavin. Zagotovljeni bodo ustrezni odmiki od površin za motorizirana vozila, na površinah za pešce in kolesarje ne bo ovir;
 - 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 med Fochevo in Parkom mladih) 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 in ureditev obstoječega parkirišča za izposajo javnih koles MBajk, gradnja treh parkirišč za kolesa in gradnja parkirišča za štiri vozila za souporabo. Vozišče za motorna vozila ter površine za pešce in kolesarje bodo opremljeni z ustrezno prometno signalizacijo v skladu s pravilnikom o signalizaciji. Za slepe in slabovidne so predvidene taktilne oznake, projektirane tudi v skladu s priročnikom Z belo palico po mestu. 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:

- podukrep **gradnja in/ali rekonstrukcija postajališč JPP** z opremo, urbano opremo in ozelenitvijo/ zasaditvijo površin:
 - avtobusna postajališča na vozišču: naložba zajema prestavitev štirih postajališč mestnega avtobusnega prometa s pločnika in niš na vozišče ter prestavitev enega postajališča na ustreznije 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 12.3.3). Naložba zajema ureditev varnega dostopa za pešce in kolesarje do postajališč. V neposredni bližini avtobusnega postajališča na Fochevi ulici se prestavi in na novo uredi parkirišče za izposajo javnih koles MBajk in uredijo 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:

- podukrep **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 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 vrhnjih 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 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;
 - **urbana oprema**: površine za pešce (in kolesarje) bodo opremljene z ustrezno prometno signalizacijo v skladu s pravilnikom o signalizaciji. Za slepe in slabovidne so predvidene taktilne oznake v skladu s priložnikom Z belo palico po mestu. 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. 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 urejeni na celotnem odseku ulice;
- podukrep **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 (za ca. 15 %) **povečujejo površine za pešačenje in kolesarjenje** kot trajnostne oblike mobilnosti ter zožita vozna pasova za motoriziran promet na minimum;
 - **rekonstrukcija križišč**: predvidena je rekonstrukcija križišč z neprednostnimi cestami, in sicer gradnja dvignjenih ploščadi, ki bodo prispevale k nivojskemu prehodu pešcev prek križišč.

Skladnost naložbe z ukrepom kolesarska infrastruktura

V okviru ukrepa so navedeni trije podukrepi. Kot je navedeno v posebnih pogojih za ta ukrep, se s tem ukrepom podpira celovita kolesarska povezava. Načrtovana naložba to ne bo, vendar pa se kolesarski povezavi na obeh koncih navezujeta na mrežo kolesarskih povezav v mestu. Pri gradnji površine za kolesarje (in pešce) bodo upoštevani posebni pogoji, ki veljajo za ta ukrep (obravnani so v točki 8.3). 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 trem podukrepom:

- podukrep **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: 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 ustrezno prometno signalizacijo v skladu s pravilnikom o signalizaciji, vključno s talnimi taktilnimi oznakami za slepe in slabovidne;
 - 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 razsvetlavo za uporabo v pogojih slabše vidljivosti in ponoči ter novo meteorno kanalizacijo za varno uporabo 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;
- podukrep **postavitve stojal za parkiranje koles** in vozil za mikromobilnost, servisnih postaj za popravilo koles, prednostno na postajališčih JPP in pred javnimi objekti. Načrtovana naložba zajema postavitve stojal za kolesa na treh lokacijah, in sicer:
 - pet stojal z 10 parkirnimi mesti (PM) južno od priključka Ferkove, v neposredni bližini avtobusnega postajališča;
 - štiri stojala z 8 PM na JZ vogalu križišča s Fochevo ulico, v neposredni bližini avtobusnega postajališča, in
 - pet stojal z 10 PM na SV vogalu križišča s Fochevo v neposredni bližini avtobusnega postajališča;
- podukrep **postavitve/nadgradnja postaj sistema izposoje javnih koles**, z ustreznim številom koles ali električnih koles:
 - v okviru naložbe sta predvidena prestavitev in izboljšanje parkirišča za izposajo javnih koles MBajk, in sicer gradnja in oprema parkirišča. Za kolesa bo poskrbel koncesionar – upravljavec sistema MBajk.

8.3 Skladnost naložbe s posebnimi pogoji za vrsto ukrepa

Pri oblikovanju rešitev za celovito prenovo odseka Ljubljanske ulice je družba Provia sledila vsem zahtevam iz Vsebinskih izhodišč MOPE (verzija 2.0, april 2025). Ocena skladnosti s specifičnimi pogoji za podukrepe iz teh vsebinskih izhodišč je povzeta iz Tehničnega poročila³⁵.

³⁵ Ureditev Ljubljanske ulice, PZI, PR591, Vodilni načrt VO1, poglavje 10. Izpolnjevanje pogojev trajnostne mobilnosti CTN RSO2.8 Provia, d. o. o., december 2024, s posodobitvami

8.3.1 Skladnost s specifičnimi pogoji za vse vrste ukrepov

V nadaljevanju je podrobno navedena ocena skladnosti s specifičnimi pogoji iz Vsebinskih izhodišč MOPE, poglavje 3.7, točka a), za vse vrste ukrepov, ki jih vključuje naložba.

Oblikovanje ulice kot javnega prostora

- **Zahteva** v zvezi z upoštevanjem **principov in temeljnih vrednot pobude Novi evropski Bauhaus**:

Ocena skladnosti z zahtevo: Projekt ureditve Ljubljanske ulice se osredotoča na preoblikovanje ceste v celovit javni prostor, ki v skladu z načeli Novega evropskega Bauhauza 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 bo zagotovljena dostopnost in varnost za vse uporabnike – brez izjem.

- **Zahteva**: najmanj **10 % površin za motorni promet ne sme biti** izvedeno v asfaltni izvedbi:

Ocena skladnosti z zahtevo: Na vozišču za motorna vozila je predvidena gradnja območja umirjenega prometa. Več kot 10 % celotne površine vozišča, tj. v območju umirjenega prometa, bo obdelane z betonskimi tlakovci, ostala površina za motorni promet bo asfaltirana. Celotna površina za motorni promet znaša 5.809 m², tlakovana površina 791 m² (tj. **13,62 %**), asfaltirana površina pa 5.018 m² (86,38 %).

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

Zahteve: Pogoji za pešce in kolesarje ter JPP morajo biti izboljšani glede na predhodno stanje s prikazom vzpostavitve oz. povečanja površin za pešce in kolesarje ter JPP in ohranjanjem ali povečanjem števila dreves na območju ureditve. Pešcem in kolesarjem se poti ne smejo podaljšati, udobje se mora izboljšati (širine, nakloni, ovire ...).

Ocena skladnosti z zahtevami:

- povečanje površin za pešce in kolesarje: trenutno je na obravnavanem odseku 4.308 m² površin za pešce in kolesarje. Sedanjih površin za pešce in kolesarje ni mogoče natančno razmejiti, saj je horizontalna signalizacija zelo dotrajana in skoraj nevidna ali pa ni skladna s postavljeno vertikalno signalizacijo. V to površino so vštete tudi tlakovane površine med sedanjimi parkirišči in površine okoli avtobusnih postajališč. Po novi ureditvi bodo površine za pešce in kolesarje natančno razdeljene, in sicer: 3.303 m² površin za pešce in 1.705 m² površin za kolesarje, kar skupaj znaša 5.008 m² in pomeni več kot **15-odstotno** povečanje površin glede na obstoječe stanje;

- povečanje površin za JPP: povečujejo se površine postajališč JPP. Trenutno so na obravnavanem odseku tri postajališča JPP v preozkih nišah. Predviden je premik treh postajališč na vozišče in ureditev dodatnega postajališča JPP na vozišču. Oba para postajališč na vozišču (ob križišču s Ferkovo ulico in križišču s Fochevo ulico) bosta dovolj velika in označena v skladu s predpisi;
- ohranjanje ali povečanje števila dreves na območju ureditve: na območju ureditve se uredi drevored na obeh straneh ulice. Ohranijo se vsa vitalna drevesa v obstoječih drevoredih (ki zdaj niso zagotovljeni vzdolž celotnega obravnavanega odseka), zasaди se 70 novih dreves in s tem zagotovi drevored na obeh straneh ulice;
- poti za pešce in kolesarje se ne smejo podaljšati, izboljšano udobje: poti za pešce in kolesarje se ne bodo podaljšale, saj bodo potekale po pločnikih ob vozišču, kot doslej, vendar bo izboljšano udobje (ustrezne širine, nivojsko prečkanje križišč, osenčenost itn.), kar je podrobneje predstavljeno v naslednji točki 8.3.2, tj. oceni skladnosti s specifičnimi pogoji za posamezne vrste podukrepov.

Odmiki ovir od površin za pešce (in/ali kolesarje)

Zahteva: V primeru ločenih površin za pešce in/ali kolesarje morajo biti te načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih pešca (in/ali kolesarja) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji

Ocena skladnosti z zahtevo: Predvidena površina za pešce in kolesarje poteka po pločnikih in je ločena od površin za motorni promet. V prostih profilih pešcev in kolesarjev ni nikakršnih ovir, zagotovljeni so odmiki (9. člen Pravilnika o prometni signalizaciji).

Omejitev hitrosti

Zahteve: Obvezna je uvedba **omejitve hitrosti na največ 30 km/h** za naslednje ukrepe: a) rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum in c) rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje. Projekt mora vključevati postavitev stacionarnega **merilnika** ali **prikazovalnika** hitrosti.

Ocena skladnosti z zahtevami:

- 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. Na Metelkovi ulici se cona širi do Betnavske ceste. S tem ukrepom se povečuje varnost, tj. zmanjšuje se tveganje za prometne nesreče ter omogočajo boljši pogoji za prehod pešcev in kolesarjev;
- prikazovalnik hitrosti je vključen v naložbo.

Umirjanje prometa

Zahteva: Pri projektiranju je treba vključiti ukrepe umirjanja prometa iz tehničnih smernic TSC 03.800:2009 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa in TSC 02.203 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa v nivojskih nesemaforiziranih križiščih.

Ocena skladnosti z zahtevo: 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: predvidena je uvedba dvignjenih trapeznih ploščadi na ključnih točkah (na križiščih s stranskimi ulicami), ki bodo prispevale k zmanjšanju hitrosti motornih vozil pri uvozu na ulico in izvozu z nje, obenem pa bodo olajšale prehod pešcev in kolesarjev na teh križiščih. Trapezne ploščadi so dimenzionirane skladno z navedenimi TSC. Nakloni na ulici so bili na izrecno željo naročnika celo zmanjšani.

Parkiranje

Zahteva: Obvezna je ukinitvev vseh parkirišč za motorna vozila na/ob ulici, razen namenskih parkirišč, ki so posebej navedena v zahtevi (Vsebinska izhodišča MOPE, str. 12).

Izjemoma je dovoljena vzpostavitev parkirnih površin za ustavljanje, dostavo in kratkotrajno parkiranje.

Ocena skladnosti z zahtevo:

- ukinjena bodo vsa parkirišča: odstranijo se vsa obstoječa parkirišča za motorna vozila, ki so zdaj umeščena vzdolž vzhodne strani ulice. To bo omogočilo reorganizacijo prostora, saj bodo površine, ki jih zdaj zasedajo parkirana vozila, uporabljene za širitev javnih površin, urejanje zelenic in ustvarjanje varnih con za pešce in kolesarje;
- parkirišče za vozila v souporabi na vzhodni strani ulice, severno od križišča s Fochevo ulico je predvidena ureditev štirih parkirnih mest za vozila za souporabo (car sharing). S tem MO Maribor spodbuja prehod na trajnostne oblike mobilnosti in zmanjševanje obseg uporabe zasebnih avtomobilov;
- parkirne površine za ustavljanje, dostavo in kratkotrajno parkiranje niso predvidene.

8.3.2 Skladnost s specifičnimi pogoji za posamezno vrsto podukrepov

Kot je navedeno v točki 8.2, naložba v rekonstrukcijo Ljubljanske ulice zajema tri ukrepe: ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP) ter ureditev infrastrukture za pešce in infrastrukture za kolesarje z več podukrepi. V nadaljevanju je predstavljena ocena skladnosti naložbe s specifičnimi pogoji za vse tri podukrepe. Zahteve/pogoji so navedeni v Vsebinskih izhodiščih MOPE (poglavje 3.7, točka b)).

Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)

V okviru naložbe je predvidena ureditev skupaj štirih postajališč JPP, tj. ureditev treh ter prestavitvev in ureditev enega postajališča JPP na primernejšo lokacijo. Vsa postajališča bodo na vozišču. Ocena skladnosti z zahtevami je navedena po posameznih pogojih:

- **Pogoj Dostop do avtobusne postaje/postajališča:** Specifični pogoj zahteva, da je do avtobusne postaje oz. postajališča zagotovljena varna peš in, kjer relevantno, kolesarska povezava, skladno s pogoji iz teh vsebinskih izhodišč.

Cesta, ob oz. preko katere do avtobusne postaje dostopajo potniki, mora imeti v oddaljenosti 100 m od robov območja avtobusne postaje omejitev 30 km/h.

Ocena skladnosti s pogojem:

- varna peš in kolesarska povezava: do vseh štirih avtobusnih postajališč bo zagotovljena varna peš in kolesarska povezava najmanj predpisane širine in ločena od motornega prometa;

- omejitev hitrosti na cesti v območju avtobusnega postajališča: omejitev hitrosti na 30 km/h je predvidena na celotnem obravnavanem odseku Ljubljanske ulice.
- Pogoj **Avtobusno postajališče na vozišču**: Predmet sofinanciranja so le avtobusna postajališča na vozišču (2. odstavek 45. člena Zakona o cestah – ZCes-2).

Ocena skladnosti s pogojem:

- vsa štiri načrtovana postajališča JPP bodo zagotovljena na vozišču.
- Pogoj **Oprema avtobusnega postajališča**: Za opremo avtobusnega postajališča so navedene naslednje zahteve: nadstrešnica s sedišči za vsaj 3 osebe in osvetlitvijo, koš za smeti; talne oznake za slepe in slabovidne (10. člen Pravilnika o univerzalni graditvi in uporabi objektov) in vozni red.

Ocena skladnosti s pogojem:

- vsaj štiri avtobusna postajališča bodo opremljena s tipskimi nadstrešnicami, ki ustrezajo zahtevanim pogojem: opremljene so s sedežem za tri osebe, košem za smeti in voznim redom (sistem informacij za potnike RTPI) ter osvetljene. Pot za pešce pred postajališčem bo opremljena s taktilnimi oznakami skladno z zakonom in priročnikom Z belo palico po mestu.
- Pogoj **Prehodnost ceste do avtobusne postaje/postajališča**: Avtobusno postajališče mora imeti urejen prehod za pešce (in kjer relevantno tudi za kolesarje) v oddaljenosti največ 50 m od postajališča. Pri PLDP preko 10.000 vozil mora biti zagotovljen semaforiziran prehod s čakalno dobo na zeleno luč za pešce največ 15 sekund po pozivu s semaforsko tipko oz. največ 59 sekund med avtomatskimi zelenimi intervali za pešce. Prehod mora biti ustrezno urejen tudi za osebe z omejeno mobilnostjo (znižani robniki, taktilne oznake).

Ocena skladnosti s pogojem:

- nobeno od štirih avtobusnih postajališč ne ustreza pogoju glede PLDP;
- pri vseh postajališčih je v neposredni bližini (manj kot 50 m) urejen prehod za pešce in kolesarje brez robnikov in opremljen s taktilnimi oznakami.

Infrastruktura za pešce

V okviru naložbe je predvidena rekonstrukcija pločnikov, da se zagotovijo udobne in varne površine za pešce (in kolesarje). Ustrezale bodo naslednjim pogojem iz Vsebinskih izhodišč:

- Pogoj **Kakovost in smiselnost povezave**: Povezava za pešce mora biti udobna, varna in smiselna ter oblikovana v skladu z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo.

Ocena skladnosti s pogojem: Vse površine za pešce so zasnovane v skladu z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo. So udobne (širina, nakloni, senčenje), varne (ločene od površin za motorni promet in od površin za kolesarje – z ustrezno površinsko obdelavo) in smiselne, saj potekajo po celotni dolžini obravnavanega odseka na obeh straneh ulice.

- Pogoj **Minimalna širina**: Sofinancirajo se le pločniki in ostale peš povezave, ki bodo dosegali standard za hojo vštric skladno z nacionalnimi smernicami (minimalna širina 1,6 m). Zoženja zaradi obstoječih objektov ali prometne signalizacije so dopustna lokalno, na manj kot 10 % dolžine pločnika, dolžina posamezne zožitve pa ne sme presegati 50 m. Pri tem so lokalne zožitve dopustne le ob hkratnem upoštevanju minimalnih standardov tudi za širino voznih pasov za motorna vozila. [...]. Prav tako lokalne zožitve niso dopustne, kjer so v profilu ceste površine za parkiranje.

Ocena skladnosti s pogojem: Pločniki so povsod široki vsaj 1,60 m. Lokalna zožitve so v glavnem posledica nepravilnosti ograj na notranjem robu pločnika. Zožitve dosegajo največ 10 cm in zoženi odseki nikjer ne presegajo dolžine 50 m. Skupna dolžina vseh takih odsekov znaša 155 m. Vozna pasova bosta zožena na minimum, vse površine za parkiranje bodo odstranjene.

- Pogoj **Univerzalno oblikovanje**: Zahtevano je, da so vse površine za pešce načrtovane tako, da omogočajo varno in neovirano samostojno gibanje oseb na invalidskih vozičkih ter drugih oseb z oviranostmi. Vsi prehodi preko cestišča morajo biti nivojski (dvignjen prehod za pešce) ali imeti klančino z naklonom največ 1 : 12 (8,3 %), minimalne širine 1,2 m. Enako velja za druge spremembe nivoja. Kjer se zaradi klančine zožuje profil pločnika, je treba upoštevati pogoje za lokalne zožitve pri pogoju Minimalna širina. Prehodi morajo biti opremljeni s taktilnimi oznakami, skladnimi s priročnikom „Z belo palico po mestu“.

Ocena skladnosti s pogojem: Vse širine in nakloni so prilagojeni potrebam za varno in neovirano samostojno gibanje oseb na invalidskih vozičkih ter drugih oseb z oviranostmi. Vsi prehodi cestišč so dvignjeni s predpisanim (ali manjšim) naklonom klančin. Zožitev profilov pločnika zaradi klančin ni. Taktilne oznake so zasnovane v skladu s priročnikom Z belo palico po mestu. Presodil jih je Zavod DOSTOP, ki je specializiran za tovrstne presoje.

- Pogoj **Prehodnost cest**: Razdalja med prehodi za pešce ne sme biti več kot 200 m, razen kjer to zaradi rabe prostora ni smiselno. Pri cestah brez označenih prehodov in neprekinjene sredinske črte na ulici z omejitvijo hitrosti 30 km/h ali manj, pogoj ne velja.

Ocena skladnosti s pogojem: Hitrost bo omejena na 30 km/h, vendar bo cesta opremljena s prekinjeno sredinsko črto, zato je treba pogoj upoštevati. Razdalja med križišči znaša manj kot 200 m (85, 65, 175, 165 in 73 metrov), razen na zadnjem odseku na severu, kjer znaša 218 m. Na tem odseku ni vhodov in ocenjeno je, da zaradi predvidenih poti pešcev umestitev dodatnega prehoda za pešce ne bi bila smiselna.

- Pogoj **Odmiki ovir od površin za pešce (in/ali kolesarje)**: Površine za pešce morajo biti načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih pešca (in/ali kolesarja) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji.

Ocena skladnosti s pogojem: V prostih profilih pešcev (in kolesarjev) ni nikakršnih ovir, zagotovljeni so odmiki v skladu z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji.

- Pogoj **Obojestranska povezava in dostop do infrastrukture**: Pločnika morata biti urejena na obeh straneh ceste, razen kjer na eni strani ceste ni ne izhodišč ne ciljev poti in pri cestah brez označenih prehodov in neprekinjene sredinske črte. Do površin za pešce mora imeti dostop vsak vhod v objekt.

Ocena skladnosti s pogojem: pločnika za pešce (in kolesarje) sta urejena na obeh straneh ceste po celotni dolžini odseka. Dostop do površin za pešce je iz vsakega vhoda v objekt.

V okviru naložbe je predvidena rekonstrukcija pločnikov, da se zagotovijo udobne in varne površine za kolesarje (in pešce), ki bodo med seboj ločene z različno obdelavo vrhnjih površin (tlakovci za pešce, asfalt za kolesarje). Ustrezale bodo naslednjim pogojem iz Vsebinskih izhodišč:

- **Pogoj Izdelan koncept kolesarske povezave in dostop do infrastrukture:** V opisu pogoja je zahtevano, da projekt predstavlja celovito kolesarsko povezavo, ki je lahko izvedena v več etapah, pri čemer lahko ukrep, ki je predmet vloge, predstavlja eno ali več etap.

Izkazati je treba, da celovita povezava povezuje izhodišče in cilj poti vsakodnevnih kolesarjev znotraj mesta skladno s smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih. K vlogi mora vlagatelj priložiti tehnični izris celovite kolesarske povezave s predvidenimi vrstami kolesarske infrastrukture in roki realizacije.

Ocena skladnosti s pogojem: Ocenjujemo, da zahteve glede celovite kolesarske povezave oziroma posamezne etape take povezave za načrtovano naložbo **niso relevantne**, saj ne gre za kolesarsko povezavo ali posamezno etapo povezave od izvora do ponora. Načrtovana naložba povezuje gosto naseljena stanovanjska območja na jugu mesta s ključnimi funkcijami v mestnem središču (npr. UKC, javni uradi in službe itn.) in je kot taka del že urejene kolesarske mreže v mestu. Na začetku in na koncu trase se navezuje na obstoječe urejene kolesarske površine.

- **Pogoj Neposrednost kolesarske povezave:** Dolžina povezave predstavlja kolesarsko traso, ki ni 20 % daljša od optimalne dolžine in daljša trasa nima večjega števila križanj od trase z optimalno dolžino.

Ocena skladnosti s pogojem: Kolesarske površine potekajo vzdolž vozišča za motorna vozila na obeh straneh ceste in ne presegajo dolžine vozišča. Trasa je torej optimalna.

- **Pogoj Udobnost kolesarske povezave (križanja):** Na križanjih povezave z neprednostnimi cestami je predvideno nivojsko vodenje kolesarja (dvignjeni plato) oz. so klančine z vzdolžnimi nakloni pod 1 : 20 (5 %) ali v primeru kolesarskega pasu neposredno vodenje preko križišča. Pot kolesarja se pri križanju z neprednostnimi cestami ne sme lomiti ali podaljševati.

Ocena skladnosti s pogoji: Na vseh križanjih je predviden dvignjen trapezasti plato za udobno vodenje kolesarjev prek križišča. Nakloni so 5 % ali na izrecno zahtevo naročnika celo manjši. Pot kolesarja se pri križanju neprednostnih cest ne lomi in ne podaljšuje.

- **Pogoj Udobnost kolesarske povezave (uvozi):** Kolesarska povezava se ne dviga in spušča na posameznih uvozi (rodeo-efekt). Uvozi morajo biti tehnično rešeni v okviru varovalnega pasu – brez poseganja v uporabno širino kolesarske povezave.

Ocena skladnosti s pogoji: Kolesarske površine so načrtovane tako, da so v celoti spoštovane zahteve v zvezi z uvozi, tj. ni „rodeo-efekta“ in zaradi uvozov ni posegov v uporabno širino kolesarske površine.

- **Pogoj Odmiki ovir od površin za kolesarje (ali pešce):** Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih kolesarja (ali pešca) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji.

Ocena skladnosti s pogoji: V prostih profilih kolesarjev (in pešcev) ni nikakršnih ovir, zagotovljeni so odmiki v skladu z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji.

- Pogoj **Najmanjši dopustni polmeri krožnih lokov v križiščih:** Kolesarske površine morajo biti načrtovane tako, da je na prednostnih smereh v križiščih in krožiščih polmer krožnega loka kolesarske površine R_{min} najmanj 10,00 m.

Ocena skladnosti s pogoji: Na obravnavanem odseku ulice ni krožnega križišča. Na vseh križiščih v prednostnih smereh je polmer krožnega loka kolesarske površine najmanj 10,00 m.

- Pogoj **Števce kolesarjev:** Za vzpostavljeno kolesarsko povezavo, daljšo od 1 km, je treba predvidevati štetje števila kolesarjev pred pričetkom izvedbe projekta (najmanj 7 zaporednih dni – 1 teden, v spomladanskem ali jesenskem času) in po zaključku projekta.

Ocena skladnosti s pogoji: Kolesarska povezava (v eno smer) je krajša od 1 km (ca. 805 m). Kljub temu bo investitor zagotovil štetje števila kolesarjev, saj je število kolesarjev opredelil kot rezultat učinka, ki ga bo treba meriti.

- Pogoj **Širina kolesarskih površin:** Kolesarske površine morajo ustrezati normalnim ali večjim širinam, opredeljenim za posamezno vrsto kolesarske površine v Pravilniku o kolesarskih površinah. Ožje kolesarske površine se ne sofinancirajo.

Če se ob kolesarskih površinah gradi infrastruktura za pešce, mora le-ta izpolnjevati standard za hojo vstric v skladu z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo (minimalna širina 1,6 m). Zaradi gradnje kolesarske infrastrukture ni dopustno ožiti obstoječe infrastrukture za hojo na širino, ki je manjša od 1,6 m.

Odstopanje od normalnih širin za površine za kolesarje ter gradnja skupne površine za mešan promet pešcev in kolesarjev je izjemoma upravičena, če zaradi prostorskih omejitev ali vzpostavitve drevoreda ob povezavi ni mogoče zagotoviti ločenih površin po zgoraj navedenih pogojih, vendar le ob upoštevanju normalnih širin vozniških pasov za motorni promet (vključno z nižanjem dovoljene hitrosti, če je to relevantno) in da v profilu ceste ni površin za parkiranje.

Ocena skladnosti s pogoji: Vse kolesarske površine bodo široke najmanj 1,00 m: 151 m kolesarskih površin bo širokih 1,00 m, 1.415 m kolesarskih površin pa 1,10 m. Širših površin ni mogoče zagotoviti zaradi obstoječih varovanih drevoredov. Vozišče za motorna vozila bo zoženo na minimum (2 × 3,00 m), odstranjena bodo vsa parkirišča za motorna vozila.

Parkirišča za kolesa

V okviru prenove odseka Ljubljanske ulice je predvidena gradnja treh novih površin s stojali za parkiranje koles, in sicer.

- pet stojal z 10 parkirnimi mesti (PM) južno od priključka Ferkove, v neposredni bližini avtobusnega postajališča;
- štiri stojala z 8 PM na JZ vogalu križišča s Fochevo ulico, v neposredni bližini avtobusnega postajališča, in
- pet stojal z 10 PM na SV vogalu križišča s Fochevo, v neposredni bližini avtobusnega postajališča.

Parkirišča za kolesa bodo ustrezala naslednjim specifičnim pogojem:

- Pogoji **Skladnost s smernicami**: Parkirišče je tehnično načrtovano skladno s smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih. Mikrolokacija in normativi števila parkirnih mest za kolesa morajo upoštevati usmeritve predmetnih smernic.

Ocena skladnosti s pogoji: Pri načrtovanju parkirišč za kolesa so bile upoštevane smernice Kolesarjem prijazna infrastruktura, in sicer z vidika mikrolokacije (bližina avtobusnih postajališč) in števila parkirnih mest.

- Pogoji **Zagotavljanje polnjenja e-koles in parkiranja tovornih koles**: Parkirišča za kolesa z več kot 10 parkirnimi mesti morajo za vsaj 30 % parkirnih mest omogočiti brezplačno polnjenje električnih koles. Parkirišča za kolesa z 20 ali več parkirnimi mesti morajo zagotoviti najmanj 10 % parkirnih mest za parkiranje večjih (npr. tovornih) koles.

Ocena skladnosti s pogoji: Zahteve glede polnjenja e-koles in parkiranja tovornih koles za načrtovano naložbo niso relevantne, saj nobeden od načrtovanih parkirnih prostorov za kolesa ne bo zagotavljal več kot 10 parkirnih mest.

- Pogoji **Zagotovljen dostop do parkirišča za kolesarje**: Novo parkirišče ima/bo imelo zagotovljen varen dostop s kolesom. Varen dostop predstavlja zagotovljena varna infrastruktura za kolesarja do mikrolokacije parkirišča.

Ocena skladnosti s pogoji: Do vseh treh načrtovanih parkirišč za kolesa bo zagotovljen dostop po varnih površinah za kolesarjenje.

- Pogoji **Oddaljenost parkirišča za kolesarje od cilja poti**: Oddaljenost parkirišča od najpogostejšega cilja poti v bližini parkirišča ne presega 80 m in hkrati ni večja od razdalje do najbližjega parkirišča za osebna vozila, razen za vozila invalidnih oseb (znak 5352). Vlagatelj v vlogi definira cilj poti, za katerega gradi javna parkirna mesta za kolesa.

Ocena skladnosti s pogoji: Cilji poti za vsa načrtovana parkirišča za kolesa so avtobusna postajališča, cilj parkirišč v bližini križišča s Fochevo ulico pa tudi gostinski lokali na obeh straneh ulice in objekti s poslovnimi storitvami na zahodni strani ulice. Vsa načrtovana nova parkirišča za kolesa bodo v neposredni bližini ciljev (manj kot 80 m). Parkirišč za osebna vozila ne bo.

- Pogoji **Dostopnost**: Parkirišče za kolesa bo javno in pod enakimi pogoji dostopno vsem uporabnikom.

Ocena skladnosti s pogojem: Vsa načrtovana parkirišča za kolesa bodo javno in pod enakimi pogoji dostopna vsem uporabnikom.

Sistem izposoje javnih koles

Na vzhodni strani Ljubljanske ulice je umeščeno parkirišče za izposajo javnih koles MBajk z 20 parkirnimi mesti. V okviru načrtovane naložbe se parkirišče prestavi za približno 20 m južneje, bližje avtobusni postaji, in na novo uredi. Sistem upravlja koncesionar. Parkirišče koles za izposajo že ustreza pogojem, navedenim v Vsebinskih izhodiščih MOPE:

- Pogoji **Lokacija**: Vsak novo postavljen terminal mora biti umeščen ob že obstoječi kakovostni kolesarski povezavi ali povezavi, načrtovani v sklopu operacije.

Ocena skladnosti s pogoji: Parkirišče bo prestavljeno proti jugu in umeščeno tik ob kakovostni kolesarski povezavi, ki bo urejena v okviru naložbe.

- Pogoj **Minimalno število koles na postajo**: Vsaka postaja mora imeti vsaj 6 priklopnih mest.
Ocena skladnosti s pogoji: Parkirišče ima 20 priklopnih mest.
- Pogoj **Delovanje sistema celo leto**: Vsaj 70 % koles bo v sistemu na voljo na izposajo celo leto, tudi preko zime. V primeru, da sistem vključuje tudi električna kolesa, mora biti vsaj 50 % električnih koles v sistemu na voljo na izposajo celo leto.
Ocena skladnosti s pogoji: Vsa kolesa v sistemu MBajk so na voljo za izposajo vse leto.
- Pogoj **Ažurne informacije o številu razpoložljivih koles na posamezni postaji**: Sistem bo omogočal spremljanje aktualnih (v realnem času) informacij o številu razpoložljivih koles na posamezni postaji na spletnem portalu ali aplikaciji za mobilne telefone.
Ocena skladnosti s pogoji: Sistem za izposajo javnih koles upravlja koncesionar. Sistem že omogoča spremljanje aktualnih informacij (v realnem času) o številu razpoložljivih koles na posamezni postaji na spletnem portalu <https://www.mbjk.si/sl/mapping> in prek aplikacije za mobilne telefone.

8.4 Prispevek načrtovane naložbe k doseganju kazalnikov PEKP

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

Preglednica 8: **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	0	10,000
	Prispevek ureditve Ljubljanske ulice h kazalniku	km	0	1,610
ID	Kazalnik rezultata	EM	Izhodiščna vrednost	Cilj 2029
RCR64	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo – Vzhodna kohezijska regija	Uporabniki/leto	0	200.000
	Prispevek ureditve Ljubljanske ulice h kazalniku	Uporab./leto	0	10.000

V prilogi A k Vsebinskim izhodiščem MOPE in v finančnem obrazcu vloge so opredeljeni specifični kazalniki na ravni operacije (naložbe). Za naložbo so načrtovani naslednji specifični kazalniki:

- SK127 število celovito rekonstruiranih ulic ali cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti: 1
- SK128 površina celovito rekonstruiranih ulic skladno z načeli trajnostne mobilnosti: približno 13.055 m²
- SK137 število rekonstruiranih postajališč za JPP: 4
- SK139 dolžina rekonstruiranih povezav za pešce: (približno) 1610 m
- SK141 število rekonstruiranih con za pešce (tj. površine za pešce na obeh straneh ulice): 2
- SK143 površina rekonstruiranih con za pešce: 3.303 m²
- SK145 število novih parkirnih mest za kolesa: 28
- SK146 število postavljenih števecv kolesarjev: 1.

8.5 Prispevek k merilom za dodatno skladnost z nameni SC RS02.8

V nadaljevanju so na kratko povzeti prispevki načrtovane naložbe k merilom (sklop C) za dodatno skladnost z nameni specifičnega cilja RSO2.8 (finančni obrazec, točka 7), ki v tem PIZ bodisi niso posebej navedeni bodisi so obširneje predstavljeni v drugih delih PIZ. Merila so označena s številkami iz finančnega obrazca vloge.

7.1 Prispevek k družbeni spremembi in dvigu družbene ozaveščenosti

Ključni namen načrtovane naložbe je zagotovitev kakovostne infrastrukture za (nadaljnji) razvoj trajnostne mobilnosti v mestu. S tem želi MO Maribor pospešiti družbeno spremembo: spreminjanje potovalnih navad pri poteh v mestu, da se pospeši premik od netrajnostnih (osebni avtomobil) k trajnostnim (hoja, kolesarjenje in uporaba JPP) oblikam mobilnosti v mestu. Izgradnja udobnih in privlačnih površin za kolesarje in pešce bo prispevala k spreminjanju odnosa do pešačenja in kolesarjenja ter povečanju deleža trajnostne mobilnosti v mestu. Zmanjšanje izpuhov TGP in ozelenitev bosta prispevala k čistejšemu zraku in večji kakovosti bivanja za prebivalce ob ulici. Učinki uvedbe omejitev hitrosti, območja mirujočega prometa in odstranitve parkirnih mest za osebna vozila bodo prispevali k dvigu družbene ozaveščenosti o varnosti v prometu.

7.2 Vključitev ukrepov za zagotavljanje dostopnosti, tudi za invalide

V okviru celovite prenove Ljubljanske ulice bodo zagotovljeni pogoji za izboljšanje dostopnosti do postajališč JPP za pešce in kolesarje. Vse površine za pešce bodo zagotavljale samostojno uporabo z invalidskimi vozički: širina površin za pešce, niveliranje prehodov za pešce in prehodov čez križišča, taktilne oznake za usmerjanje slepih in slabovidnih.

7.3 Navezovanje na aktivnosti drugih specifičnih ciljev PEKP

Načrtovana naložba se navezuje na specifični cilj RSO 2.7 PEKP Izboljšanje varstva in ohranjanja narave ter biotske raznovrstnosti in zelene infrastrukture, tudi v mestnem okolju, in zmanjšanje vseh oblik onesnaževanja. V okviru celostne prenove Ljubljanske ulice je velik poudarek namenjen zagotovitvi drevoreda in zelenih površin po celotni dolžini odseka. S tem bo naložba prispevala k povečanju zelenih in z drevesi zasajenih površin v mestu, kar bo med drugim prispevalo k ponorom CO₂ in zmanjšanju toplotne obremenitve ter izboljšalo pogoje za ohranjanje biotske raznovrstnosti. Z uvedbo omejitev hitrosti za motorna vozila na celotnem odseku bodo zagotovljeni pogoji za zmanjšanje izpustov TGP in delcev iz prometa.

7.4 Uporaba sodobnih tehnologij v prometnih sistemih

Načrtovana prenova Ljubljanske ulice je zasnovana na 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. Celostna zasnova prispeva k oblikovanju sodobnega, trajnostnega in prijaznega javnega prostora, ki bo pripomogel k večji kakovosti življenja v urbanem okolju. Pri vseh posegih bo zagotovljena skladnost z najnovejšimi tehničnimi smernicami in standardi.

Pri nujni prenovi komunalnih vodov je poudarek na energetski učinkovitosti in uporabi okolju prijaznih tehnologij pri razsvetljavi, vodovodnih in plinovodnih sistemih ter kanalizaciji. V okviru prenove Ljubljanske ulice je načrtovana uporaba naslednjih sodobnih tehnologij v skladu z Vsebinskimi izhodišči MOPE (poglavje 2, stran 6):

- *prednostno vodenje pešcev in kolesarjev*: kolesarji in pešci bodo imeli prednost na vseh križiščih, vodenje pešcev in kolesarjev bo potekalo po dvignjenih ploščadih v smeri Ljubljanske ulice in na območju umirjenega prometa;
- *enostavno in uporabniku prijazno prehajanje med različnimi oblikami mobilnosti*, saj so ob avtobusnih postajališčih parkirišča za kolesa, na območju umirjenega prometa pa je ob avtobusni postaji še postaja za izposajo javnih koles (MBajk) in parkirišče za souporabo vozil (car sharing) s štirimi parkirnimi mesti. To vse zagotavlja uporabnikom enostaven prehod med pešačenjem, kolesarjenjem, souporabo avtomobila in JPP;
- *omejevanje motornega prometa v mestnih jedrih, območjih prijaznega prometa in brezemisjskih conah*: celotno območje obdelave je predvideno kot območje prijaznega prometa: omejitve hitrosti motornih vozil na 30 km/h in zožitev vozišča za motorna vozila na minimum (2 × 3,00 m) sta predvidena na celotnem območju; ukinjena so vsa parkirna mesta za motorna vozila in vsa avtobusna postajališča so na vozišču;
- *podpora rabi sopotništva ali souporabi vozil (angl. car sharing)*: v bližini avtobusnega postajališča blizu Focheve na vzhodni strani Ljubljanske ulice je načrtovano novo parkirišče vozil za souporabo (car-sharing) s štirimi parkirnimi mesti za izposajo javnih vozil.

7.5 Ukinitev parkirnih mest

Kot je podrobneje navedeno v točki 8.3.1, odstavek Parkiranje, se bodo v okviru prenove Ljubljanske ulice ukinila vsa obstoječa parkirna mesta za motorna vozila (ki so zdaj umeščena ob robu vozišča na vzhodnem delu ulice). Parkirna mesta za kratkotrajno ustavljanje niso predvidena. V bližini avtobusne postaje pri križišču s Fochevo ulico pa je predvidena izgradnja štirih parkirnih mest za souporabo avtomobilov (car sharing).

7.7 Vključitev ozelenitve in urbane opreme

Kot je podrobneje pojasnjeno v poglavju 12 tega PIZ, točka 12.3.4, je v okviru celostne prenove ulice kot javnega prostora velik poudarek namenjen zasaditvi oz. dosaditvi drevoreda na obeh straneh ulice in zagotovitvi zelenih površin s travami in cvetlicami. Zelene površine so namenjene udobju uporabnikov in povečanju privlačnosti za pešačenje in kolesarjenje. Obenem bodo drevesni nasadi prispevali k ponoru CO₂, ki izvira iz prometa motornih vozil.

Urbana oprema zajema opremo na novo urejenih avtobusnih postajališč (nadstrešnice, klopi, koši za smeti). Urejena bodo tudi nova parkirišča za kolesa na treh lokacijah (v bližini križišč s Ferkovo in križišča s Fochevo ulico) s skupaj 28 parkirnimi mesti.

7.8 Prispevek k doseganju ciljev NEPN

Kot je podrobneje opredeljeno v točki 7.1.6 tega dokumenta, bo naložba v ureditev Ljubljanske ulice v skladu z načeli trajnostne mobilnosti z omejitvijo hitrosti in voznih pasov za motorna vozila ter ukrepi za umirjanje prometa prispevala k zmanjšanju obsega prometa z osebnimi motornimi vozili in s tem k zmanjšanju izpustov TGP in delcev iz prometa, s čimer bo prispevala k doseganju ciljev NEPN.

8.6 Ostali posegi v okviru naložbe v prenovu Ljubljanske ulice

Poleg navedenih ključnih ukrepov naložba vključuje tudi prenovu cestne razsvetljave in gradnjo sistema odvajanja meteorne vode (več v točkah 12.3.2 in 12.3.3) ter celovito prenovu infrastrukturnih omrežij (elektrovodi, telekomunikacijski vodi, vodovod in plinovod). Ti posegi so za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti nujni in opredeljeni v projektnih pogojih nosilcev urejanja prostora. Poleg tega sta cestna razsvetljava in meteorna kanalizacija neposredno potrebni za delovanje površin za kolesarje in pešce, za udobje in osebno varnost uporabnikov.

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.

V vsebinskih izhodiščih MOPE (poglavje 4.2, točka f)) je opredeljeno, da se „gradnja komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestavitve vodov ...) šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oz. prenova nujna zaradi izvedbe ukrepa“. Vendar pa je višina upravičenih stroškov, ki se priznajo za gradnjo komunalne infrastrukture omejena (podrobneje v točki 13.3.2 tega PIZ).

9 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

9.1 Stroški vzdrževanja urejenega cestnega odseka

Stroški tekočega in investicijskega vzdrževanja

Urejeni odsek Ljubljanske ulice bo predvidoma vzdrževalo Javno podjetje Nigrad. Stroški tekočega in investicijskega vzdrževanja so ocenjeni na podlagi podatkov MO Maribor. Vzdrževanje zajema redno pregledovanje, vzdrževanje prometnih površin, bankin, naprav za odvodnjavanje, cestne razsvetljave, naprav in ureditev, vzdrževanje zelenic in nasadov ter čiščenje prometnih površin in zimsko službo. Ocenjen letni strošek vzdrževanja 805 m dolgega cestnega odseka bo znašal po sedanjih cenah 4.591,00 EUR. Strošek zajema stroške materiala, delovnih strojev in plač delavcev ipd. Predvideno je 1-odstotno letno povečevanje stroškov. Stroški investicijskega vzdrževanja bodo prvič nastali 10 let po začetku obratovanja, nato pa vsakih pet let. Po sedanjih cenah znašajo približno 41.300,00 EUR.

Amortizacija

Za amortizacijo ceste z zelenicami in urbano opremo so predvidene naslednje letne stopnje amortizacije: 3,5 % za GOI dela, 10 % za zelenice in nasade ter 20 % za urbano opremo. Podrobnejši prikaz stroškov vzdrževanja in amortizacije za posamezno varianto je v točkah 10.3.3 in 10.4.3.

9.2 Prihodki

Lokalna cesta, zelenice in nasadi ter urbana oprema so javno dobro, ki ga lahko uporabljajo vsi. Zato se uporaba naložbe ne bo zaračunavala in **ne bo ustvarjala prihodkov**. MO Maribor bo s transferji iz proračuna pokrivala stroške vzdrževanja vozišč, površin za pešce in kolesarje, zelenih površin in nasadov te urbane opreme izvajalcu vzdrževanja

10 ANALIZA VARIANT ZA IZVEDBO IN IZBIRA OPTIMALNE VARIANTE

Analiza variant za izvedbo naložbe je ključna sestavina PIZ. MO Maribor je že v DIIP kot neprimerno zavrnila varianto 0 – brez naložbe, saj z njo ne bi dosegla ciljev, ki si njih je zastavila v zvezi z naložbo, tj. pogojev za spodbujanje trajnostne mobilnosti v mestu. Zato varianta brez naložbe tudi ni ocenjena v PIZ.

V PIZ sta bili v analizo možnih variant za izvedbo naložbe vključeni naslednji varianti:

- varianta 1: „naložba brez financiranja iz CTN“;
- varianta 2: „naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki“.

MO Maribor se je odločila, da tehnično-tehnološke rešitve, ki jo je pripravila družba Provia, ne bo spreminjala, saj ustreza vsem ciljem mesta in tudi vsem pogojem in zahtevam, navedenim v Vsebinskih izhodiščih MOPE. Tudi lokacija – navedeni odsek Ljubljanske ulice – ostaja nespremenjena. Varianti 1 in 2 za izvedbo naložbe, ki sta analizirani v tem PIZ, se med seboj razlikujeta po času izvedbe in načinu financiranja.

10.1 Predstavitev variant

10.1.1 Varianta 1: „naložba brez financiranja iz CTN“

Ocenjena vrednost naložbe po stalnih cenah (februar 2025) znaša skupaj z odbitnim DDV 2.893.648,96 EUR in je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 9: **Ocenjena vrednost naložbe v ureditev Ljubljanske ulice, stalne cene**

Ozn	Dejavnost	Skupaj 2025–2027	
		Brez DDV	Z DDV
1	Cesta s površinami za pešce in kolesarje	962.357,69	1.174.076,39
2	Komunalna infrastruktura	1.040.921,75	1.204.179,43
3	Ozelenitve – zasaditve	259.245,65	316.279,69
4	Urbana oprema	73.625,00	89.822,50
5	Storitve zunanjih izvajalcev	87.582,75	106.850,96
6	Informiranje in komuniciranje	2.000,00	2.440,00
7	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA	2.425.732,84	2.893.648,96

Po tej varianti MO Maribor za naložbo ne bo iskala/pridobila sofinanciranja iz mehanizma CTN. Lastnih sredstev za naložbo nima, saj so zaradi številnih projektov, ki že potekajo ali so pripravljene za izvedbo, vsa razpoložljiva proračunska sredstva za naložbe rezervirana najmanj do leta 2028. Tudi dodatno zadolževanje občine v tem času ni možno, saj je MO Maribor že najela ali bo najela posojila za predfinanciranje stroškov izvajanja tekočih in načrtovanih naložb, ki bodo pozneje povrnjeni iz evropskih in državnih virov, in lastno udeležbo.

Investitor ocenjuje, da bi lahko naložbo začel izvajati šele čez pet let, leta 2030, in jo zaključil v začetku leta 2031. V letu 2025 bo MO Maribor v vsakem primeru iz proračuna pokrila že nastale in predvidene stroške izdelave dokumentacije v vrednosti 56.094,38 EUR z DDV. Zaradi odložitve naložbe za pet let bi celotna naložbena vrednost z DDV tekočih cenah ob upoštevanju ocenjene stopnje inflacije³⁶ znašala 3.264.204,12 EUR, kar pomeni povečanje za skoraj 7 %, (tj. za 206.294,67 EUR) glede na vrednost izvedbe po varianti 2.

Ker MO Maribor za izvedbo naložbe v letih 2030–2031 ne bi mogla zagotoviti lastnih sredstev, bi morala najeti bančno posojilo v višini 2.500.000,00 EUR z dobo vračila 5 let, kar bi dodatno povečalo stroške naložbe (amortizacijski načrt je v točki 10.3.2) za 248.229,18 EUR in naložba bi se s tem dodatno podražila za skoraj 8 %. Stroški naložbe, izvedene po varianti 1, bi se zaradi inflacije in stroškov posojila (glede na tekoče cene, upoštevane v varianti 2) skupaj povečali za pribl. 15 %. Poudariti je treba tudi, da bi po končani naložbi MO Maribor še tri leta vračala najeto bančno posojilo, zato bi morala v proračunu zagotoviti dovolj sredstev za stroške in vračilo glavnice posojila. Izvedba celotne naložbe, skupaj s pripravljalnimi deli v letu 2025, bi trajala več kot šest let.

Izvedba naložbe po varianti 1 pa ni le dražja in dolgotrajnejša. Zaradi zamika naložbe se cilji in učinki projekta ter vse koristi, povezane z njimi, zamaknejo za štiri leta. V vmesnem času se prometne in varnostne razmere ter udobje za pešce in zlasti kolesarje na tem odseku Ljubljanske ulice slabšajo, obseg prometa z osebnimi motornimi vozili ostaja na enaki ravni ali se poveča, kar vpliva tudi na poslabšanje kakovosti življenja stanovalcev ob cesti.

10.1.2 Varianta 2: „naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki“

Pri izvedbi naložbe po varianti 2 se predpostavlja, da MO Maribor pridobi sredstva za financiranje več kot 68 % vrednosti celotne naložbe iz mehanizma CTN. Naložba se izvede, kot je načrtovano, v letih 2026 in 2027, in ni dodatnih podražitev zaradi inflacije. Zaradi pridobljenega sofinanciranja iz CTN, najetje posojila ni potrebno in ni stroškov, povezanih s posojilom. Odsek Ljubljanske ulice z varnimi in udobnimi površinami za pešce in kolesarje bo na voljo že v sredini leta 2027. Prispeval bo k izboljšanju prometne varnosti vseh udeležencev v prometu. Izboljšal se bo tudi dostop do trajnostnih mobilnostnih možnosti, tj. do JPP, izposoje javnih koles in souporabe avtomobilov. Pogoji za promet z motornimi vozili se bodo zaradi zožitve vozišča in omejitve hitrosti poslabšali ter pričakovano vplivali na zmanjšanje njegovega obsega ter posledično na zmanjšanje izpuhov in hrupa, kar bo ugodno vplivalo na kakovost življenja prebivalcev ob cesti.

MO Maribor bo z izvedbo načrtovane naložbe po varianti 2 dosegla zastavljene cilje ter prispevala k lokalnim in nacionalnim ciljem na področju trajnostne mobilnosti ter kakovosti okolja in zraka.

³⁶ Za projekcije je uporabljena napovedana stopnja inflacije za leto 2027 (2,2 %), JNGG, UMAR, september 2025

10.2 Analiza variant z oceno investicijskih stroškov in koristi ter izračun učinkovitosti za ekonomsko dobo investicije

V tem poglavju je prikazana primerjava obeh variant, ki zajema:

- investicijsko vrednost variant,
- vire in dinamiko financiranja variant,
- finančno analizo variant in
- ekonomsko analizo variant.

10.2.1 Upoštevana izhodišča za finančno analizo

Za finančno analizo so v tem poglavju izračunane finančne notranje stopnje donosa, finančne neto sedanje vrednosti in finančne relativne neto sedanje vrednosti za obe varianti izvedbe naložbe v ureditev cestnega odseka Ljubljanske ulice. Pri izračunu navedenih kazalnikov je upoštevana metoda diskontiranja (DCF).

Osnovna izhodišča in glavne predpostavke, upoštevane pri izračunu upravičenosti investicijskega projekta, so:

- Analiza stroškov in koristi je izdelana na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UEM)³⁷ in dokumenta Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020³⁸. Izračun diskontiranih vrednosti se prične z letom 1.
- Kot merila donosnosti naložbe so v finančno ekonomski analizi uporabljeni kazalniki finančne interne stopnje donosa naložbe – FIRR, finančne neto sedanje vrednosti projekta – FNPV in finančne relativne neto sedanje vrednosti – RFNPV, ob upoštevanju 4-odstotne diskontne stopnje v skladu z UEM.

Ugotavljala se je finančna donosnost projekta, ki se presoja na podlagi ocenjene finančne neto sedanje vrednosti FNPV in finančne interne stopnje donosnosti projekta FIRR. Ti kazalniki pokažejo zmožnost neto prihodkov, da povrnejo stroške naložbe, ne glede na to, kako so ti financirani. Pogoji, da se za naložbo lahko zaprosi za prispevek iz evropskih skladov, je negativna FNPV, FIRR pa mora biti nižja od diskontne stopnje, ki je bila uporabljena v analizi.

Finančna trajnost (vzdržnost – pokritost) projekta je ocenjena s preverjanjem, ali so skupni (nediskontirani) neto denarni tokovi v referenčnem obdobju pozitivni. Ti neto denarni tokovi vključujejo investicijske stroške, vse vire financiranja (lokalne, nacionalne in sredstva EU) in neto prihodke.

Projekt je preučen z vidika diskontiranih denarnih tokov oz. kumulativnega neto denarnega toka projekta, ki kaže, ali je projekt finančno zdržen oz. ali se s projektom ustvarjajo ustrezni in dovolj visoki prihodki za kritje stroškov.

Ob tem so bile upoštevane sledeče predpostavke modela:

³⁷ Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16)

³⁸ Evropska komisija, december 2014

- Pri postavki investicijski stroški je bil upoštevan 22-odstotni DDV.
- Stroški in prihodki, ki so bili upoštevani pri finančnih izračunih, ne vključujejo davkov.
- Opazovano obdobje, za katerega so pripravljene izračuni, je ekonomska doba 30 let, kakor je priporočeno v dokumentu Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020.
- Upoštevana je 4-odstotna diskontna stopnja.
- Vse vrednosti so izražene v EUR.

10.2.2 Upoštevana izhodišča za ekonomsko analizo

Pri ekonomski analizi je treba vložke projekta oceniti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, donos pa glede na plačilno pripravljenost potrošnikov. Oportunitetni stroški ne ustrezajo nujno opazovanim finančnim stroškom in tudi plačilna pripravljenost ni vedno pravilno prikazana z opazovanimi tržnimi cenami, ki so lahko izkrivljene ali jih celo ni. Ekonomska analiza je izdelana z vidika celotne družbe in ne tako kot finančna, ki predstavlja samo koristi lastnika kapitala. Denarni tokovi iz finančne analize se upoštevajo kot izhodišče ekonomske analize. Zato morajo:

- koristi presežati stroške projekta,
- sedanja vrednost ekonomskih koristi presežati neto sedanjo vrednost stroškov.

Da sta ta pogoja izpolnjena, kažejo naslednji izračunani kazalniki:

- upravičenost projekta z ekonomskega vidika prikazuje ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV), ki mora biti večja od nič;
- ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) mora biti večja od družbene diskontne stopnje;
- razmerje med koristmi in stroški, tj. količnik koristnosti (B/C), mora biti večji od ena.

Cilj analize stroškov in koristi je določiti ekonomsko vrednost projekta z določanjem dodatnih koristi, ki jih bo povzročilo izvajanje projekta. Projekt ima več posrednih ekonomskih, družbenih in socialnih vplivov. Projekt je mogoče pravilno oceniti le z upoštevanjem teh vplivov, ki so največkrat povezani z razvojem.

Denarni tok iz finančne analize se povzame za izračune ekonomske analize.

Socialno ekonomska analiza stroškov in koristi je ena izmed metod ekonomskih analiz. Analiza omogoča pregled socialnih in družbenih vplivov izvajanja projekta na ekonomijo občin oziroma regije ali celo države. Metodologija je zasnovana na izračunu dodatnih prihodkov iz proizvodov ali storitev, ki bodo posredno ustvarjeni zaradi novega projekta. Izhodišče za ekonomsko analizo je finančna analiza na ravni celotnega projekta.

Glavne predpostavke modela so:

- upoštevani so dodatni stroški in prihodki (koristi) na ravni celotnega projekta,
- opazovano obdobje je 30 let,
- upoštevana je 4,0-odstotna diskontna stopnja,
- upoštevani so investicijski stroški brez DDV in drugih dajatev (npr. prispevki na bruto plače).

10.3 Analiza stroškov in koristi variante 1

Varianta 1 je predstavljena v točki 10.1.1; tu so povzete le ključne značilnosti.

Povzetek značilnosti variante 1 – naložba brez financiranja iz mehanizma CTN

Pri tej varianti MO Maribor za naložbo ne bo iskala/pridobila sofinanciranja iz mehanizma CTN. Lastnih sredstev za celotno naložbo nima, tudi dodatno zadolževanje občine v tem času ni možno, saj je MO Maribor že najela ali bo najela posojila za predfinanciranje stroškov izvajanja tekočih in načrtovanih naložb, ki bodo pozneje povrnjeni iz evropskih in državnih virov. Investitor ocenjuje, da bi lahko naložbo začel izvajati šele čez pet let, leta 2030, z najetjem dolgoročnega posojila v višini 2,500.000,00 EUR in jo zaključil v začetku leta 2031.

10.3.1 Investicijska vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi popisov del s projektantskim predračunom ter podatkov MO Maribor z oceno ostalih stroškov. Ocenjena vrednost naložbe po stalnih cenah znaša 2.891.571,60 EUR z vključenim neodbitnim DDV.

Preglednica 10: Ocenjena vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del – stalne cene

Ozn.	Opis del	2025	2026–2029	2030	2031	Skupaj v EUR
1	Cesta, pešci, kolesarji		0,00	939.261,10	234.815,28	1.174.076,38
2	Komunalna infrastruktura		0,00	963.343,54	240.835,89	1.204.179,43
3	Zasaditve		0,00	253.024,73	63.256,18	316.280,91
4	Urbana oprema		0,00	71.858,00	17.964,50	89.822,50
5	Storitve zunanjih izvajalcev	56.094,38	0,00	38.942,40	9.735,60	104.772,38
6	Inform. in komuniciranje		0,00	2.440,00	0,00	2.440,00
7	Skupaj naložba		0,00	2.268.869,77	566.607,45	2.891.571,60

Pripravljalna dela (izdelava dokumentacije) bodo izvedena v letu 2025. Urejanje ceste se bo začelo leta 2030 (pribl. 80 % stroškov) in zaključilo leta 2031 (20 % stroškov). Za preračun stroškov naložbe v tekoče cene so bile uporabljene javno objavljene napovedane stopnje inflacije (UMAR, JNGG, september 2025): 2,7 % za leto 2025, za leta po letu 2027 pa 2,2 % letno, ker uradne napovedi še ni. Ocenjena vrednost naložbe po tekočih cenah znaša 3.258.110,90 EUR z vključenim neodbitnim DDV in je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 11: Ocenjena vrednost variante 1 z dinamiko izvajanja del – tekoče cene

Ozn.	Opis del	2025	2026–2029	2030	2031	Skupaj v EUR
1	Cesta, pešci, kolesarji		0,00	1.060.678,44	265.169,62	1.325.848,06
2	Komunalna infrastruktura		0,00	1.087.874,00	271.968,50	1.359.842,50
3	Zasaditve		0,00	285.732,98	71.433,24	357.166,23
4	Urbana oprema		0,00	81.147,01	20.286,75	101.433,76
5	Storitve zunanjih izvajalcev	56.094,38	0,00	43.976,45	10.994,11	111.064,94
6	Inform. in komuniciranje		0,00	2.755,42	0,00	2.755,42
7	Skupaj naložba	56.094,38	0,00	2.562.164,30	639.852,22	3.258.110,90

10.3.2 Viri in dinamika financiranja variante 1

MO Maribor bi morala izvedbo naložbe financirati z lastnimi sredstvi. Vendar za izvedbo naložbe v letih 2030–2031 ne bi mogla zagotoviti proračunskih sredstev, zato bi morala najeti bančno posojilo v višini 2.500.000,00 EUR z dobo vračila 5 let. S posojilom bi financirala 76,73 % naložbe. Viri financiranja so prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 12: Viri in dinamika financiranja variante 1 – tekoče cene

Ozn	Leto	2025	2026–2029	2030	2031	Skupaj v EUR	Struktura %
1	Lastna sredstva MOM	56.094,38	0,00	0,00	554.794,30	758.110,90	23,27
2	Dolgoročno posojilo	0,00	0,00	2.500.000,00	0,00	2.500.000,00	76,73
3	Skupaj MO Maribor	56.094,38	0,00	2.500.000,00		3.258.110,90	100,00

Pri sedanjih pogojih zadolževanja³⁹ bi bila:

- višina posojila: 2.500.000,00 EUR,
- letna efektivna obrestna mera (EOM): 3,99 %,
- doba vračanja posojila: 5 let.

Stroški posojila so prikazani v amortizacijskem načrtu:

Preglednica 13: Amortizacijski načrt vračila dolgoročnega posojila po letih, v EUR

Leta	Glavnica	Obrok	Obresti	Anuitete	Stroški	Obr. in stroški
2030	2.500.000,00	500.000,00	61.312,50	561.312,50	25.000,00	86.312,50
2031	2.000.000,00	500.000,00	47.812,50	547.812,50	20.416,67	68.229,17
2032	1.500.000,00	500.000,00	34.312,50	534.312,50	15.416,67	49.729,17
2033	1.000.000,00	500.000,00	20.812,50	520.812,50	10.416,67	31.229,17
2034	500.000,00	500.000,00	7.312,50	507.312,50	5.416,67	12.729,17
Skupaj	0,00	2.500.000,00	171.562,50	2.671.562,50	76.666,68	248.229,18

Ocenjeni skupni stroški posojila (obresti in stroški vodenja) bi znašali 248.229,18 EUR in naložba bi se s tem dodatno podražila za 7,60 %.

10.3.3 Finančna analiza variante 1

Ocena stroškov vzdrževanja in amortizacija

V nadaljevanju so prikazani stroški tekočega vzdrževanja ceste, zelenic in nasadov ter urbane opreme za varianto 1 za opazovano obdobje 30 let. Po prvih desetih letih obratovanja in nato vsakih pet let je predviden znesek za večja popravila (investicijsko vzdrževanje). Pri varianti 1 so strošek tudi obresti in vodenje dolgoročnega posojila.

³⁹ Obrestna mera 6M EURIBOR + 0,75 %, Odlok o proračunu Mestne občine Maribor za leto 2025, MUV, št. 8/25

Ocenjen letni strošek vzdrževanja 805 m dolgega cestnega odseka bo po sedanjih cenah znašal 4.591,00 EUR. Redno vzdrževanje ceste se začne v začetku leta 2031. Večja popravila (investicijsko vzdrževanje) so predvidena prvič po 10 letih obratovanja, nato pa vsakih pet let v višini približno 2 % skupne vrednosti naložbe (GOI del, nasadov in urbane opreme), tj. približno 41.300,00 EUR po sedanjih cenah. Predvideno je 1-odstotno povečanje stroškov vzdrževanja. Viri podatkov za stroške tekočega in investicijskega vzdrževanja so navedeni v poglavju 9 Analiza tržnih možnosti. Predvideni stroški vzdrževanja so prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 14: **Predvideni stroški vzdrževanja po letih, varianta 1, v EUR**

Postavke	2025–30	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Redno vzdrževanje	0,00	4.825,19	4.873,44	4.922,17	4.971,40	5.021,11	5.071,32	5.122,03
Investic. vzdrževanje	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	0,00	4.825,19	4.873,44	4.922,17	4.971,40	5.021,11	5.071,32	5.122,03

nadaljevanje preglednice

Postavke	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Redno vzdrževanje	5.173,25	5.224,99	5.277,24	5.330,01	5.383,31	5.437,14	5.491,51	5.546,43
Investic. vzdrževanje	0,00	0,00	0,00	50.538,14				
Skupaj	5.173,25	5.224,99	5.277,24	55.868,15	5.383,31	5.437,14	5.491,51	5.546,43

nadaljevanje preglednice

Postavke	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
Redno vzdrževanje	5.601,89	5.657,91	5.714,49	5.771,64	5.829,35	5.887,65	5.946,52	6.005,99	6.066,05
Investic. vzdrževanje	53.116,09					55.825,55			
Skupaj	58.717,99	5.657,91	5.714,49	5.771,64	5.829,35	61.713,19	5.946,52	6.005,99	6.066,05

Letni stroški tekočega vzdrževanja cestnega odseka preurejene Ljubljanske ulice znašajo od 4.825,19 EUR v letu 2031 do 6.066,05 EUR v zadnjem opazovanem letu. Stroški investicijskega vzdrževanja v opazovanem obdobju so predvideni v letih 2041, 2046 in 2051 ter se gibljejo od 50.538,14 EUR v letu 2041 do 55.825,55 EUR v letu 2051.

Amortizacija osnovnih sredstev po letih je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 15: **Stroški amortizacije varianta 1 po letih, v EUR**

Postavke	Nab. vred.	Am. st.	2025-30	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Cesta	1.709.346,03	3,50%	0,00	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11
Nasadi	278.091,60	10,00%	0,00	27.809,16	27.809,16	27.809,16	27.809,16	27.809,16	27.809,16
Oprema	78.976,89	20,00%	0,00	15.795,38	15.795,38	15.795,38	15.795,38	15.795,38	0,00
Skupaj	2.066.414,52		0,00	103.431,65	103.431,65	103.431,65	103.431,65	103.431,65	87.636,27

nadaljevanje preglednice

Postavke	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043 2054	Ostane vrednosti
Cesta	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	273.495,36
Nasadi	27.809,16	27.809,16	27.809,16	27.809,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Oprema	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	87.636,27	87.636,27	87.636,27	87.636,27	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	273.495,36

Cesta, nasadi in oprema se začnejo amortizirati leta 2031. Ocenjeni strošek letne amortizacije osnovnih sredstev bo znašal od 103.431,65 EUR med letoma 2031 in 2035, 87.636,27 EUR med letoma 2035 in 2040, pozneje pa 59.827,11 EUR do konca opazovanega obdobja. Ostanek vrednosti znaša 273.495,36 EUR.

Prihodki – transferji iz proračuna

Naložba ne bo ustvarjala prihodkov. MO Maribor bo vzdrževalcu – članu JHMB – s transferji iz mestnega proračuna pokrivala stroške vzdrževanja ceste, zelenic in nasadov ter urbane opreme. Prihodke za obresti in stroške dolgoročnega posojila bo ustvarjala iz proračunskih virov. Transferji iz proračuna za stroške vzdrževanja in posojilo so prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 16: **Proračunska sredstva za vzdrževanje in posojilo, varianta 1**

Postavke	2025–	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
- za tekoče vzdrževanje		0,00	4.825,19	4.873,44	4.922,17	4.971,40	5.021,11	5.071,32	5.122,03
- za investic. vzdrževanje		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- za obresti in str. posojila		86.312,50	68.229,17	49.729,17	31.229,17	12.729,17	0,00	0,00	0,00
Skupaj		86.312,50	73.054,36	54.602,61	36.151,34	17.700,57	5.021,11	5.071,32	5.122,03

nadaljevanje preglednice

Postavke	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
- za tekoče vzdrževanje	5.173,25	5.224,99	5.277,24	5.330,01	5.383,31	5.437,14	5.491,51	5.546,43	5.601,89
- za investic. vzdrževanje	0,00	0,00	0,00	50.538,14	0,00	0,00	0,00	0,00	53.116,09
- za obresti in str. posojila	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	5.173,25	5.224,99	5.277,24	55.868,15	5.383,31	5.437,14	5.491,51	5.546,43	58.717,99

nadaljevanje preglednice

Postavke	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
- za tekoče vzdrževanje	5.657,91	5.714,49	5.771,64	5.829,35	5.887,65	5.946,52	6.005,99	6.066,05
- za investic. vzdrževanje	0,00	0,00	0,00	0,00	55.825,55	0,00	0,00	0,00
- za obresti in str. posojila	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	5.657,91	5.714,49	5.771,64	5.829,35	61.713,19	5.946,52	6.005,99	6.066,05

Izračun finančne učinkovitosti variante 1

Na podlagi navedenih podatkov je v naslednji preglednici (naslednja stran) izračunan denarni (finančni) tok variante 1.

Preglednica 17: Denarni (finančni) tok variante 1, v EUR

Leto	Stroški naložbe	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
2025	56.094,38	0,00	0,00	0,00	-56.094,38	-53.936,90
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	2.268.869,77	86.312,50	86.312,50	0,00	-2.268.869,77	-1.793.120,74
2031	566.607,45	73.054,36	73.054,36	0,00	-566.607,45	-430.575,09
2032	0,00	54.602,61	54.602,61	0,00	0,00	0,00
2033	0,00	36.151,34	36.151,34	0,00	0,00	0,00
2034	0,00	17.700,57	17.700,57	0,00	0,00	0,00
2035	0,00	5.021,11	5.021,11	0,00	0,00	0,00
2036	0,00	5.071,32	5.071,32	0,00	0,00	0,00
2037	0,00	5.122,03	5.122,03	0,00	0,00	0,00
2038	0,00	5.173,25	5.173,25	0,00	0,00	0,00
2039	0,00	5.224,99	5.224,99	0,00	0,00	0,00
2040	0,00	5.277,24	5.277,24	0,00	0,00	0,00
2041	0,00	55.868,15	55.868,15	0,00	0,00	0,00
2042	0,00	5.383,31	5.383,31	0,00	0,00	0,00
2043	0,00	5.437,14	5.437,14	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	5.491,51	5.491,51	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	5.546,43	5.546,43	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	58.717,99	58.717,99	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	5.657,91	5.657,91	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	5.714,49	5.714,49	0,00	0,00	0,00
2049	0,00	5.771,64	5.771,64	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	5.829,35	5.829,35	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	61.713,19	61.713,19	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	5.946,52	5.946,52	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	6.005,99	6.005,99	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	6.066,05	6.066,05	273.495,36	273.495,36	84.323,73
Skupaj	2.891.571,60	537.860,98	537.860,98	273.495,36	-2.618.076,24	-2.193.309,01
Diskontir.	2.277.632,73	318.806,46	318.806,46	84.323,73		

10.3.4 Ekonomska analiza variante 1

Izhodišče za ekonomsko analizo je finančna analiza na ravni celotnega projekta. Pri tem so upoštevani:

Davčni popravki:

- Upoštevan je prihodek državnega proračuna za obračunan davek na dodano vrednost.

Popravki zaradi eksternalij (zunanjih učinkov):

- Pri izračunu ekonomskih kazalnikov naložbe so bili upoštevani naslednji korekcijski faktorji:

Korekcijski faktor gradbenih del =	- za delovno silo 40 % (0,40 x 0,72 Cf za NKV delovno silo) - za material in storitve 50 % (0,50 x 0,80 Cf za mat. in stor.) - za dobiček 10 % (cf je 0) (0,40*0,72) + (0,50*0,8) + (0,1*1)	0,78
Korekcijski faktor ostalih stroškov =		0,91
Korekcijski faktor za prihodke =		1,00
Korekcijski faktor za ostanek vrednosti =		1,00

Družbeni stroški in koristnost naložbe izhajajo iz:

A) Stroški:

- vrednost investicije, znižana za DDV, znaša 2.424.030,09 EUR.

B) Koristi:

- iz gradbenih del na podlagi izvajalskih pogodb v skupni višini 1.919.648,10 EUR.

Preglednica 18: **Koristi ureditve Ljubljanske v skladu z načeli trajnostne mobilnosti**

Korekcijski faktor	Koristi	Vrednost v EUR
0,7800	GOI dela	1.764.770,35
0,9100	Oprema	66.998,75
1,0000	Ostalo	87.879,00
	Skupaj koristi	1.919.648,10

Predpostavke za oceno koristi:

- Večja varnost v prometu/zmanjšanje stroškov prometnih nesreč: na podlagi Ocene družbenoekonomskih stroškov prometnih nesreč na cestah v Sloveniji v letu 2024⁴⁰ znaša strošek prometne nesreče brez poškodovanih 8.480,00 EUR. Ob predpostavki, da se na obravnavanem odseku Ljubljanske ulice zgodi 5 prometnih nesreč letno, znašajo koristi preprečitve teh nesreč 42.400,00 EUR letno. V obdobju petih let bi iz tega naslova nastale koristi v višini **212.000,00 EUR**.
- Povečanje vrednosti nepremičnin: ureditev cestnih in občestnih površin bo izboljšala bivalne pogoje in kakovost življenja na območju dela Ljubljanske ulice. Zato bo vplivala na povečanje ekonomske koristi iz naslova povečanja vrednosti nepremičnin (stanovanj). Korekcijski faktor je 1.

Po podatkih GURS je bilo na širšem območju, kamor bo umeščena investicija, v letu 2024 prodanih za 4.831.000,00 EUR nepremičnin (stanovanj).

Preglednica 19: **Realizacija prodaje nepremičnin na območju Maribor – Center**

Leto	Vrsta nepremičnine	Površina prodanih nepremičnin v m ²	Vrednost nepremičnin v EUR	Vrednost EUR/m ²
2024	Stanovanja	2.337	4.831.000	2.067
	Skupaj	2.337	4.831.000	2.067

Vir: GURS, 2025

⁴⁰ Vir: Ocena družbenoekonomskih stroškov prometnih nesreč na cestah v Sloveniji v letu 2024, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, <https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/druzbeno-ekonomskih-stroskov-prometnih-nesrec/>

Predpostavljamo, da bi se z ureditvijo površin za promet, pešce in kolesarje ob Ljubljanski ulici povečala vrednost nepremičnin na območju, kot prikazuje naslednja preglednica.

Preglednica 20: **Koristi iz naslova povečanja vrednosti nepremičnin**

Povečanje vrednosti nepremičnin (stanovanj)	Vrednost v EUR
2.067 EUR/m ² se poveča za 2 % = 41,34 EUR/m ²	41,34
Predpostavljena letna površina prodanih stanovanj = 2.000 m ²	82.680,00
Skupaj	82.680,00

Predpostavljamo, da se bodo cene nepremičnin povečevale za 2 % še 5 let po ureditvi Ljubljanske ulice. Skupne koristi iz naslova povečanja vrednosti nepremičnin bi znašale **413.400,00 EUR**.

Skupne koristi znašajo:

- iz gradbenih del v skupni višini 1.919.648,10 EUR;
- zaradi večje varnosti v višini 212.000,00 EUR v obdobju 5 let
- zaradi povečanja vrednosti nepremičnin v višini 413.400,00 EUR v obdobju 5 let;

Preglednica 21: **Kazalniki ekonomske učinkovitosti naložbe, varianta 1**

Naziv	Kratica	Vrednost
Ekonomska diskontna stopnja		4,00 %
Ekonomska interna stopnja donosnosti	EIRR	5,72 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	ENPV	25.856,49 EUR
Stopnja družbene koristi	B/C ratio	1,0135

V naslednji preglednici je prikazan ekonomski tok naložbe.

Preglednica 22: **Ekonomski tok naložbe, v EUR**

Leto	Stroški		Koristi		Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
	Stroški naložbe brez DDV	Gradnja	Zmanjšanje stroškov prometnih nesreč	Povečanje vrednosti nepremičnin		
2025	47.024,42	37.239,77	0,00	0,00	-9.784,64	-9.408,31
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	1.902.013,63	1.506.250,63	0,00	0,00	-395.763,00	-312.777,25
2031	474.992,05	376.157,70	0,00	0,00	-98.834,35	-75.105,98
2032	0,00	0,00	42.400,00	82.680,00	125.080,00	91.394,73
2033	0,00	0,00	42.400,00	82.680,00	125.080,00	87.879,55
2034	0,00	0,00	42.400,00	82.680,00	125.080,00	84.499,57
2035	0,00	0,00	42.400,00	82.680,00	125.080,00	81.249,58
2036	0,00	0,00	42.400,00	82.680,00	125.080,00	78.124,60
2037	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2038	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2039	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2040	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Leto	Stroški	Koristi			Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
	Stroški naložbe brez DDV	Gradnja	Zmanjšanje stroškov prometnih nesreč	Povečanje vrednosti nepremičnin		
2041	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2043	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2049	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	2.424.030,09	1.919.648,10	212.000,00	413.400,00	121.018,01	25.856,49
Diskont.	1.909.359,70	1.512.068,16	143.440,01	279.708,02		

10.4 Analiza stroškov in koristi variante 2

Varianta 2 je predstavljena v točki 10.1.2; tu so povzete le ključne značilnosti.

Povzetek značilnosti variante 2 – naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki

Pri tej varianti bo MO Maribor pridobila sredstva za sofinanciranje naložbe iz mehanizma CTN v višini več kot 68 % vrednosti celotne naložbe (v tekočih cenah), z lastnimi sredstvi bo pokrila 20 % upravičenih in neupravičene stroške. Naložba bo izvedena v letih 2026 in 2027. Ker ne bo treba najeti posojila in odložiti začetka gradnje, dodatnih povišanj stroškov naložbe ni.

10.4.1 Investicijska vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi popisov del s projektantskim predračunom ter podatkov MO Maribor z oceno ostalih stroškov. Ocenjena vrednost naložbe po stalnih cenah znaša 2.891.571,60 EUR z vključenim DDV.

Preglednica 23: Ocenjena vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del – stalne cene

Ozn.	Opis del	2025	2026	2027	Skupaj v EUR
1	Cesta s površ. za pešce in kolesarje	0,00	1.045.353,21	128.723,17	1.174.076,38
2	Komunalna infrastruktura	0,00	645.576,52	558.602,91	1.204.179,43
3	Ozelenitve – zasaditve	0,00	0,00	316.280,91	316.280,91
4	Urbana oprema	0,00	0,00	89.822,50	89.822,50
5	Storitve zunanjih izvajalcev	56.094,38	29.206,80	19.471,20	104.772,38
6	Informiranje in komuniciranje	0,00	2.440,00	0,00	2.440,00
7	SKUPAJ NALOŽBA	56.094,38	1.722.576,53	1.112.900,69	2.891.571,60

Pripravljalna dela, tj. izdelava projektne, investicijske idr. dokumentacije, so/bodo izvedena v letu 2025. Urejanje cestnega odseka bo potekalo v letih 2026 in 2027. Za preračun stroškov naložbe v tekoče cene so bile uporabljene javno objavljene napovedane stopnje inflacije⁴¹: 2,5 % za leto 2025, 2,4 % za leto 2026 in 2,2 % za leto 2027. Predvideno je, da bo v letu 2026 nastalo približno 60 %, v letu 2027 pa približno 40 % stroškov gradnje. Ocenjena vrednost naložbe po tekočih cenah znaša 3.057.909,45 EUR z DDV in je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 24: **Ocenjena vrednost variante 2 z dinamiko izvajanja del – tekoče cene**

Ozn.	Opis del	2025	2026	2027	Skupaj v EUR
1	Cesta s površ. za pešce in kolesarje	0,00	1.097.202,74	138.080,19	1.235.282,93
2	Komunalna infrastruktura	0,00	677.597,11	599.208,42	1.276.805,53
3	Ozelenitve – zasaditve	0,00	0,00	339.271,75	339.271,75
4	Urbana oprema	0,00	0,00	96.351,81	96.351,81
5	Storitve zunanjih izvajalcev	56.094,38	30.655,45	20.886,58	107.636,41
6	Informiranje in komuniciranje	0,00	2.561,02	0,00	2.561,02
7	SKUPAJ NALOŽBA	56.094,38	1.808.016,32	1.193.798,75	3.057.909,45

10.4.2 Viri in dinamika financiranja variante 2

MO Maribor načrtuje financiranje naložbe iz sredstev mehanizma CTN in lastnih virov. Iz mehanizma CTN lahko prejme 80-odstotno financiranje upravičenih stroškov – US (vključno z upravičenim DDV), 20 % upravičenih in neupravičene stroške (NUS) pa bo financirala z lastnimi sredstvi. Viri in dinamika financiranja naložbe so prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 25: **Viri in dinamika nastajanja stroškov variante 2, tekoče cene, v EUR**

Ozn.	Leto	2025	2026	2027	Skupaj 2025–2027	Struktura %
1.	Upravičeni stroški (US)	44.875,50	1.801.885,23	762.935,11	2.609.695,84	
1.1	CTN - Podpora Unije - 80 % US, od tega		1.477.408,58	610.348,09	2.087.756,67	68,27
a	- ESRR 85 %		1.255.797,29	518.795,87	1.774.593,16	
b	- proračun RS 15 %		221.611,29	91.552,21	313.163,50	
1.2	US lastna sredstva MO Maribor	44.875,50	324.476,65	152.587,02	521.939,17	
2	Neupravičeni stroški (NUS) – MOM	11.218,88	6.131,09	430.863,64	448.213,61	
3	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS	56.094,38	1.808.016,32	1.193.798,75	3.057.909,45	100,00
4	SKUPAJ FINANCIRANJE MO MARIBOR	56.094,38	330.607,74	583.450,66	970.152,78	31,73

Izvedba naložbe v skladu z varianto 2 bi se financirala:

- znesek 970.152,78 EUR oz. **31,73 %** vrednosti celotne naložbe iz proračuna MO Maribor,
- znesek 2.087.756,67 EUR oz. **68,27 %** vrednosti celotne naložbe iz mehanizma CTN.

⁴¹ Jesenska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, september 2025

10.4.3 Finančna analiza variante 2

Ocena stroškov vzdrževanja in amortizacija

V nadaljevanju so prikazani stroški tekočega vzdrževanja ceste s površinami za pešce in kolesarje, zelenic z nasadi in drevoredov ter urbane opreme. Naložba bo začela obratovati v drugi polovici leta 2027. Prvič 10 let po začetku obratovanja, nato pa vsakih pet let so predvidena večja popravila (investicijsko vzdrževanje). Viri podatkov za stroške tekočega in investicijskega vzdrževanja so navedeni v poglavju 9 Analiza tržnih možnosti.

Preglednica 26: **Predvideni stroški vzdrževanja, varianta 2 po letih, v EUR**

Postavke	2025–	2027*	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Redno vzdrževanje	0,00	2.341,64	4.730,11	4.777,41	4.825,19	4.873,44	4.922,17	4.971,40	5.021,11	5.071,32
Investic. vzdrževanje	0,00									
Skupaj	0,00	2.341,64	4.730,11	4.777,41	4.825,19	4.873,44	4.922,17	4.971,40	5.021,11	5.071,32

* Opomba: leta 2027 le 6 mesecev!

nadaljevanje preglednice

Postavke	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Redno vzdrževanje	5.122,03	5.173,25	5.224,99	5.277,24	5.330,01	5.383,31	5.437,14	5.491,51	5.546,43	5.601,89
Investic. vzdrževanje		46.077,10					48.427,50			
Skupaj	5.122,03	51.250,36	5.224,99	5.277,24	5.330,01	5.383,31	53.864,64	5.491,51	5.546,43	5.601,89

nadaljevanje preglednice

Postavke	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
Redno vzdrževanje	5.657,91	5.714,49	5.771,64	5.829,35	5.887,65	5.946,52	6.005,99	6.066,05	6.126,71
Investic. vzdrževanje		50.897,79					53.494,09		
Skupaj	5.657,91	56.612,28	5.771,64	5.829,35	5.887,65	5.946,52	59.500,07	6.066,05	6.126,71

Letni stroški tekočega vzdrževanja cestnega odseka preurejene Ljubljanske ulice (varianta 2) znašajo od 4.730,11 EUR v letu 2028 (prvo polno leto obratovanja) do 6.126,71 EUR v zadnjem opazovanem letu. Stroški investicijskega vzdrževanja v opazovanem obdobju so predvideni v letih 2037, 2042, 2047 in 2052 ter se gibljejo od 51.250,36 EUR v letu 2036 do 59.500,07 EUR v letu 2052.

Amortizacija osnovnih sredstev po letih je prikazana v naslednji preglednici:

Preglednica 27: **Stroški amortizacije varianta 2 po letih, v EUR**

Postavke	Nab. vred.	Am. st.	2025–26	2027*	2028	2029	2030	2031	2032
Cesta	1.709.346,03	3,50 %	0,00	29.913,56	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11
Nasadi	278.091,60	10,00 %	0,00	13.904,58	27.809,16	27.809,16	27.809,16	27.809,16	27.809,16
Oprema	78.976,89	20,00 %	0,00	7.897,69	15.795,38	15.795,38	15.795,38	15.795,38	7.897,69
Skupaj	2.066.414,52		0,00	51.715,82	103.431,65	103.431,65	103.431,65	103.431,65	95.533,96

* Opomba: leta 2027 le 6 mesecev!

nadaljevanje preglednice

Postavke	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039 2054	Ostanek vrednosti
Cesta	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	59.827,11	64.100,48
Nasadi	27.809,16	27.809,16	27.809,16	27.809,16	13.904,58	0,00	0,00	0,00	0,00
Oprema	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	87.636,27	87.636,27	87.636,27	87.636,27	73.731,69	59.827,11	59.827,11	59.827,11	64.100,48

Cesta, nasadi in oprema se začnejo amortizirati v drugi polovici leta 2027. Ocenjeni strošek letne amortizacije osnovnih sredstev bo znašal od 103.431,65 EUR med letoma 2028 (prvo polno leto obratovanja) in 2031, 87.636,27 EUR med letoma 2033 in 2036, pozneje pa 59.827,11 EUR do konca opazovanega obdobja. Ostanek vrednosti znaša 64.100,48 EUR.

Prihodki – transferji iz proračuna

Naložba ne bo ustvarjala prihodkov. MO Maribor bo vzdrževalcu – članu JHMB – s transferji iz mestnega proračuna pokrivala stroške vzdrževanja ceste, zelenic in nasadov ter urbane opreme. Transferji iz proračuna za stroške vzdrževanja so prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 28: Proračunska sredstva za vzdrževanje, varianta 2, v EUR

Postavke	2025–	2027*	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Tekoče in inv. vzdrževanje	0,00	2.341,64	4.730,11	4.777,41	4.825,19	4.873,44	4.922,17	4.971,40	5.021,11	5.071,32
Skupaj	0,00	2.341,64	4.730,11	4.777,41	4.825,19	4.873,44	4.922,17	4.971,40	5.021,11	5.071,32

* Opomba: leta 2027 le 6 mesecev!

nadaljevanje preglednice

Postavke	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Tekoče in inv. vzdrževanje	5.122,03	51.250,36	5.224,99	5.277,24	5.330,01	5.383,31	53.864,64	5.491,51	5.546,43	5.601,89
Skupaj	5.122,03	51.250,36	5.224,99	5.277,24	5.330,01	5.383,31	53.864,64	5.491,51	5.546,43	5.601,89

nadaljevanje preglednice

Postavke	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
Tekoče in inv. vzdrževanje	5.657,91	56.612,28	5.771,64	5.829,35	5.887,65	5.946,52	59.500,07	6.066,05	6.126,71
Skupaj	5.657,91	56.612,28	5.771,64	5.829,35	5.887,65	5.946,52	59.500,07	6.066,05	6.126,71

Izračun finančne učinkovitosti variante 2

Na podlagi navedenih podatkov je v naslednji preglednici (naslednja stran) izračunan denarni (finančni) tok variante 2.

Preglednica 29: Denarni (finančni) tok variante 2, v EUR

Leto	Stroški naložbe	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
2025	56.094,38	0,00	0,00	0,00	-56.094,38	-53.936,90
2026	1.722.756,53	0,00	0,00	0,00	-1.722.756,53	-1.592.785,25
2027	1.112.900,69	2.341,64	2.341,64	0,00	-1.112.900,69	-989.364,66
2028	0,00	4.730,11	4.730,11	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	4.777,41	4.777,41	0,00	0,00	0,00
2030	0,00	4.825,19	4.825,19	0,00	0,00	0,00
2031	0,00	4.873,44	4.873,44	0,00	0,00	0,00
2032	0,00	4.922,17	4.922,17	0,00	0,00	0,00
2033	0,00	4.971,40	4.971,40	0,00	0,00	0,00
2034	0,00	5.021,11	5.021,11	0,00	0,00	0,00
2035	0,00	5.071,32	5.071,32	0,00	0,00	0,00
2036	0,00	5.122,03	5.122,03	0,00	0,00	0,00
2037	0,00	51.250,36	51.250,36	0,00	0,00	0,00
2038	0,00	5.224,99	5.224,99	0,00	0,00	0,00
2039	0,00	5.277,24	5.277,24	0,00	0,00	0,00
2040	0,00	5.330,01	5.330,01	0,00	0,00	0,00
2041	0,00	5.383,31	5.383,31	0,00	0,00	0,00
2042	0,00	53.864,64	53.864,64	0,00	0,00	0,00
2043	0,00	5.491,51	5.491,51	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	5.546,43	5.546,43	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	5.601,89	5.601,89	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	5.657,91	5.657,91	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	56.612,28	56.612,28	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	5.771,64	5.771,64	0,00	0,00	0,00
2049	0,00	5.829,35	5.829,35	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	5.887,65	5.887,65	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	5.946,52	5.946,52	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	59.500,07	59.500,07	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	6.066,05	6.066,05	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	6.126,71	6.126,71	64.100,48	64.100,48	19.763,37
Skupaj	2.891.751,60	347.024,36	347.024,36	64.100,48	-2.827.651,12	-2.616.323,44
Diskontir.	2.636.086,82	168.722,05	168.722,05	19.763,37		

Izračun ekonomske učinkovitosti variante 2

Preglednica 30: Kazalniki ekonomske učinkovitosti, varianta 2

Naziv	Kratika	Vrednost
Ekonomska diskontna stopnja		4,00 %
Ekonomska interna stopnja donosnosti	EIRR	9,66%
Ekonomska neto sedanja vrednost	ENPV	84.225,15 EUR
Stopnja družbene koristi	B/C ratio	1,0390

Na podlagi navedenih podatkov je v naslednji preglednici izračunan ekonomski tok variante 2.

Preglednica 31: **Ekonomski tok naložbe, varianta 2, v EUR**

Leto	Stroški	Koristi			Neto denarni tok (NDT)	Diskontiran NDT
	Stroški naložbe brez DDV	Gradnja	Zmanjšanje stroškov prometnih nesreč	Povečanje vrednosti nepremičnin		
2025	45.979,00	37.237,46	0,00	0,00	-8.741,54	-8.405,33
2026	1.412.095,49	1.143.627,37	0,00	0,00	-268.468,12	-248.213,87
2027	912.213,68	738.783,28	0,00	0,00	-173.430,40	-154.179,00
2028	0,00	0,00	42.400,00	82.680,00	125.080,00	106.918,91
2029	0,00	0,00	42.400,00	82.680,00	125.080,00	102.806,64
2030	0,00	0,00	42.400,00	82.680,00	125.080,00	98.852,54
2031	0,00	0,00	42.400,00	82.680,00	125.080,00	95.050,52
2032	0,00	0,00	42.400,00	82.680,00	125.080,00	91.394,73
2033	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2034	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2035	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2036	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2037	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2038	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2039	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2040	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2041	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2043	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2049	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	2.370.288,17	1.919.648,10	212.000,00	413.400,00	174.759,93	84.225,15
Diskont.	2.160.726,87	1.749.928,68	167.804,52	327.218,82		

10.5 Finančni in ekonomski kazalniki variant ter koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju

V nadaljevanju so izračunani finančni in ekonomski kazalniki upravičenosti za obe varianti.

10.5.1 Finančni kazalniki

V okviru finančnih kazalnikov so za obe varianti izračunani prihodki, stroški, ekonomičnost, donosnost, doba vračanja vloženih sredstev, finančna neto sedanja vrednost, finančna interna stopnja donosnosti in relativna neto sedanjo vrednost. Primerjava je prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 32: **Kazalniki finančne učinkovitosti po variantah**

Izračunani parametri	Varianta 1	Varianta 2
Prihodki (drugo leto po končanju naložbe)	36.151,34 EUR	4.777,41 EUR
Odhodki (drugo leto po končanju naložbe)	36.151,34 EUR	4.777,41 EUR
Dobiček/izguba	0,00 EUR	0,00 EUR
Ekonomičnost poslovanja	1,0000	1,0000
Donosnost poslovanja	0,00	0,00
Doba vračanja vloženih sredstev	27,96	27,96
Finančna interna stopnja donosnosti naložbe	-9,41 %	-12,88 %
Finančna neto sedanja vrednost naložbe	-2.193.309,01 EUR	-2.616.323,44 EUR
Relativna neto sedanja vrednost	-0,7585	-0,9048

Kazalniki so pojasnjeni v točki 10.9, kjer je navedena podrobnejša ocena variant.

10.5.2 Ekonomski kazalniki

V okviru ekonomskih kazalnikov so za obe varianti izračunani stroški in družbene koristi naložbe (diskontirane), ekonomska neto sedanja vrednost, ekonomska interna stopnja donosnosti in stopnja družbene koristi. Primerjava je prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 33: **Kazalniki ekonomske učinkovitosti po variantah**

Izračunani parametri	Varianta 1	Varianta 2
Stroški naložbe (diskontirani)	1.909.359,70 EUR	2.160.726,87 EUR
Družbene koristi naložbe (diskontirane)	1.935.216,19 EUR	2.244.952,02 EUR
Ekonomska neto sedanja vrednost naložbe	25.856,49 EUR	84.225,15 EUR
Ekonomska interna stopnja donosnosti naložbe	5,72 %	9,66 %
Stopnja družbene koristnosti	1,0135	1,0390

10.5.3 Koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju

Načrtovana naložba bo zagotavljala tudi koristi, ki jih ni mogoče izraziti v denarju, kot je na primer povečanje udobja pešcev in kolesarjev, ki ga bodo zagotavljale zelene površine ob površinah za pešce in kolesarje ter dvignjene ploščadi na križanjih z neprednostnimi cestami, ki bodo omogočale pešcem in kolesarjem prednostno in gladko nivojsko prečkanje križišč brez poglobljenih robnikov. Zmanjšanje obsega motornega prometa, ki je pričakovana posledica „poslabšanja pogojev“ za motorni promet zaradi zoženja voznih pasov, omejitve hitrosti in ukinitve vseh parkirišč ob cestnem odseku, bodo vplivale na zmanjšanje hrupa in izpustov iz motornih vozil, obcestne zelenice z drevesi in nasadi pa bodo povečale možnosti za ohranjanje in razvoj habitatov, kar bo vse vplivalo na povečanje kakovosti življenja prebivalcev v stanovanjskih stavbah ob cesti.

Po mnenju investitorja je zelo pomembna korist, ki je ni mogoče ovrednotiti v denarju, tudi zagotovitev pogojev za družbeno spremembo: za ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti za trajnostni razvoj mesta ter premislek in spreminjanje potovalnih navad z nadomeščanjem osebnih motornih vozil na kratkih dnevnih poteh s pešačenjem in kolesarjenjem ter kombiniranje peš hoje in kolesarjenja z javnim potniškim prometom za obvladovanje daljših razdalj.

10.6 Analiza tveganj in analiza občutljivosti za varianti

10.6.1 Ocena tveganj za obe varianti

Analiza tveganja se osredotoča na prepoznavanje in opredeljevanje možnih tveganj, ki bi lahko ogrozila izvedbo naložbe oz. negativno vplivala nanjo. V nadaljevanju so prikazane tri kritične skupine tveganj, in sicer: tveganja v zvezi z razvojem projekta in splošna tveganja, tveganja v zvezi z izvedbo naložbe ter tveganja, ki lahko nastanejo v fazi obratovanja naložbe, vključno s prikazom njihovega vpliva ter možnosti nastanka. Analiza tveganja je ocenjena verjetnost, da naložba ne bo zagotovila pričakovanih učinkov. Če je mogoče to verjetnost številčno izraziti, se imenuje stopnja tveganja.

Preglednica 34: Tveganja v zvezi z vodenjem projekta in splošna tveganja

Tveganje	Varianta 1		Varianta 2		Posledica tveganja	Ukrepi za zmanjšanje tveganja
	Stopnja tveganja	Ocena vpliva	Stopnja tveganja	Ocena vpliva		
Tveganje v zvezi z vodenjem priprave projekta	2	Čas: 3 Stroški: 2 Kakovost: 3	1	Čas: 3 Stroški: 2 Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none"> Projekt ne bo uspešno voden in pravočasno zaključen Sprejemanje napačnih odločitev Nejasno delegirane naloge Nejasno opredeljene odgovornosti in pristojnosti udeležencev v projektu 	<ul style="list-style-type: none"> Imenovanje izkušenega in strokovno usposobljenega odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta; Zagotovitev zunanjih in notranjih svetovalcev

Preglednica 35: Tveganja v zvezi z izvedbo naložbe

Tveganje	Varianta 1		Varianta 2		Posledica tveganja	Ukrepi za zmanjšanje tveganja
	Stopnja tveganja	Ocena vpliva	Stopnja tveganja	Ocena vpliva		
Tveganje v postopku izvedbe javnih naročil	2	Čas: 4 Stroški: 2 Kakovost: 3	2	Čas: 4 Stroški: 2 Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none"> Ponovitev postopka javnega naročila Pritožbe pri postopku javnega naročila 	<ul style="list-style-type: none"> Posebno pozornost nameniti postopku priprave javnega naročila
Tveganje v zvezi z izborom neustreznih zunanjih izvajalcev	3	Čas: 5 Stroški: 5 Kakovost: 3	2	Čas: 4 Stroški: 2 Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none"> Podaljšanje rokov izvedbe in potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev (rebalans proračuna) Zamude pri pridobitvi ustrezne dokumentacije Spreminjanje in dopolnjevanje dokumentacije 	<ul style="list-style-type: none"> Priprava kakovostne razpisne dokumentacije v skladu z zakonodajo; Jasno definiranje pogojev, ki jih mora ponudnik – izvajalec izpolniti (reference, kadrovska zasedba), in ustreznih meril za izbor ponudnika, Stalni nadzor nad delom izvajalcev za pravočasno ukrepanje
Tveganje zaradi nezadostnih finančnih sredstev	3	Čas: 5 Stroški: 5 Kakovost: 3	3	Čas: 3 Stroški: 1 Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none"> Projekt ne bo zaključen v predvidenem roku Potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev Izguba sredstev EU 	<ul style="list-style-type: none"> Priprave kvalitetne dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo Spremljanje izvajanja in pravočasno dokončanje projekta za pridobitev sredstev EU

Preglednica 36: Tveganje v zvezi z obratovanjem naložbe

Tveganje	Varianta 1		Varianta 2		Posledica tveganja	Ukrepi za zmanjšanje tveganja
	Stopnja tveganja	Ocena vpliva	Stopnja tveganja	Ocena vpliva		
Tveganja, povezana z vzdrževanjem	2	Čas: 3 Stroški: 4 Kakovost: 3	2	Čas: 3 Stroški: 4 Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none"> Slabo in neredno vzdrževanje Uničenje nasadov/opreme (vandalizem) Nezadovoljstvo uporabnikov 	<ul style="list-style-type: none"> Izbor odgovornih izvajalcev – vzdrževalcev Redno pregledovanje vozišč, površin za pešce in kolesarje, drevoredov in nasadov ter urbane opreme

Legenda stopenj tveganja (verjetnost dogodka):

1 – majhna verjetnost

2 – srednja verjetnost

3 – velika verjetnost

Legenda ocen vpliva:

0 – ni vpliva

1 – majhen vpliv

3 – srednji vpliv

4 – velik vpliv

5 – zelo velik vpliv

Tveganje v zvezi z razvojem projekta

Za razvoj oz. izvedbo projekta so pomembna predvsem finančna sredstva ter strokovno usposobljena ekipa za pripravo in spremljanje izvajanja projekta. MO Maribor je imenovala odgovornega vodjo projekta in projektno skupino s strokovnim znanjem in več leti izkušenj. Ob pripravi in izvajanju projekta so jim na voljo tudi druge strokovne službe investitorja (pravna služba, področje financ, področje javnih naročanj, področje komuniciranja, informatika itd.), po potrebi tudi zunanji strokovnjaki. Zato je po mnenju investitorja to tveganje malo verjetno.

Tveganje v zvezi z izvedbo

V fazi izvedbe projekta vsa navedena tveganja vplivajo na povečanje stroškov izvedbe naložbe, pa tudi na čas in kakovost izvedbe. Višja stopnja tveganja oz. večja verjetnost za nastanek dogodka je pripisana izboru neustreznega izvajalca del. To se lahko prepreči s pripravo kakovostnega in jasnega javnega naročila za izbiro izvajalcev z ustrežno razpisno dokumentacijo in jasno določenimi pogoji, ki jih mora izpolniti ponudnik. Naročnik bo pri izbiri izvajalca in sklenitvi pogodbe z izbranim izvajalcem določil pogoje in načine zavarovanja (npr. resnosti ponudbe, dobre izvedbe posla ali odprave napak v garancijski dobi).

Največje tveganje predstavlja upoštevanje zastavljene časovnice za načrtovana dela. Naložbo bo mogoče izvesti v skladu s časovnico le, če bodo vsi udeleženci projekta ravnali konstruktivno ter se osredotočili na rezultate in ne postopke (npr. odziv čim prej, namesto v predpisanem skrajnem roku). MO Maribor kot investitor bo izvajalcu določila pogodbeno kazen za morebitno zamujanje načrtovanih rokov.

Tveganje v zvezi z obratovanjem

To tveganje je odvisno od izbire dobrih izvajalcev vzdrževalnih del. Projektanti so sicer poskrbeli za izbiro tlakovcev, dreves in druge vegetacije, ki zahtevajo malo vzdrževanja. Zlasti bo pomembna skrb za nova drevesa, ki bodo v prvih dveh do treh letih po zasaditvi potrebovala redno pregledovanje rastišč in nego. Urbana oprema je pogosto tarča vandalizma. Vzdrževalec bo moral zagotoviti redno pregledovanje opreme in po potrebi poskrbeti za sprotna popravila.

10.6.2 Analiza občutljivosti za varianti 1 in 2

Podlaga za izračun kritičnih parametrov so finančne in ekonomske analize. Za izvedbo projekta v obeh variantah bi lahko bile kritične:

- spremembe predračunske vrednosti naložbe v intervalu od -1% do $+1\%$,
- spremembe vrednosti operativnih stroškov/koristi v intervalu od -1% do $+1\%$.

V nadaljevanju je prikazana analiza občutljivosti za navedene kritične parametre projekta za posamezno varianto. Prikazuje primerjavo finančne in ekonomske neto sedanje vrednosti naložbe (NPV) ter finančne in ekonomske interne stopnje donosnosti (IRR) v referenčni dobi obravnave naložbe – 30 let.

Analiza občutljivosti variante 1

Analiza občutljivosti finančnih kazalnikov

Preglednica 37: **Vplivi sprememb naložbe na finančno NPV in IRR**

Spremembe vrednosti naložbenih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR naložbe v %	-9,37 %	-9,41 %	-9,44 %
Finančna NPV naložbe v EUR	-2.170.532,68 EUR	-2.193.309,01 EUR	-2.216.085,34 EUR
Spremembe vrednosti operativnih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR operativnih stroškov v %	-9,38 %	-9,41 %	-9,43 %
Finančna NPV operativnih strošk. v EUR	-2.767.204,26 EUR	-2.193.309,01 EUR	-2.196.497,07 EUR

Pri povečevanju naložbene vrednosti se neto sedanja vrednost (FNPV) znižuje. Enake so posledice povečevanja vrednosti operativnih stroškov. Naložba je bolj občutljiva na spremembo naložbene vrednosti projekta.

Analiza občutljivosti ekonomskih kazalnikov

Preglednica 38: **Vplivi sprememb družbenih koristi naložbe na ekonomsko NPV in IRR**

Spremembe vrednosti naložbenih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR naložbe v %	7,09 %	5,72 %	4,44 %
Finančna NPV naložbe v EUR	44.950,09 EUR	25.856,49 EUR	6.762,89 EUR
Spremembe vrednosti operativnih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR operativnih stroškov v %	4,42 %	5,72 %	7,08 %
Finančna NPV operativnih strošk. v EUR	6.504,33 EUR	25.856,49 EUR	45.208,65 EUR

Pri povečevanju stroškov naložbe se ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) zmanjšuje. Pri zniževanju naložbenih stroškov se ENPV povečuje. Pri povečanju koristi naložbe se ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) povečuje, pri znižanju pa zmanjšuje. Naložba je bolj občutljiva na spremembe družbenih koristi.

Analiza občutljivosti variante 2

Analiza občutljivosti finančnih kazalnikov

Analiza občutljivosti finančnih kazalnikov je prikazana v naslednji preglednici. Pri povečevanju naložbene vrednosti se neto sedanja vrednost (FNPV) znižuje. Enake so posledice povečevanja vrednosti operativnih stroškov. Naložba je bolj občutljiva na spremembo naložbene vrednosti projekta.

Preglednica 39: **Vplivi sprememb naložbe na finančno NPV in IRR**

Spremembe vrednosti naložbenih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR naložbe v %	-12,85 %	-12,88 %	-12,92 %
Finančna NPV naložbe v EUR	-2.589.962,58 EUR	-2.616.323,44 EUR	-2.642.684,31 EUR
Spremembe vrednosti operativnih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR operativnih stroškov v %	-12,83 %	-12,88 %	-12,94 %
Finančna NPV operativnih strošk. v EUR	-2.614.636,22 EUR	-2.616.323,44 EUR	-2.618.010,67 EUR

Analiza občutljivosti ekonomskih kazalnikov

Preglednica 40: **Vplivi sprememb družbenih koristi na ekonomsko NPV in IRR**

Spremembe vrednosti naložbenih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR naložbe v %	11,38 %	9,66 %	8,06 %
Finančna NPV naložbe v EUR	105.832,42 EUR	84.225,15 EUR	62.617,88 EUR
Spremembe vrednosti operativnih stroškov			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna IRR operativnih stroškov v %	8,91 %	9,66 %	11,36 %
Finančna NPV operativnih strošk. v EUR	61.775,63 EUR	84.225,15 EUR	106.674,67 EUR

Pri povečevanju stroškov naložbe se ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) zmanjšuje. Pri zniževanju naložbenih stroškov se ENPV povečuje. Pri povečanju koristi naložbe se ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) povečuje, pri znižanju pa zmanjšuje. Naložba je bolj občutljiva na spremembe družbenih koristi.

10.7 Merila in uteži za oceno in izbiro optimalne variante

V tem poglavju sta navedeni varianti primerjani med seboj. Za izbor optimalne (najprimernejše) variante so upoštevana naslednja merila:

- naložbeni stroški z DDV v tekočih cenah: primerjava višine stroškov, ki zajemajo vsa GOI dela, zasaditve, urbano opremo in vse ostale stroške za uspešno izvedbo naložbe;
- letni stroški obratovanja naložbe: primerjava višine stroškov vzdrževanja ceste, zelenih površin in urbane opreme v času obratovanja naložbe;
- najeto dolgoročno posojilo: primerjava variant v zvezi z najetjem dolgoročnega posojila;
- stroški obresti in vodenja posojila: primerjava dodatnih stroškov investitorja v primeru najema dolgoročnega posojila zaradi nepridobljenih sredstev CTN;
- finančna neto sedanja vrednost FNSV: izračun denarnega toka naložbe (vrednost naložbe, prilivi in odlivi za obratovanje z upoštevanim ostankom vrednosti naložbe) v obdobju 30 let;
- finančna interna stopnja donosnosti FIRD: izračun finančne tržne donosnosti projekta;
- sofinanciranje iz sredstev EU – CTN: primerjava variant v zvezi s pridobitvijo nepovratnih sredstev iz mehanizma CTN;

- ekonomska neto sedanja vrednost: izračun denarnega toka naložbe (vrednost naložbe brez DDV kot stroška in njene širše družbene koristi) v obdobju 30 let;
- ekonomska interna stopnja donosnosti: izračun družbenoekonomske donosnosti projekta;
- družbena koristnost naložbe: primerjava variant v smislu širših družbenih koristi naložbe za prebivalstvo;
- začetek in trajanje izvedbe naložbe: primerjava števila let, ki bi bila potrebna za izvedbo naložbe po posamezni varianti.

V merila za ocenjevanje niso vključene tehnično-tehnološke rešitve, saj so za obe varianti uporabljene rešitve, ki jih predlaga projektant. Zato je vpliv tehnično-tehnoloških rešitev za varianti enak.

Preglednica 41: Pregled vrednosti primerjanih meril obeh variant

Ozn.	Merila	Varianta 1	Varianta 2
1	Investicijski stroški z DDV v tekočih cenah v EUR	3.258.110,90	3.057.909,45
2	Letni stroški obratovanja V EUR	4.922,17	4.777,41
3	Najeto dolgoročno posojilo V EUR	2.500.000,00	0,00
4	Stroški obresti in vodenja posojila v EUR	248.229,18	0,00
5	Finančna neto sedanja vrednost FNSV *	-2.193.309,01 EUR	-2.616.323,44 EUR
6	Finančna interna stopnja donosnosti FISD *	-9,41 %	12,88 %
7	Višina sofinanciranja iz CTN – EU sredstva		1.978.276,24
8	Ekonomska neto sedanja vrednost ENSV	25.856,49 EUR	84.225,15 EUR
9	Ekonomska interna stopnja donosnosti EISD	5,72 %	9,66 %
10	Koeficient družbene koristnosti	1,0135	1,0390
11	Trajanje izvajanja naložbe	6,5 leta	3 leta

* FNSV in FISD sta pri varianti 1 ugodnejša zaradi večjega ostanka vrednosti naložbe, saj se amortiziranje naložbe po varianti 1 začne 5 let pozneje zaradi odložitve izvedbe naložbe.

Vpliv nekaterih meril na izvedbo in obratovanje naložbe je pomembnejši od drugih. Zato so merilom pripisane različne uteži (ponderji).

Preglednica 42: Ocena variant z uteženimi merili

Ozn.	Merila	Utež	Število točk	Varianta 1	Varianta 2
1	Investicijski stroški z DDV v tekočih cenah	visoka	1	1	3
		sprejemljiva	3		
		nizka	5		
2	Letni stroški obratovanja	visoki	1	3	3
		nizki	3		
3	Najeto dolgoročno posojila	da	1	1	3
		ne	3		
4	Stroški obresti in vodenja posojila	da	1	1	3
		ne	3		
5	Sofinanciranje iz CTN – EU sredstva	da	3	1	3
		ne	1		
6	Finančna neto sedanja vrednost FNSV	slabo	1	2	1
		zadovoljivo	2		
		dobro	3		

Ozn.	Merila	Utež	Število točk	Varianta 1	Varianta 2
7	Finančna interna stopnja donosnosti FISD	slabo	1	2	1
		zadovoljivo	2		
		dobro	3		
8	Ekonomska neto sedanja vrednost ENSV	slabo	1	1	3
		zadovoljivo	2		
		dobro	3		
9	Ekonomska interna stopnja donosnosti EISD	slabo	1	1	3
		zadovoljivo	2		
		dobro	3		
10	Družbena koristnost naložbe	večja	3	1	3
		manjša	1		
11	Trajanje izvajanja naložbe	3 leta	5	1	5
		5 let	3		
		7 let	1		
Skupaj točk				15	31

10.8 Ocena variant z vidika vpliva na okolje in lokacije variant

Kot je omenjeno zgoraj, je tehnično-tehnološka rešitev za obe varianti ista in varianti sta umeščeni v isti prostor – na obravnavani cestni odsek Ljubljanske ulice. Zato ocenjevanje variant glede na tehnično-tehnološko rešitev in lokacijo ni smiselno.

V zvezi z vplivom na okolje pa je treba poudariti, da je varianta 2, ki predvideva urejeno cesto že leta 2027, ugodnejša od variante 1, po kateri bi bilo urejanje ulice odloženo za pet let in ulica dana v obratovanje šele leta 2031. Če bi se za izvedbo naložbe uporabila varianta 1, bi se sedanje okoljske razmere, kot so npr. hrup in izpusti iz motornega prometa ter pomanjkanje zelenih površin in dreves ohranjale ali celo poslabševale še nadaljnjih šest let, kar bi bilo najbolj očitno pri slabšanju bivanjskih razmer za prebivalce v stanovanjskih hišah ob cesti:

- zaradi pomanjkanja dreves, ki bi zagotavljala senčne površine za udobje pešcev in kolesarjev ter prispevala tudi k ponoru ogljika, se utegnejo ob nespremenjeni ali celo povečani gostoti motornega prometa na cestnem odseku povečati negativni vplivi na kakovost zraka in življenje stanovalcev ob cesti. Neurejene razmere in poslabšana kakovost zraka pa utegnejo odvracati pešce in kolesarje;
- zaradi neizvedenih zasaditev drevoredov in zelenic, ki bi omogočali tudi pogoje za razvoj naravnih habitatov (drevesnih, travniških in talnih) ter nadaljnega naraščanja izpustov iz motoriziranega prometa se utegne biotska raznovrstnost ob cesti, v Parku mladih in na vrtovih stanovanjskih hiš ob cesti še naprej zmanjševati.

10.9 Primerjava variant s predlogom in utemeljitvijo izbire optimalne variante

Za obe varianti so bili izračunani finančni in ekonomski kazalniki. Na podlagi teh so bila izbrana merila za njuno primerjavo, ki zajemajo predvsem višino naložbe, način financiranja njene izvedbe, stroške vzdrževanja, čas izvedbe, finančno donosnost in družbeno koristnost naložbe. Ta merila se lahko enakovredno primerjajo za obe varianti.

Pregled meril za obe varianti kaže, da je primernejša (**optimalna**) varianta 2, in sicer iz naslednjih razlogov:

- naložbeni stroški so pri varianti 2 za 448.430,63 EUR nižji kot pri varianti 1;
- predvideno je sofinanciranje z nepovratnimi sredstvi iz mehanizma CTN v višini 2.087.756,67 EUR (več kot 68 % vrednosti celotne naložbe);
- zato ni treba najeti dolgoročnega posojila in ni stroškov obresti in vodenja posojila, ki bi jih bilo treba pokrivati iz občinskega proračuna še tri leta po končani gradnji po varianti 1;
- s pridobitvijo sofinanciranja naložbe iz mehanizma CTN se naložba lahko začne izvajati že v letu 2026, skupni čas izvedbe naložbe, vključno s pripravo naložbe v letu 2025, je tri leta; pri varianti 1, ob upoštevanju, da z naložbo povezani stroški nastajajo že v letu 2025, pa dobrih šest let;
- zaradi hitrejšega doseganja zastavljenih ciljev in učinkov je tudi družbena koristnost variante 2 večja.

Po primerjanih merilih je varianta 2 zbrala 31 točk in je boljša izbira od variante 1 (15 točk). V investicijskem programu **se obravnava le varianta 2**.

10.10 Ocena primernosti izvedbe naložbe v obliki javno-zasebnega partnerstva

Ureditev cestnega odseka Ljubljanske ulice med krožnim križiščem na Ulici Pariške komune in Cesto proletarskih v skladu z načeli trajnostne mobilnosti je ureditev vozišč, križišč, površin za pešce in kolesarje, avtobusnih postajališč ter drevoredov in zelenic ob cesti, ki bodo kot javno dobro brezplačno na voljo vsem uporabnikom. MO Maribor z naložbo ne bo ustvarjala nikakršnih prihodkov. Cestni odsek z zelenicami, drevoredi in urbano opremo bo predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad, d. o. o., ki bo za kritje stroškov tekočega in investicijskega vzdrževanja od MO Maribor prejemale **sredstva iz proračuna**.

Ker naložba ne bo ustvarjala prihodkov iz tržne dejavnosti, **ni pogojev** za izvedbo naložbe v obliki javno-zasebnega partnerstva. Zato bo MO Maribor naložbo izvedla s klasičnim javnim naročilom.

11 OKVIRNA ČASOVNICA ZA IZVEDBO NALOŽBE

Za naložbo v ureditev odseka št. 243792 na Ljubljanski ulici v skladu z zahtevami za trajnostno mobilnost je pripravljen projekt za izvedbo (PZI). Lastništvo parcel je urejeno, saj so vse parcele javno dobro v lasti MO Maribor. 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. Od tega je odvisna tudi dinamika izvajanja, ki je povzeta v naslednji okvirni časovnici:

Preglednica 43: Okvirna časovnica za ureditev odseka Ljubljanske ulice

Dejavnost	Leta/četrletja	Pred 2025	2025				2026				2027		
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III
Priprava projekta, PZI in DIIP													
Oddaja vloge 1. faza CTN in pozitivni sklep													
Končni PZI, PIZ in IP, skladnost s horizont. načeli													
Oddaja vloge 2. faza CTN, potrditev													
Izbira zunanjih izvajalcev (GOI, nadzorniki itn.)													
Predvidena sklenitev pogodbe z MOPE													
Izvedba GOI del, nadzor, urbana oprema													
Zaključek GOI del, pregled objekta, obratovanje													
Administrativni zaključek projekta, poročila													
Informiranje in komuniciranje													

Preglednica 44: Datumi začetka/zaključka glavnih dejavnosti

Glavne dejavnosti projekta	Začetek mm/IIII	Zaključek mm/IIII
Priprava projektne dokumentacije PZI s posodobitvijo	10/2022	02/2025
Priprava investicijske dokumentacije DIIP	11/2024	03/2025
Oddaja in potrditev vloge 1. faza CTN	06/2025	08/2025
Dokumentacija: končni PZI, skladnost s horizont. načeli, PIZ in IP	04/2025	10/2025
Oddaja in potrjevanje vloge 2 faza CTN	11/2025	03/2026
Priprava in izvedba JN za izbiro izvajalcev (GOI, nadzor itn.)	12/2025	03/2026
Predvidena sklenitev pogodbe z MOPE	03/2026	03/2026
Sklenitev pogodbe z izbranimi izvajalci	03/2026	03/2026
Gradnja (GOI dela, ozelenitev, urbana oprema)	04/2026	05/2027
Dokumentacija PID, pregled in obratovanje dokončanega objekta	05/2027	06/2027
Administrativni zaključek projekta, končno poročilo in zahtevek	07/2027	09/2027
Informiranje in komuniciranje	08/2025	stalna naloga

Od leta 2022 je potekala priprava projektne dokumentacije. Optimiziran PZI, pripravljen decembra 2024, je bil posodobljen februarja in junija 2025. Poteka recenzija PZI, ki bo predvidoma končana oktobra 2025; takrat bo pripravljen tudi končni PZI. Pridobljena so vsa potrebna mnenja in soglasja nosilcev urejanja prostora. Dela bodo potekala v obliki investicijskih vzdrževalnih del v javno korist, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno.

Od novembra do marca je potekala priprava DIIP; potrjen je bil 27. marca 2025. Junija je MO Maribor predložila vlogo v prvo fazo potrjevanja projektov za CTN. K vlogi je priložila DIIP z redakcijskimi popravki. Vloga je bila v prvi fazi potrjena in projekt je bil s sklepom skupščine ZMOS št. 303-18/2055-6, z dne 12. avgusta 2025, uvrščena na Seznam izbranih operacij CTN. Junija 2025 je bila izdelana tudi dokumentacija z oceno skladnosti s horizontalnimi načeli. Septembra 2025 bosta pripravljena ta PIZ in investicijski program. Priprava celotne dokumentacije bo zaključena s končnim PZI oktobra 2025.

Naložba je uvrščena v Načrt razvojnih programov (NRP) mestnega proračuna za obdobje 2025–2028, pod št. OB070-25-0008. Novembra 2025 bo MO Maribor predvidoma predložila vlogo z vsemi zahtevanimi prilogami v drugo fazo potrjevanja naložb za neposredno potrditev operacij (NPO).

V četrtem četrtletju bo MO Maribor pripravila in v skladu z ZJN-3 in internimi akti objavila javno naročilo (JN) za izbiro izvajalcev za izvedbo načrtovanih posegov (GOI del, zasaditev in urbane opreme) na odseku Ljubljanske ulice. JN bo objavljeno z odložnim pogojem, ki bo vezal sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem na sklenitev pogodbe o sofinanciranju iz mehanizma CTN. V skladu z internimi akti bo izbrala nadzornika in koordinatorja za VZD. Izbira izvajalca GOI del bo predvidoma končana v prvem četrtletju 2026, pogodba z njim bo sklenjena takoj po sklenitvi pogodbe z MOPE, predvidoma marca 2026.

Gradnja se bo predvidoma začela aprila 2025 in potekala do maja 2027. Junija 2027 je predviden zaključek z izdelavo projekta izvedenih del (PID), komisijski ogled končanega objekta in začetek obratovanja – otvoritev urejenega odseka za promet.

Zaključevanje projekta, tj. priprava ustreznega poročila v skladu s pogodbo, ki bo sklenjena z MOPE, in končnega zahtevka za sofinanciranje, je predvidena v poletnih mesecih 2027, administrativni zaključek projekta pa septembra 2027.

Obveščanje javnosti o projektu preko spletne strani MO Maribor in sodelovanja z mediji že poteka in bo potekalo do zaključka projekta. Ob začetku posega bo na gradbišču postavljena predpisana informativna tabla, ki bo ob zaključku urejanja cestnega odseka zamenjana s stalno tablo s predpisanimi podatki o sofinancerjih.

12 TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV

12.1 Vrsta investicije

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**.

12.2 Predvidene ureditve v okviru 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. $2 \times 3,00$ m z dvignjeno tlakovano ploščadjo – območjem umirjenega prometa med križiščem s Fochevo ulico in priključkom iz Parka mladih v dolžini približno 150 m (791 m^2) ter rekonstrukcijo površin za pešce in kolesarje ter zelenicami (skupaj približno 13.055 m^2);
- gradnja površin za pešce in kolesarje (skupaj 5.008 m^2 , od tega 3.303 m^2 za pešce in 1.705 m^2 za kolesarje) na pločnikih vzdolž obeh strani ulice (skupaj približno 1.610 m) z različno vrhno površino (tlakovano za pešce, asfaltirano za kolesarje);
- ureditev 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) na vozišču in namestitev tipske urbane opreme na postajališčih JPP;
- prestavitve in ureditev parkirišča za izposajo javnih koles MBajk;
- gradnja štirih parkirnih prostorov za vozila za souporabo (car sharing);
- ureditev 2.238 m^2 zelenih površin: zelenic z nasaditvijo dreves na obeh straneh ceste (okrog 1.600 m drevoredov) med voziščem in pločnikom ter zasaditvijo trav in cvetlic;
- nujne prestavitve in obnova komunalne infrastrukture, ki so v skladu z zahtevami nosilcev cev urejanja prostora zaradi rekonstrukcije ceste in pločnikov potrebne za izvedbo ukrepov;
- prometna signalizacija in oznake, vključno z oznakami za površine za pešce in kolesarje ter taktilnimi oznakami za slepe in slabovidne.

12.3 Tehnično tehnološke rešitve

Tehnično tehnološka rešitev je povzeta iz projektne dokumentacije PZI⁴², ki je bila pripravljena decembra 2024 ter posodobljena februarja in junija 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 z državno Cesto proletarskih brigad na jugu (glejte sliko 4). Dolžina celotnega odseka meri približno 805 m.

42 Ureditev Ljubljanske ulice, Vodilni načrt, Tehnično poročilo, Provia, projektiranje, svetovanje, ekologija, d. o. o., Naklo, december 2024/februar in junij 2025

12.3.1 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 sedanjih 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 trapezne ploščadi. Urejene bodo taktilne oznake za slepe in slabovidne. Štiri postajališča JPP se uredijo na vozišču. V okviru naložbe se prenavljajo tudi javna razsvetljava, elektro vodi, TK vodi in plinovod (podrobneje v točkah 12.3.2 in 12.3.3).

Območje umirjenega prometa v okolici križišča s Fochevo ulico

Območje umirjenega prometa bo potekalo od križišča s Fochevo ulico na jugu 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 tlakovana in 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:

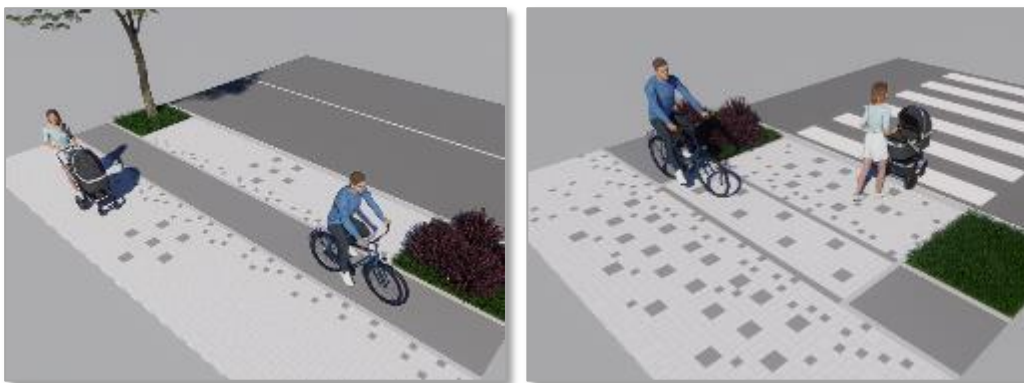
- hodnik za pešce 1,68 m,
- površina za kolesarje (na pločniku): 1,10 m,
- zelenica z drevoredom 2,45–3,00 m,
- vozišče z dvema voznima pasovoma, skupaj 6,00 m,
- zelenica z drevoredom 3,25 m,
- površina za kolesarje (na pločniku): 1,10 m,
- hodnik za pešce 2,48 m.

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.

Površine za pešce in kolesarje

Na celotnem odseku so na pločnikih na obeh straneh ulice predvidene površine za pešce (3.303 m²) in kolesarje (1.705 m²), s skupno širino najmanj 2,60 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 površinah⁴³, pri načrtovanju površin za pešce pa Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo⁴⁴ in priročnik Z belo palico po mestu.

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.

⁴³ Uradni list RS, 36/18

⁴⁴ Hoja – temelj trajnostne mobilnosti, Ministrstvo za infrastrukturo, SPTM – Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, oktober 2022

Ureditev postajališč JPP

Predvidena je ureditev skupaj štirih avtobusnih postajališč na vozišču. 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 so predvideni prestavitev in ureditev parkirišča za izposajo javnih koles MBajk ter štiri nova parkirna mesta za souporabo avtomobilov (car-sharing). Za potrebe parkirišča za souporabo vozil bo od transformatorske postaje TP 414 zgrajena nova nizkonapetostna kabelska kanalizacija.

12.3.2 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 nizkonapetostni (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. Nameščenih bo 67 novih svetilk. Lokacije novih svetilk so prilagojene 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.

12.3.3 Komunalni vodi

Zaradi rekonstrukcije vozišča in pločnikov je nujna prestavitev in posledično obnova komunalnih vodov, ki je zahtevana tudi v projektnih pogojih upravljavcev 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 avtomobile 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 nova rešitev za odvajanje 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 prek peskolovov in lovilcev olj vodi v ponikovalne vrtime.

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 prestavljena 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 za 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 upravljalca 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 niveleto 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 cevovodom PE-HD (PE100). 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 srednje- in nizkonapetostni (SN in 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 parkirišča 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.

12.3.4 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.

12.3.5 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. Predvidenih je tudi 14 novih stojal za kolesa.

13 VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

13.1 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 8.2 in 8.3).

13.2 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 PZI 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 in junija 2025⁴⁵. 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 MOPE⁴⁶ in Navodilom organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027⁴⁷ 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 zagotovijo površine 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, prestavitve in gradnje avtobusnih postajališč ter parkirišč za izposajo koles in souporabo avtomobilov. Stroški GOI del pri gradnji nove meteorne kanalizacije (sekundarno in terciarno odvodnjavanje), prestavitvi in obnovi komunalnih vodov ter prenovi cestne razsvetljave so zaradi preglednosti in omejitve višine upravičenih stroškov⁴⁸ 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), stroške posodobitve projektne dokumentacije PZI, stroške priprave investicijske dokumentacije (DIIP, PIZ in IP) ter dokumentov z oceno skladnosti s horizontalnimi načeli. Stroški zunanjih izvajalcev so sorazmerno razporejeni na upravičene in neupravičene stroške. Postavka „Informiranje in komuniciranje“ zajema stroške obveščanja javnosti (tabli za oznako gradbišča), ki so predpisani za projekte, financirane iz evropskih skladov.

⁴⁵ Ureditev Ljubljanske ulice, PZI, Provia, projektiranje, svetovanje, ekologija, d. o. o., oktober 2023/februar in junij 2025

⁴⁶ Poglavje 4.1. Kategorije upravičenih stroškov, str. 20, sprotna opomba 18

⁴⁷ Verzija 1.2, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, avgust 2024

⁴⁸ Vsebinska izhodišča MOPE, poglavje 4.2

Celotna vrednost naložbe po stalnih cenah (februar 2025) znaša 2.424.030,09 EUR brez DDV, z (neodbitnim) DDV pa 2.891.571,60 EUR.

Preglednica 45: **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	171.794,70	37.794,83	209.589,53
1.2	Zemeljska dela	269.163,68	59.216,01	328.379,69
1.3	Voziščne konstrukcije	438.488,48	96.467,47	534.955,95
1.4	Odvodnjavanje (dvig jaška)	1.683,00	370,26	2.053,26
1.5	Oprema ceste (brez postajališč, MBajk in car sharing)	37.227,83	8.190,12	45.417,95
1.6	Tuje storitve	44.000,00	9.680,00	53.680,00
1	SKUPAJ CESTA – GOI dela	962.357,69	211.718,69	1.174.076,38
2	KOMUNALNA INFRASTRUKTURA			
2.1	Meteorna kanalizacija	507.064,49	111.554,19	618.618,68
2.2	Cestna razsvetljava	149.608,93	32.913,96	182.522,89
2.3	Elektro vodi	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	259.246,65	57.034,26	316.280,91
3.	SKUPAJ ZASADITVE	259.246,65	57.034,26	316.280,91
4.	URBANA OPREMA			
4.1	Oprema postajališč JPP in MBajk, stojala (kolesa), klopi	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	39.900,00	8.778,00	48.678,00
5.2	Projektna in investicijska idr. dokumentacija	45.979,00	10.115,38	56.094,38
5	SKUPAJ STORITVE ZUNANJIH IZVAJALCEV	85.879,00	18.893,38	104.772,38
6	INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE			
6.1	Tabla gradbišče	2.000,00	440,00	2.440,00
6	SKUPAJ INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE	2.000,00	440,00	2.440,00
7	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA	2.424.030,09	467.541,51	2.891.571,60

* Opomba: DDV se odbije 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 v drugem četrtletju leta 2026 in zaključila maja 2027, zato so vrednosti preračunane v tekoče cene. Za preračun v tekoče cene so uporabljene uradno objavljene napovedi inflacije za leta 2025 (2,5 %), 2026 (2,4 %) in 2027 (2,2 %) na letni ravni.⁴⁹

V vseh naslednjih preglednicah so posegi združeni v skupine dejavnosti.

⁴⁹ Jesenska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, Ljubljana, september 2025

Preglednica 46: **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	1.012.527,00	222.755,93	1.235.282,93
2.	Komunalna infrastruktura	1.104.368,64	172.436,89	1.276.805,53
3.	Zasaditve	278.091,60	61.180,15	339.271,75
4.	Urbana oprema	78.976,89	17.374,92	96.351,81
5.	Storitve zunanjih izvajalcev	88.226,57	19.409,84	107.636,41
6.	Informiranje in komuniciranje	2.099,20	461,82	2.561,02
7.	SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA	2.564.289,90	493.619,55	3.057.909,45

Kot je prikazano v preglednici, znaša naložba v tekočih cenah 2.564.289,90 EUR brez DDV, skupaj z neodbitnim DDV pa 3.057.909,45 EUR.

13.3 Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah

13.3.1 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 v PZI;
- 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 s horizontalnimi načeli – vse po potrditvi DIIP, predpisan gradbeni nadzor in koordinator VZD;
- davek na dodano vrednost v višini neodbitnega deleža.

Vsi stroški, ki so v tem PIZ 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.

13.3.2 *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 projektantskem predračunu in investicijski dokumentaciji so ločeno prikazani upravičeni in neupravičeni stroški.

Pri opredeljevanju upravičenih in neupravičenih stroškov v projektantskem predračunu in v tem PIZ so upoštewane omejitve priznanih upravičenih stroškov iz poglavja 4.2 Vsebinskih izhodišč. 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 PIZ, 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 predstavitev vodov itn.) se štejejo kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna zaradi izvedbe ukrepa. Priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture **ne smejo presegati 50 %** priznanih upravičenih stroškov brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture. Pri izvedbi več ukrepov se priznani upravičeni stroški seštevajo.

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

Postavke upravičenih stroškov	Stalne cene	
	Vrednost	% skupnih US
Skupaj upravičeni stroški (US)	2.026.922,39	
Urbana oprema –dovoljena vrednost 10 % US	202.692,23	
Urbana oprema – predvidena vrednost	73.625,00	3,63
Ozelenitev – dovoljena vrednost 20 % US	405.384,48	
Ozelenitev – predvidena vrednost	259.245,65	12,79

Upravičeni stroški urbane opreme v stalnih cenah dosegajo **3,63 %** vseh upravičenih stroškov (dovoljenih je 10 %), ozelenitve pa **12,79 %** vseh upravičenih stroškov (dovoljenih je 20 %).

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 zaradi izvedbe ukrepa.

Načrtovana naložba zajema gradnjo nove meteorne kanalizacije, 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 nujna zaradi izvedbe ukrepa oziroma podrobneje iz naslednjih razlogov:

- meteorna kanalizacija je neposredno namenjena delovanju površin za pešce in kolesarje, za varno vožnjo ob padavinah in je zaradi rekonstrukcije ceste nujna;
- cestna razsvetljava je neposredno namenjena delovanju površin za pešce in kolesarje, 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 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 gradnja 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 vodovodne in plinovodne vode, tj. zgraditi nove, saj jih zaradi dotrajanosti ni mogoče izkopati in brez poškodb prenesti drugam.

Vsi posegi so zahtevani v projektnih pogojih upravljavcev. V skladu z navedenim je prenova in gradnja komunalne infrastrukture nujna in je njen **namen 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 48: **Upravičeni stroški komunalne infrastrukture brez DDV, v EUR**

Postavke upravičenih stroškov	Stalne cene	
	Vrednost v EUR	% dovoljene vrednosti
Skupaj upravičeni stroški (US)	1.992.120,35	
Skupni US brez US komunalne infrastrukture	1.383.108,34	
50 % skupnih US brez US komun. infrastrukture	691.554,17	
Predvidena vrednost US komun. infrastrukture	649.608,93	93,93

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), stroške **cestne razsvetljave** in stroške **elektro vodov** 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 PIZ.

Ostali neupravičeni stroški:

Kot neupravičene stroške smo opredelili še:

- del stroškov gradnje ceste, in sicer prenovo dela križišča na Cesti proletarskih brigad, ki jo bo treba izvesti na zahtevo DRSC. Ta del ne sodi v prenovo Ljubljanske ulice, zato je v celoti, v višini 26.650,64 EUR brez DDV oziroma 32.513,78 EUR z DDV (tekoče cene), opredeljen kot neupravičen strošek;
- stroški storitev zunanjih izvajalcev zajemajo posodobitev projektne in pripravo investicijske dokumentacije (vse po potrditvi DIIP), elaboratov o skladnosti s horizontalnimi načeli ter stroške strokovnega nadzora in koordinatorja ZVD. Ti stroški so povezani s pripravo in izvedbo celotne naložbe. Med upravičene in neupravičene stroške so razmejeni v skladu z razmerjem med celotnimi upravičenimi in neupravičenimi stroški (80 : 20).

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. Pri upravičenih stroških je upoštevan samo odbitni DDV:

Preglednica 49: **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	1.143.765,90	1.202.769,16
2	Komunalna infrastruktura	836.718,09	882.632,98
3	Zasaditve	316.280,91	339.271,75
4	Urbana oprema	89.822,50	96.351,81
5	Zunanji izvajalci	83.817,90	86.109,12
6	Informiranje in komuniciranje	2.440,00	2.561,02
I.	SKUPAJ UPRAVIČENI STROŠKI (1 do 6)	2.472.845,30	2.609.695,84
II.	NEUPRAVIČENI STROŠKI (NUS)		
1	Cesta (križišče na C. proletarskih brigad)	30.310,48	32.513,78
2	Komunalna infrastruktura	367.461,34	394.172,54
3	Zasaditve	0,00	0,00
4	Urbana oprema	0,00	0,00
5	Zunanji izvajalci	20.954,48	21.527,29
6	Informiranje in komuniciranje	0,00	0,00
II.	SKUPAJ NEUPRAVIČENI STROŠKI (1 do 6)	418.726,30	448.213,61
	SKUPAJ NALOŽBA	2.891.571,60	3.057.909,45

13.4 Specifikacija upravičenih in neupravičenih stroškov naložbe po letih

V skladu z okvirno časovnico iz poglavja 11 se bo naložba izvajala v letih 2025–2027. V letu 2025 je/bo končana priprava dokumentacije (posodobljen PZI, DIIP, PZ, IP in elaborati o skladnosti s horizontalnimi načeli). V drugem četrtletju leta 2026 naj bi se začela GOI dela, zasaditve in namestitve urbane opreme, ki bodo potekala do maja 2027. Sledijo administrativno zaključevanje projekta, poročanje in izstavitve zadnjega zahtevka za sofinanciranje. Dinamika nastajanja upravičenih in neupravičenih stroškov je prikazana le v tekočih cenah, saj se gradnja začne šele leta 2026 in prikaz stroškov v stalnih cenah ni smiseln. Prikazani so celotni stroški naložbe, skupaj z neodbitnim DDV. Razčlenitev stroškov na upravičene in neupravičene je podrobno pojasnjena v točki 13.3.3. DDV za izgradnjo plinovoda in vodovoda ni vključen, ker ima MO Maribor pravico do odbitka.

Preglednica 50: **Dinamika stroškov naložbe po letih z DDV, v EUR, tekoče cene**

Ozn.	Postavke, upravičeni in neupravičeni stroški	2025	2026	2027	Skupaj 2025 in 2026
I.	UPRAVIČENI STROŠKI (US)				
1.	Cesta GOI dela		1.097.202,74	105.566,42	1.202.769,16
2.	Komunalna infrastruktura		677.597,11	205.035,87	882.632,98
3.	Zasaditve			339.271,75	339.271,75
4.	Urbana oprema			96.351,81	96.351,81
5.	Zunanji izvajalci	44.875,50	24.524,36	16.709,26	86.109,12
6.	Informiranje in komuniciranje		2.561,02		2.561,02
I.	SKUPAJ UPRAVIČENI STROŠKI (1 do 6)	44.875,50	1.801.885,23	762.935,11	2.609.695,84
II.	NEUPRAVIČENI STROŠKI (NUS)				
1	Cesta GOI dela križišče C. proletarskih brigad			32.513,78	32.513,78
2	Komunalna infrastruktura			394.172,54	394.172,54
3	Zasaditve				
4	Urbana oprema				
5	Zunanji izvajalci	11.218,88	6.131,09	4.177,32	21.527,29
6	Informiranje in komuniciranje				
II.	SKUPAJ NEUPRAVIČENI STROŠKI (1 do 6)	11.218,88	6.131,09	430.863,64	448.213,61
III.	SKUPAJ NALOŽBA – US in NUS	56.094,38	1.808.016,32	1.193.798,75	3.057.909,45

V letu 2025 bodo nastali le stroški zunanjih izvajalcev v višini 56.094,38 EUR (dokumentacija). V letu 2026 bo nastalo približno 60 % vseh stroškov, povezanih z gradnjo, v skupni višini 1.808.016,32 EUR, od tega bo 1.801.885,23 EUR stroškov, upravičenih do sofinanciranja iz CTN, 6.131,09 EUR stroškov pa bo neupravičenih. V letu 2027 bo nastalo približno 40 % stroškov, tj. 1.193.798,75 EUR, od tega 762.935,11 EUR upravičenih in 430.863,64 EUR neupravičenih. Največji delež neupravičenih stroškov zajemajo stroški komunalne infrastrukture.

13.5 Predvideni viri in dinamika financiranja

V naslednji preglednici so prikazani viri in dinamika financiranja naložbe. V skladu s pravili mehanizma CTN podpora Unije znaša največ 80 % priznanih upravičenih stroškov. Preostalih 20 % upravičenih stroškov in celotne neupravičene stroške pokrije investitor.

Sofinanciranje iz mehanizma CTN poteka na podlagi izdanih zahtevkov za povračilo nastalih in plačanih upravičenih stroškov. Sofinanciranje se začne po podpisu pogodbe o sofinanciranju, zato se upravičeni stroški, nastali leta 2025 po potrditvi DIIP, sofinancirajo šele v letu 2026. Dinamika in viri financiranja so prikazani v naslednji preglednici (v tekočih cenah):

Preglednica 51: Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene

Ozn.	Stroški in viri	Leto	2025	2026	2027	Skupaj 2025–2027	Struktura %
1.	Upravičeni stroški (US)		44.875,50	1.801.885,23	762.935,11	2.609.695,84	
1.1	CTN - Podpora Unije - 80 % US, od tega			1.477.408,58	610.348,09	2.087.756,67	68,27
a	- ESRR 85 %			1.255.797,29	518.795,87	1.774.593,16	
b	- proračun RS 15 %			221.611,29	91.552,21	313.163,50	
1.2	US lastna sredstva MO Maribor		44.875,50	324.476,65	152.587,02	521.939,17	
2	Neupravičeni stroški (NUS) – MOM		11.218,88	6.131,09	430.863,64	448.213,61	
3	SKUPAJ NALOŽBA US in NUS		56.094,38	1.808.016,32	1.193.798,75	3.057.909,45	100,00
4	SKUPAJ FINANCIRANJE MO MARIBOR		56.094,38	330.607,74	583.450,66	970.152,78	31,73

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 **2.087.756,67 EUR** oziroma **68,27 %** vrednosti celotne naložbe. Ta znesek vključuje DDV, ki ga ni mogoče odbiti. Iz mestnega proračuna bo pokrila preostalih 20 % upravičenih stroškov v znesku 521.939,17 EUR in vse neupravičene stroške v znesku 448.213,61 EUR, skupaj **970.152,78 EUR**, kar pomeni **31,73 %** celotne naložbe.

Leta 2025 bo MO Maribor iz proračuna pokrila stroške priprave projekta (izdelavo dokumentacije) v višini **56.094,38 EUR**. V tem znesku je 35.900,00 EUR upravičenih stroškov, ki jih MO Maribor v letu 2025 predfinancira in se v letu 2026 povrnejo iz mehanizma CTN. Leta 2026 bodo stroški naložbe znašali 1.808.016,32 EUR, od tega bo MO Maribor iz proračuna pokrila 20 odstotkov upravičenih stroškov in neupravičene stroške v skupnem znesku **330.607,74 EUR**. Iz mehanizma CTN bo za sofinanciranje upravičenih stroškov leta 2026 prejela **1.477.408,58 EUR**. V letu 2027 bodo stroški naložbe znašali 1.193.798,75 EUR. MO Maribor bo iz proračuna zagotovila 152.587,02 EUR za sofinanciranje upravičenih stroškov in 430.863,64 EUR za neupravičene stroške, skupaj **583.450,66 EUR**, iz mehanizma CTN pa bo prejela sofinanciranje v višini **610.348,09 EUR**.

Načrtovana naložba ne vsebuje elementov državne pomoči.

Ob potrditvi DIIP je bila naložba uvrščena Načrt razvojnih programov (NRP) mestnega proračuna za obdobje 2025–2028, št. **OB070-25-0008**.

14 ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI

14.1 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**.

14.2 Usposobljenost prijavitelja za izvedbo načrtovane naložbe

MO Maribor več let izkušenj z izvajanjem projektov, sofinanciranih s sredstvi EU. Izkušnje so prikazane v naslednji preglednici:

Preglednica 52: **Seznam investicijskih projektov, sofinanciranih s sredstvi EU**

INVESTICIJSKI PROJEKT	Program/sklad	Vrednost projekta po pogodbi o sofinanciranju oz. po dejanski realizaciji (pri zaključenih projektih)			
		Vrednost projekta v EUR	Vrednost sofinanciranja	Vrednost EU sofinanciranja	
Energetska prenova stanovanjskih stavb Engelsova ulica 42, 44, 46, 48, 50 in 52	CTN	1.539.317,14	510.000,00	433.500,00	
Ureditev kolesarske infrastrukture med MČ in KS		1.396.720,81	908.713,13	726.970,50	
Ureditev kolesarskega in peš nadhoda čez Titovo cesto		425.843,40	242.358,76	206.004,94	
Ureditev kolesarske povezave ob Koroški cesti		336.061,94	188.670,00	160.369,50	
Ureditev avtobusnih postajališč in nadstrešnic		205.707,70	94.175,87	80.049,49	
Dravska kolesarska pot		4.594.095,94	2.255.999,25	1.804.799,40	
Obnova skate parka		628.340,29	458.010,05	366.408,04	
Revitalizacija Vojašniškega trga z objekti		6.796.287,55	4.785.273,47	3.828.218,78	
Obnova promenade v Mestnem parku		3.620.012,26	2.896.009,81	2.316.807,85	
Brv Lent – Tabor		4.462.335,16	3.260.511,42	2.608.409,14	
Ureditev nabrežja Drave – Lent		8.913.259,27	2.382.064,70	1.905.651,76	
MO Maribor cesta S–J–3		DRR	401.109,75	327.148,00	245.361,00
MO Maribor cesta K5–K8			1.572.118,00	1.312.064,00	984.048,00
MO Maribor cesta PC Pobrežje	1.357.913,00		651.553,00	488.665,00	
MO Maribor Porečje Drave – Aglomeracije ID 29	9.315.222,37		5.016.392,99	4.263.934,04	
Ureditev Cafove ulice	MZI (JR – UTM)	490.899,38	319.099,27	271.234,38	
Koroška cesta z Glavnim trgom	Kohezijski sklad	6.249.895,25	2.110.256,64	1.793.718,15	

INVESTICIJSKI PROJEKT	Program/sklad	Vrednost projekta po pogodbi o sofinanciranju oz. po dejanski realizaciji (pri zaključenih projektih)		
		Vrednost projekta v EUR	Vrednost sofinanciranja	Vrednost EU sofinanciranja
Energetske obnove javnih objektov MOM (JZP – Petrol)	MZI JOB_2018	9.542.904,39	8.442.996,15	3.230.405,74
Nadgradnja objekta ZD Maribor na Vošnjakovi ulici za potrebe nadgradnje preventivnih programov	MZ – razpis Nadgradnja in razvoj preventivnih programov ter njihovo izvajanje v primarnem zdravstvenem varstvu in lokalnih skupnostih – SKLOP 2 (ESRR)	270.449,55	270.449,55	216.359,63
Energetska sanacija OŠ Tabor I	Kohezijski sklad	2.617.909,82	568.340,75	483.089,64
Nova žičniška naprava – Pohorje	Sofinanciranje MGRT – React EU (KS)	7.500.000,00	5.967.000,00	5.071.950,00
SKUPAJ (že zaključeni projekti):		72.236.402,97	42.967.086,8	31.485.954,98

14.3 Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe

MO Maribor bo za izvedbo naložbe v skladu z zakonodajo o javnem naročanju⁵⁰ in internimi akti izbrala zunanje izvajalce za izvedbo GOI del, strokovni nadzor in koordinatorja ZVD ter izvajalca za pripravo nadaljnje 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 četrtletju 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.

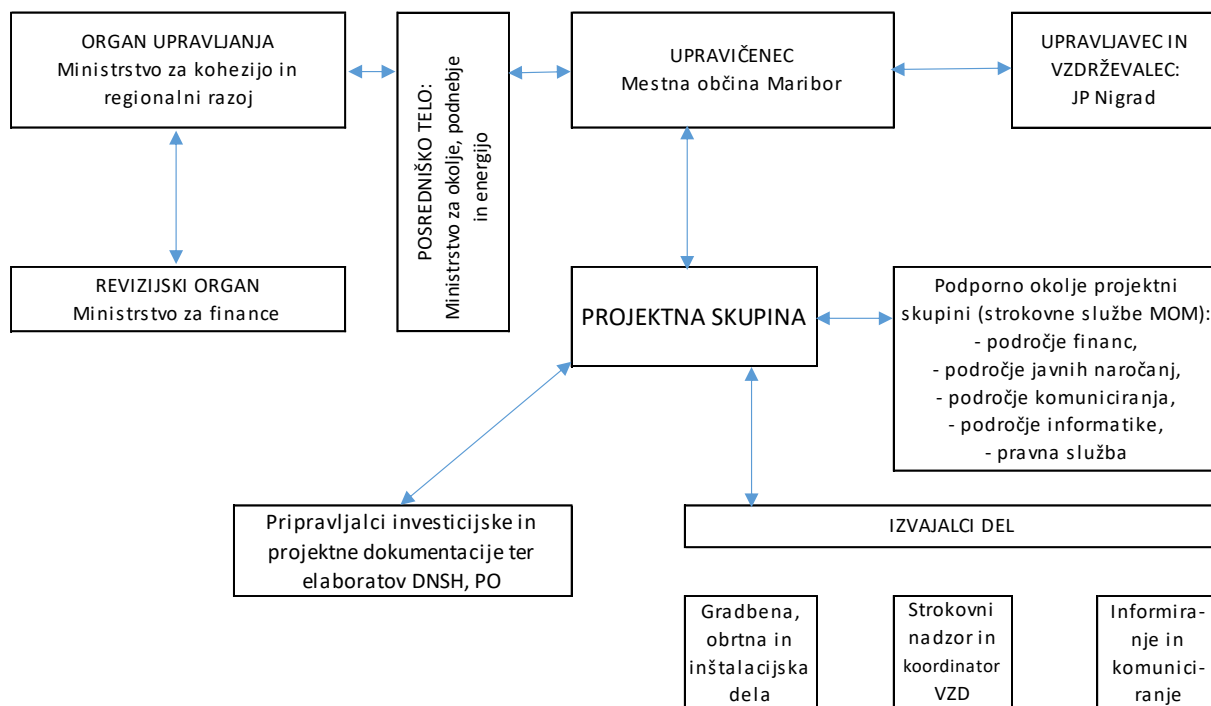
Pri investitorju bo naložbo spremljal Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet. Odgovorni vodja projekta je Boštjan Štuhec, dipl. inž. grad., ki ima več let izkušenj pri vodenju zahtevnih projektov s tega področja in šest let izkušenj pri vodenju projektov, sofinanciranih iz evropskih skladov. Projektna skupina bo vključevala tudi namestnika odgovornega vodje projekta in strokovnjaka s pravnega področja, prav tako z več leti izkušenj pri vodenju in spremljanju zahtevnih projektov. Člani projektne skupine bodo imenovani pred začetkom izvajanja GOI del.

Odgovorni vodja projekta bo v sodelovanju s projektno skupino 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, služba za javno naročanje itn.) 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 potrjevanja projektov v okviru mehanizma CTN sklenjena z MOPE.

Organizacija za izvajanje naložbe z udeleženci je prikazana v naslednjem organigramu:

⁵⁰ ZJN-3, Uradni list RS, št. 91/15 s spremembami in dopolnitvami, nazadnje spremenjen v št. 88/23 – ZOPNN-F

Slika 6: Organigram z udeleženci za izvedbo naložbe v rekonstrukcijo Ljubljanske ulice



15 OCENA VPLIVA NALOŽBE NA OKOLICO IN OKOLJE

15.1 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 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 pripravil izbrani izvajalec.

15.2 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 tudi 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 po mestu.

16 OCENA SKLADNOSTI NALOŽBE S HORIZONTALNIMI NAČELI

16.1 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 v ureditev Ljubljanske ulice v skladu z zahtevami trajnostne mobilnosti, tj. od priprave zasnove do obratovanja urejenega cestnega odseka, so/bodo upoštevana relevantna načela Listine EU o temeljnih pravicah (listina), in sicer:

- naložba ne posega v nobeno od temeljnih pravic in svoboščin, ki jih obravnava listina;
- naložbe ne posega v načelo nediskriminacije, enakega obravnavanja, enakosti spolov in enakih možnosti za vse, temveč, kjer je relevantno, zagotavlja enake možnosti in enakopravnost za vse;
- naložba v okviru naslova IV Solidarnost prispeva k varovanju okolja in izboljšanju kakovosti okolja v skladu z načeli trajnostnega razvoja (čl. 37); podrobneje v poglavju 8 in 19 IP.

Naložba v vseh fazah od priprave do izvedbe in obratovanja upošteva načela Konvencije ZN o pravicah invalidov. Poskrbljeno je, da se spoštujejo in uresničujejo pravice invalidov, zlasti načela dostopnosti do ureditev za vse, vključno z invalidi, tj. ustrezno širokih, varnih in ustrezno označenih površin za pešce, nivojskih prehodov čez križišča z neprednostnimi cestami ter dostopov do postajališč JPP, ki vsi omogočajo neovirano uporabo invalidskih vozičkov. Za slepe in slabovidne je poskrbljeno s taktilnimi oznakami ter različno vrhno plastjo (tlak za pešce, asfalt za kolesarje) – podrobneje v poglavjih 8 in 16 tega PIZ.

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 moških⁵¹). Naložba je z vidika spola nevtralna.

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 telesno oviranostjo v skladu s pravnim redom EU in slovensko zakonodajo (Zakon o varstvu pred diskriminacijo⁵²). Po končani naložbi bo odsek Ljubljanske ulice, urejen v skladu z načeli trajnostne mobilnosti, pod enakimi pogoji na voljo vsem prebivalcem in obiskovalcem mesta.

⁵¹ Uradni list RS, št. 59/02 s spremembami in dopolnitvami

⁵² Uradni list RS, št. 33/16 in 21/18 – ZNOrg

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

16.2 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 osebnih avtomobilov;
- poudarku na energetski 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 ter prebivalce tega dela mesta.

16.3 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.

16.4 Ocena skladnosti naložbe z DNSH

Projekt je zasnovan tako, da v vseh fazah načrtovanja in izvedbe spoštuje načelo „ne škoduje bistveno“ (Do No Significant Harm – 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 sedanjim 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 zmanjševali porabo energije in ogljični odtis;
- odprava parkirišč za motorna vozila in širitev zelenih površin bosta pozitivno vplivali na lokalno mikroklimo, saj zelene površine prispevajo k blaženju toplotnih otokov v urbanih območjih.

Trajnostna raba in varstvo vodnih in morskih virov (DNSH 3)

Ta vidik varovanja okolja za načrtovano naložbo **ni relevanten**. Projekt ne vpliva na vodo in vodne vire.

Krožno gospodarstvo, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem (DNSH 4)

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 z 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.

16.5 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.

17 UTEMELJITEV IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE IN PRIPRAVA NADALJNJE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

17.1 Povzetek izbire optimalne variante z utemeljitvijo

V poglavju 10 tega PIZ sta obravnavani možni varianti, s katerima bi MO Maribor kot investitorica dosegla cilje, ki si jih je zastavila ob načrtovanju prenove odseka Ljubljanske ulice v zvezi z zagotavljanjem pogojev za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter vplivom na kakovost življenja prebivalcev, ki jih je zapisala v strateških dokumentih mesta, predvsem v TUS, ter prispevala k doseganju nacionalnih in evropskih ciljev na področju trajnostne mobilnosti.

Varianti temeljita na istih tehnično-tehnoloških rešitvah in sta umeščeni na isto lokacijo, razlikujeta pa se po načinu financiranja in rokih za izvedbo naložbe:

- izvedba naložbe po varianti 1 temelji na financiranju iz proračuna z najetjem dolgoročnega posojila, ki je po predpostavkah možno šele leta 2030. Zaradi odložitve naložbe se poveča vrednost naložbe zaradi inflacije in stroškov najetega posojila. Učinki projekta in vse koristi, povezane z njimi, se odložijo za več kot pet let. V vmesnem času se razmere za pešce in kolesarje na obravnavanem odseku ne izboljšajo, zaradi naraščajočega motoriziranega prometa se utegnejo poslabšati okoljske razmere in kakovost življenja prebivalcev ob cestnem odseku;
- za izvedbo naložbe po varianti 2 se predpostavlja, da MO Maribor pridobi sredstva za financiranje več kot 68 % vrednosti naložbe iz mehanizma CTN. Cestni odsek bo urejen že sredi leta 2027 in na voljo uporabnikom. Pešcem in kolesarjem ter uporabnikom JPP bodo na voljo varne, udobne in privlačne površine za pešačenje in kolesarjenje, varen dostop do JPP in drugih prvin trajnostne mobilnosti. Obseg prometa motornih vozil se bo zaradi ovir zmanjševal, kar bo skupaj z ozelenitvami prispevalo k povečanju kakovosti zraka in kakovosti življenja prebivalcev ob cestnem odseku.

V okviru analize in ocene variant (poglavje 10) je izdelana analiza stroškov in koristi naložbe za vsako varianto z izračunanimi finančnimi in ekonomskimi kazalniki. Naložbi sta bili ocenjeni z uporabo uteženih meril: investicijski stroški, stroški obratovanja, najeto dolgoročno posojilo, stroški obresti in vodenja posojila oz. sofinanciranje iz CTN, finančna neto sedanja vrednost FNSV in interna stopnja donosnosti FISD, ekonomska neto sedanja vrednost ENSV in interna stopnja donosnosti EISD, družbena koristnost naložbe in trajanje izvajanja naložbe. Na podlagi ocene variant z uteženimi merili je kot primernejša (optimalna) ocenjena varianta 2, tj. izvedba naložbe v letih 2025–2027 in s sofinanciranjem iz mehanizma CTN, ker so:

- skupni naložbeni stroški pri varianti 2 za pribl. 448.000 EUR nižji kot v varianti 1;
- zaradi pridobitve nepovratnih sredstev iz mehanizma CTN v višini slabih 68 % vrednosti celotne naložbe posojilo ni potrebno, zato ni obresti in stroškov vodenja posojila;
- naložba se prične izvajati že v letu 2026, skupni čas izvedbe naložbe, vključno s stroški priprave dokumentacije v letu 2025, je dve leti in pol, pri varianti 1 pa več kot šest let;
- zaradi hitrejšega doseganja zastavljenih ciljev in učinkov je tudi družbena koristnost variante 2 večja.

Za pripravo nadaljnje investicijske dokumentacije se uporabi samo **varianta 2 – naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki**.

17.2 Ocena skladnosti naložbe s pogoji in merili za potrjevanje vlog v drugi fazi CTN

V DIIP je bila opravljena ocena skladnosti naložbe z zahtevami iz Vsebinskih izhodišč MOPE ter pogoji iz povabila ZMOS k predložitvi vlog v prvi fazi potrjevanja operacij v CTN, ki je na kratko povzeta v tem PIZ. Vloga je bila v prvi fazi potrjena 12. avgusta 2025. Naložba ustreza vsem zahtevanim pogojem in merilom in bo prispevala k predpisanim kazalnikom rezultata in učinka PEKP, specifičnega cilja RSO 2.8:

- kazalnik **učinka**: podprta namenska kolesarska infrastruktura (v km) **1,610 km**
- kazalnik **rezultata**: letno število uporabnikov kolesarske infrastrukture **10.000**.

V PIZ je ugotovljeno, da naložba ustreza pogojem in zahtevam iz prijavnih obrazcev MOPE za 2. fazo ocenjevanja vlog za NPO.

17.3 Izhodišča za pripravo investicijskega programa

V skladu z UEM je treba za naložbe, katerih vrednost je večja od 2.500.000 EUR z DDV pripraviti tudi investicijski program kot naslednjo raven investicijske dokumentacije. Kot je navedeno v točki 17.1, se pri pripravi investicijskega programa upošteva samo varianta 2 – naložba v načrtovanem obsegu in dinamiki.

Naložba je bila v prvi fazi ocenjevanja vlog v CTN uvrščena v seznam projektov na podlagi DIIP (potrjen 27. marca 2025). Po izdelavi DIIP in prijavi naložbe v prvo fazo potrjevanja vlog se je projekt nekoliko spremenil, in sicer: vrednost naložbe se je zaradi uporabe dejanskih stroškov namesto ocenjenih le nekoliko povečala (za približno 2.000 EUR), spremenila se je struktura upravičenih in neupravičenih stroškov, zaradi prilagoditve okvirnemu načrtu potrjevanja vlog v drugi fazi CTN se je nekoliko spremenila tudi časovnice ter s tem obseg in dinamika financiranja. Navedene spremembe so upoštewane v tem PIZ in se bodo upoštevale pri pripravi investicijskega programa.

Ker investitor načrtuje začetek postopka javnega naročila za izbiro izvajalcev že konec leta 2025, je v investicijski program smiselno vključiti študijo izvedbe, kar je v skladu z uredbo UEM (prvi odstavek 14. člena). Investicijski program se priloži k vlogi za NPO v drugi fazi postopka CTN, zato mora vsebovati tudi oceno skladnosti naložbe z vsemi pogoji in zahtevami iz ustreznega prijavnega obrazca.

17.4 Ocena smotrnosti, učinkovitosti in ekonomske upravičenosti 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, kot je navedeno v točki 17.2 zgoraj, prispevala k doseganju kazalnikov učinka in rezultatov, ki so v okviru programa evropske kohezijske politike (EKP) predpisani za specifični cilj RSO2.8;

- načrtovana naložba ustreza vsem pogojem in merilom za uvrstitev v CTN ter ciljem TUS (2023) in CPS občine (2015);
- naložba bo prispevala k povečanju varnosti in večjemu udobju pešcev in kolesarjev, zlasti ker poteka mimo šol in v bližini vrtca, ter zmanjšanju izpustov iz motoriziranega prometa, s čimer bo prispevala tudi h kakovosti življenja v tem delu mesta;
- analiza stanja kaže, da je naložba utemeljena, saj bo prispevala k pogojem za povečanje deleža trajnostne mobilnosti v mestu na eni od pomembnih cestnih povezav med stanovanjskim območjem na jugu mesta, UKC in središčem mesta;
- kot je ugotovljeno z analizo stroškov in koristi ter izračunanimi kazalniki, so koristi naložbe, ki se izvaja po varianti 2, večje od stroškov naložbe: ekonomska neto sedanja vrednost je večja od nič, ekonomska interna stopnja donosnosti (9,66 %) je večja od družbene diskontne stopnje, koristi pa presegajo stroške (količnik koristnosti (B/C je 1,0390). Obstajajo tudi znatne koristi, ki jih ni mogoče ovrednotiti v denarju, kot sta dobro počutje kolesarjev in pešcev ob uporabi prenovljenega cestnega odseka, spreminjanje potovalnih navad ter povečana kakovost življenja stanovalcev ob cesti.

18 SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN ZAKONODAJE

Ta PIZ je pripravljen v skladu s predpisano metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije (UEM), zahtevami iz Vsebinskih izhodišč MOPE, obrazcev MOPE za predložitev vloge v drugi fazi potrjevanja vlog, navodil upravnega in posredniškega organa ter na podlagi projektne dokumentacije PZI, ki je bila pripravljena decembra 2024 ter posodobljena februarja in junija 2025.

Strokovne podlage

- Povabilo k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN, s prijavnimi obrazci, ZMOS, 12. maja 2025
- 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 (od Ulice Pariške komune do Ceste proletarskih brigad), DIIP , Ekonomski institut Maribor, Razlagova 22, 2000 Maribor, september 2025;
- Ureditev Ljubljanske ulice, PZI, Vodilni načrt, Tehnično poročilo, popisi del in predračun, Provia, projektiranje, svetovanje, ekologija, d. o. o. Kranjska cesta 24, 4202 Naklo, december 2024; posodobljeno februarja in junija 2025
- Vsebinska izhodišča za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO2.8), Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, verzija 2.0, april 2025

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 2.0, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, avgust 2024
- 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, avgust 2024

- 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
- Posodobljen celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada Republike Slovenije, december 2024
- Priročnik Z belo palico po mestu, Zveza DSSS, 2016
- Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, Verzija 2.0, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, november 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
- 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, Energetska podnebna agencija za Podravje, julij 2024
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, Ministrstvo za naravne vire in prostor, 2023
- Strategija razvoja Maribor do leta 2030, Mestna občina Maribor, marec 2012
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, Ministrstvo za infrastrukturo, junij 2017
- 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 (TUS), Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023
- Z belo palico po mestu, Priročnik za načrtovanje talnega taktilnega vodilnega sistema, Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije, 2016

Zakonodaja in predpisi

- 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
- Proračun Mestne občine Maribor za leti 2025 in 2026, www.maribor.si
- 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 dobrave 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/sl/Data/-/05C4003S.px>, (24. 6. 2024)
- Jesenska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, Ljubljana, september 2025