



MESTNA OBČINA SLOVENJ GRADEC

INVESTICIJSKI PROGRAM

UREDITEV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V MESTNEM JEDRU

NOVELACIJA št. 2



Investitor: MESTNA OBČINA SLOVENJ GRADEC
Šolska ulica 5
2380 Slovenj Gradec

Odgovorna oseba: Tilen Klugler – župan

Datum: 16. 01. 2023

Kazalo vsebine:

1	UVODNO POJASNILO	5
1.1	PREDSTAVITEV INVESTITORJA/NOSILCA OPERACIJE	6
1.2	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU	7
1.3	OSNOVNI PODATKI IN PREDSTAVITEV IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	8
1.4	OSNOVNI PODATKI O IZDELOVALCIH PROJEKTNE DOKUMENTACIJE IN TEHNIČNA PODPORA	9
1.5	OSNOVNI PODATKI O UPRAVLJAVCU	9
1.6	METODOLOŠKE OSNOVE IN MERILA ZA VREDNOTENJE IN OCENJEVANJE VARIANT	10
1.7	NAMEN IN CILJI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	10
1.8	POVZETEK DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	12
2	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	13
2.1	CILJI INVESTICIJE V OBLIKI FIZIČNIH IN FINANČNIH KAZALNIKOV	13
2.2	SPISEK STROKOVNIH PODLAG	14
2.3	OPIS UPOŠTEVANIH VARIANT	15
2.4	ODGOVORNE OSEBE ZA IZDELAVO INVESTICIJSKE IN PROJEKTA DOKUMENTACIJE	17
2.5	ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO INVESTICIJE IN SPREMLJANJE NJENIH UČINKOV	18
2.6	OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE IN PREDVIDENA FINANČNA KONSTRUKCIJA	19
2.7	ZBIRNI PRIKAZ REZULTATOV IZRAČUNOV TER UTEMELJITEV UPRAVIČENOSTI INVESTICIJE	22
3	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU	23
4	ANALIZA STANJA S PRIKAZOM OBSTOJEČIH IN PREDVIDENIH POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA TER USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNO STRATEGIJO RAZVOJA SLOVENIJE, USMERITVAMI SKUPNOSTI, PROSTORSKIMI AKTI TER DRUGIMI USMERITVAMI	25
4.1	UVOD	25
4.2	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA	27
4.2.1	UKREPI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE MESTNE OBČINE SLOVENJ GRADEC	28
4.2.2	CELOSTNE TERITORIALNE NALOŽBE	36
4.2.3	VSEBINSKA IZHODIŠČA ZA UPRAVIČENCE MEHANIZMA CTN ZA PRIPRAVO OPERACIJ TRAJNOSTNE MOBILNOSTI (PN 4.4)	36
4.3	USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI DOKUMENTI OBČINE	38
4.3.1	CILJI PROJEKTA	39
4.3.2	PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	40

5	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN/ALI STORITEV	51
6	TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL	52
6.1	OPREDELITEV CILJEV	52
6.2	OBRAVNAVANE VARIANTE	53
6.2.1	IZHODIŠČNI SCENARIJ – BREZ INVESTICIJE	53
6.2.2	VARIANTA Z IZVEDBO INVESTICIJE	54
7	ANALIZA ZAPOSLENIH ZA SCENARIJ Z INVESTICIJO GLEDE NA SCENARIJ BREZ INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO VARIANTO.....	63
8	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, LOČENO ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO	64
8.1	PRIMERJAVA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	64
8.2	STROŠKI INVESTICIJE.....	64
8.3	UPRAVIČENI IN PREOSTALI STROŠKI	66
9	ANALIZA LOKACIJE	68
9.1	MAKRO LOKACIJA.....	68
9.2	MIKROLOKACIJA Z NAVEDBO PARCEL.....	71
10	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV Z UPOŠTEVANJEM NAČELA, DA ONESNAŽEVALEC PLAČA NASTALO ŠKODO, KADAR JE PRIMERNO	72
10.1	IZHODIŠČA.....	72
10.2	ZMANJŠEVANJE VPLIVOV NA OKOLJE	73
10.2.1	VPLIV NA VAROVANA OBMOČJA KULTURNE DEDIŠČINE, OBMOČJA VAROVANE NARAVE IN VODOVARSTVENA OBMOČJA	73
10.2.2	VPLIV NA MEHANSKO ODPORNOST IN STABILNOST OKOLICE.....	73
10.2.3	VPLIV NA VARNOST OKOLICE PRED POŽAROM	74
10.2.4	VPLIV NA HIGIENSKO IN ZDRAVSTVENO ZAŠČITO OKOLICE	74
10.2.5	ZAŠČITA PRED HRUPOM	74
10.2.6	VPLIVI V ZVEZI Z ENERGIJO IN OHRANJANJEM TOPLOTE	74
10.2.7	VPLIVI V ZVEZI Z ODPADKI	75
10.3	OKOLJSKA UČINKOVITOST	75
10.4	UČINKOVITOST IZRABE NARAVNIH VIROV	75
10.4	TRAJNOSTNA DOSTOPNOST	76
11	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI ...	77
11.1	ČASOVNI NAČRT	77
11.2	VODENJE PROJEKTA IN IZKUŠNJE	77
11.3	ORGANIZACIJSKA STRUKTURA.....	78
11.4	ANALIZA IZVEDLJIVOSTI	79

12	NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA Z ANALIZO O SMISELNOSTI VKLJUČITVE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	80
12.1	OPREDELITEV FINANČNIH VIROV GLEDE NA VARIANTO	80
12.2	OPREDELITEV JAVNO - ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	81
13	PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	82
13.1	IZHODIŠČA IZRAČUNOV	82
13.2	PRIHODKI	82
13.3	ODHODKI.....	82
14	VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER IZRAČUN FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV	83
14.1	FINANČNA ANALIZA	83
14.1.1	PREDPOSTAVKE FINANČNE ANALIZE	83
14.1.2	IZRAČUN OSTANKA VREDNOSTI	84
14.1.3	FINANČNA ANALIZA.....	85
14.2	EKONOMSKA ANALIZA	95
14.2.1	PREDPOSTAVKE EKONOMSKE ANALIZE	95
14.2.2	REZULTATI EKONOMSKE ANALIZE	97
15	ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	102
15.1	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI – VARIANTA Z INVESTICIJO	102
15.2	ANALIZA TVEGANJA VARIANT	103
16	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	105
17	PRILOGE	106
17.1	UREDITVENA SITUACIJA PROJEKTA PO PZI.....	107
17.2	UREDITEV ŠOLSKE ULICE PO PZI	108
17.3	UREDITEV ZAHODNEGA DELA CANKARJEVE ULICE PO PZI	109
17.4	UREDITEV OZKE ULICE PO PZI.....	110
17.5	UREDITEV VORANČEVEGA TRGA Z GOSPOSVETSKO CESTO PO PZI	111
17.6	UREDITEV POŠTNE ULICE PO PZI.....	112
17.7	SKLEP O SPREJETJU IP NA MESTNEM SVETU	113

1 UVODNO POJASNILO

Na osnovi na občinskem svetu Mestne občine Slovenj Gradec potrjenega dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) z nazivom Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru je investitor pristopil k izdelavi investicijskega programa. Investicijska dokumentacija je pripravljena v skladu s Povabilom k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN, Prednostna naložba 4.4 (ESRR). Investicijski program je izdelan na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, Ur. list RS, št. 54/2010, Ur. list RS, št. 27/2016).

V skladu z Vsebinskimi izhodišči za upravičence mehanizma CTN (Celostne teritorialne naložbe) za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4) v okviru Operativnega programa Evropske kohezijske politike, 4. Prednostne osi Trajnostna raba in proizvodnja energije ter pametna omrežja, tematskega cilja 4 Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih, prednostne naložbe 4.4 Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, so upravičeni nameni mehanizma CTN na področju trajnostne mobilnosti za sofinanciranje:

- projekti vozlišč parkiraj in prestopi (P+R);
- projekti za razvoj kolesarske infrastrukture;
- projekti infrastrukture za pešce;
- projekti na področju infrastrukture za javni mestni potniški promet (JPP) in
- projekti za upravljanje mobilnosti v mestih in razvoj uporabe sodobnih tehnologij.

Projekti infrastrukture za pešce:

- gradnja in/ali rekonstrukcija pločnikov in ostalih peš povezav, vključno s preureditvijo površin za motorni promet v površine za pešce,
- vzpostavitev prehodov za pešce in rekonstrukcije križišč,
- gradnja komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestavitve vodov...) v sklopu urejanja infrastrukture za pešce se šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna ali če je namenjena pešcem, vendar sofinanciranje komunalne infrastrukture ne sme presegati 50% investicije v infrastrukturo za pešce,
- upravičen namen je tudi postavitve urbane opreme in izvedba drugih ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce, kot ozelenitev, vključno z zasaditvijo dreves. Predmet sofinanciranja so lahko tudi naprave in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejšo in prijetnejšo hojo,
- vzpostavitev skupnega prometnega prostora skladno z 69a. točko prvega odstavka 2. člena Zakona o cestah (ZCes-1, Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18).

Predmet investicije je ureditev obravnavanih ulic, ki zajema ureditev pešpoti ter ureditev površin po načelu skupnega prometnega režima, kjer ni možno drugače, zamenjavo tlaka, urbane opreme, ozelenitve in ureditve komunalne infrastrukture). Zajema tudi ozaveščanje in promocijo alternativnih oblik prihoda na trg. Skupna dolžina novo urejenih pešpoti in površin za mešan promet, kjer imajo prednost pešci in kolesarji znaša cca. 600 m.

Idejno zasnovo Ureditve trajnostne mobilnosti v mestnem jedru Slovenj Gradca je pripravil arhitekturni biro STYRIA ARHITEKTURA v letu 2019. Rešitve v idejni zasnovi so bile pripravljene na podlagi ukrepov, ki jih je predvidela CPS in sledijo Viziji 2030 mesta Slovenj Gradec. Predmet obravnave so bile ulice, ki obkrožajo ter napajajo Glavni trg in so v zelo slabem stanju: Šolska ulica, Ozka ulica, Poštna ulica, zahodni del Cankarjeve ulice in del Vorančevega trga z Gospodarsko cesto.

Celotna vrednost investicije v stalnih in tekočih cenah znaša 2.252.800,00 € z DDV.

1.1 Predstavitev investitorja/nosilca operacije

Mestna občina Slovenj Gradec je ena izmed 11 mestnih občin v Republiki Sloveniji. Je del koroške statistične regije in meri 173,7 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 29. mesto (SURS 2019).

Mesto Slovenj Gradec leži na severni strani Slovenjgraške kotline – ravnega dolinskega sveta tektonskega izvora, ki sta ga preoblikovali reki Mislinja in Suhodolnica s pritoki. Občina pripada predalpskemu svetu Slovenije. Alpski značaj pokrajine je zaznaven le na nekaterih najvišjih vrhovih (Kirn, 2008, cit. po Trajnostna urbana ..., 2015). Dno kotline zavzema približno 1/10, hriboviti obod pa 9/10 vsega površja. Kotlinsko dno je na najširšem delu med Šmartnim pri Slovenj Gradcu ter Šmiklavžem široko 3 do 4 km. Severno od Slovenj Gradca, kmalu po sotočju Mislinje in Suhodolnice, se dno zoži na manj kot 200 m in se nadaljuje v dolini, široki med 400 in 600 m. Omenjena reliefna struktura (dno-hriboviti obod) je pomembno vplivala na družbeni razvoj. Odras te strukture sta koncentracija prebivalstva in dejavnosti v kotlinskem in dolinskem dnu (Zajc, 2006, cit. po Trajnostna urbana ..., 2015). Staro mestno jedro je nastalo na prodni terasi v bližini sotočja Mislinje in Suhodolnice, ki se proti Mislinji polagoma spušča, v dolino Suhodolnice pa se prevesi s strmo ježo. Mesto leži najnižje med vsemi naselji v občini, na nadmorski višini med 410 in 478 m (Kirn, 2008, cit. po Trajnostna urbana ..., 2015). Zaradi zaprtosti kotline in bližine Celovške kotline, od koder se pozimi pogosto razširi hladen zrak, je pogost toplotni obrat s spremljajočo meglo (Slovenija – Pokrajine in ljudje, 1998, cit. po Trajnostna urbana ..., 2015). Slovenj Gradec je **kulturno, upravno, zdravstveno in izobraževalno središče Koroške regije**.

Mestna občina Slovenj Gradec je upravno, gospodarsko in kulturno središče Koroške. Slovenj Gradec si je zavetje našel med Uršljo goro in zahodnim Pohorjem – ob sotočju Mislinje in Suhodolnice. Poznan je po umetnikih in številnih prireditvah, domačini pa tudi po tem, da je med najhladnejšimi mesti v Sloveniji. Slovenj Gradec ohranja vez z bogato preteklostjo in nadaljuje izročilo. Razgibano kulturno dogajanje je mesto približalo tudi tujini in leta 1989 je mesto dobilo častni naziv Glasnik miru.

Severno mejo občine tvorita občini Dravograd in Vuzenica, na severozahodu jo omejuje občina Ravne na Koroškem, na zahodu Črna na Koroškem, na jugozahodu Velenje, na jugovzhodu Mislinja in na vzhodu Ribnica na Pohorju. Strnjena naselja so razporejena po dolini, na pobočjih Pohorja in obrobnihi pogorjih pa so raztreseni manjši zaselki in samotne kmetije. Skoraj dve tretjini ozemlja pokrivajo gozdovi, kar daje pokrajini videz domačnosti, gostoljubnosti in mehkoobe.

Mestna občina Slovenj Gradec je bila ustanovljena 4. 10. 1994 (Uradni list 60/94). Gre za samoupravno lokalno skupnost na območju naslednjih naselij: Brda, Gmajna, Golavabuka, Gradišče, Graška Gora, Legen, Mislinjska Dobrava, Pameče, Podgorje, Raduše, Sele, Slovenj Gradec, Spodnji Razbor, Stari trg, Šmartno pri Slovenj Gradcu, Šmiklavž, Tomaška vas, Troblje, Turiška vas, Vodriž, Vrhe in Zgornji Razbor. Ožjih delov občine je 15. Sedež občine je v Slovenj Gradcu.

Slika 1: Mestna občina Slovenj Gradec v Sloveniji



1.2 Osnovni podatki o investitorju

Splošni podatki

Investitor:	MESTNA OBČINA SLOVENJ GRADEC
Naslov:	Šolska ulica 5
Telefon:	2380 Slovenj Gradec
Faks:	+386 2 881 21 10
E-mail:	+386 2 881 21 18
Spletna stran:	info@slovenjgradec.si
Matična številka:	www.slovenjgradec.si
Evidenčna številka za DDV	5883903
Pravni status	SI 92076912
	Oseba javnega prava
Bančni podatki:	
Ime računa	Transakcijski račun
Številka računa	01312-0100010322
Ime banke	Banka Slovenije
Odgovorni oseba za izvedbo investicijskega projekta	Tilen KLUGLER, župan
Podpis odgovorne osebe:	
Žig investitorja:	

1.3 Osnovni podatki in predstavitev izdelovalca investicijskega programa

Izdelovalec:	RRA Koroška, Regionalna razvojna agencija za Koroško regijo, d.o.o.
Naslov:	Meža 10, 2370 Dravograd
Telefon:	059 085 190
Faks:	059 085 191
E-mail:	info@rra-koroska.si

Strokovni sodelavec:	Aleš Rupreht
Odgovorna oseba:	Karmen Sonjak, direktorica
Podpis odgovorne osebe:	
Žig:	

RRA Koroška, regionalna razvojna agencija za Koroško d.o.o., kot subjekt spodbujanja razvoja na regionalni ravni opravlja na območju Koroške razvojne regije naloge, ki so v javnem interesu ter nudi strokovno podporo Svetu Koroške regije, Razvojnemu svetu Koroške regije, Regijski razvojni mreži Koroške in drugim nosilcem razvojne politike v regiji.

Za delovanje in izvajanje zakonsko opredeljenih splošnih razvojnih nalog in drugih nalog pri spodbujanju regionalnega razvoja na območju Koroške razvojne regije, je RRA Koroška pooblaščenca s strani Sveta Koroške regije. Na podlagi Zakona o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (Uradni list RS, št. 20/11 in 57/12, v nadaljevanju ZSRR-2) in Pravilnika o regionalnih razvojnih agencijah (Uradni list RS, št. 3/13) je RRA Koroška z odločbo Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo vpisana v evidenco regionalnih razvojnih agencij pri MGRT. Opravlja splošne razvojne naloge v Koroški regiji v programskem obdobju 2014–2020.

RRA Koroška je bila leta 2000 ustanovljena kot družba z omejeno odgovornostjo. Njena lastniška struktura, ki je porazdeljena med vse lokalne skupnosti Koroške regije (41,18 %), državo – Slovenski regionalni razvojni sklad (33,54 %), podjetja – lokalne podjetniške centre (9,48 %) ter območno gospodarske in obrtne zbornice (15,80 %), izkazuje skladnost z zahtevami ZSRR-2A. RRA Koroška je v večinski javni lasti in z večinskim deležem občin znotraj javnega deleža, pri čemer nobena občina nima več kot tretjinskega ustanoviteljskega deleža.

1.4 Osnovni podatki o izdelovalcih projektne dokumentacije in tehnična podpora

Izdelovalec projektne dokumentacije:	STYRIA ARHITEKTURA d.o.o Cankarjeva ulica 6E, 2000 Maribor
Vrsta dokumentacije:	PZI
Naslov:	Cankarjeva ulica 6E, 2000 Mari
Odgovorni projektant:	Mišič David
Odgovorna oseba:	Mišič David, direktor
Podpis odgovorne osebe:	
Žig:	

1.5 Osnovni podatki o upravljavcu

Izdelovalec projektne dokumentacije:	Javno podjetje Komunala Slovenj Gradec d.o.o. Pameče 177A 2380 Slovenj Gradec
Odgovorna oseba:	Jožef Dvorjak, dipl. inž.str., direktor
Podpis odgovorne osebe:	
Žig:	

1.6 Metodološke osnove in merila za vrednotenje in ocenjevanje variant

Skladno z določili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) bomo uporabili določila iz omenjene uredbe - sklop Merila za ugotavljanje učinkovitosti investicij omenjene uredbe.

Glede na vrsto investicijske dokumentacije je treba pri ocenjevanju investicij smiselno uporabiti naslednje metodološke osnove:

- analiza stroškov in koristi,
- analiza stroškovne učinkovitosti,
- analiza tveganja,
- analiza občutljivosti,

Za dejavnosti, za katere je vzpostavljen trg in pridobivajo prihodke s prodajo proizvodov in storitev se uporabljajo:

- finančna merila,
- ekonomska merila (ki se dajo izraziti v denarju).

Za izvedbo operacije so seveda potrebni inputi (finančni, materialni in človeški viri), ki v procesu izvajanja določenih aktivnosti omogočijo nastajanje outputov operacije, ki predstavlja vse tisto, kar je neposredno izraženo v produktu ali storitvi ali zagotovljeno v implementacijskem procesu. Na osnovi outputov ocenjujemo, v kolikšni meri je določena varianta dosegla zastavljene operativne cilje. Outputi operacije so v neposredni povezavi z rezultati operacije.

1.7 Namen in cilji investicijskega projekta

Občinski svet MO Slovenj Gradec je v letu 2015 sprejel **Vizijo Slovenj Gradec 2030:** "Slovenj Gradec je kulturno, upravno, zdravstveno in izobraževalno središče Koroške regije. Je privlačno in varno bivalno okolje za vse kategorije prebivalstva. Mesto omogoča odlične pogoje za razvoj ustvarjalnosti in podjetništva. V največji možni meri sledi sonaravnemu razvoju ter spretno uporablja prednosti majhnosti in naravne danosti bližnjega podeželja."

Vizija Slovenj Gradec 2030 je bila oblikovana s sprejetjem **Trajnostne urbane strategije mesta Slovenj Gradec TUS Mestne občine Slovenj Gradec 2015–2030**. TUS je za doseganje vizije postavil tri strateške cilje:

1. Slovenj Gradec – privlačno mesto,
2. Slovenj Gradec – konkurenčno mesto,
3. Slovenj Gradec – zeleno mesto.

Z izvajanjem ukrepov **Celostne prometne strategije (CPS)** sledimo v največji meri strateškemu cilju 3 TUS: **Slovenj Gradec – zeleno mesto**, katerega ena izmed prednostnih usmeritev je *izboljšanje pogojev za razvoj trajnostne mobilnosti in povečanje učinkovitosti upravljanja prometa*, v manjši meri pa tudi drugima dvema strateškima ciljema.

Glede na trenutno stanje ulic, je območje degradirano do te mere, da ni več primerno za uporabo pešcev, kolesarjev in motornih vozil. Tlakovanje je v zelo slabem stanju, asfalt je bil krpan na več mestih, ni ustreznih pločnikov, peš poti in kolesarskih stez. Arhitektonske ovire ponekod onemogočajo dostop invalidom, prav tako niso urejene taktilne oznake za slepe ljudi. Določene ulice so preozke za cestišča. Glede na to, da se v profil cestišča in ulic ne posega, so dodatni pločniki za pešce in kolesarske poti za kolesarje nesmiselne, saj bi dodatno posegale v širino in posledično prehodnost ulic. Zato je edina ustrežna rešitev v nekaterih primerih delitev javnega prostora med ulicami med vse uporabnike, pešce, kolesarje in motorna vozila, ob tem pa večjo prednost dati najbolj izpostavljenim in najšibkejšim udeležencem prometa, pešcem in kolesarjem.

Namen investicijskega projekta je odprava zgoraj navedenih pomanjkljivosti.

Splošni cilji projekta:

CPS, in s tem operacija Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru, bo za doseg vizije Slovenj Gradec 2030 zasledoval 4 strateške cilje:

- uveljaviti mesto Slovenj Gradec kot zeleno, privlačno in konkurenčno mesto;
- izboljšati pogoje ter spodbujati aktivno dnevno mobilnost in priložnostno vsakodnevno gibanje za boljše zdravje v občini;
- zagotavljati dostopnost za vse občane in obiskovalce in prispevati k družbeni vključenosti vseh;
- izboljšati prometno varnost – še posebej za najšibkejši udeležence v prometu.

Posegi bodo izjemno izboljšali zasnovo in ureditev mestnega jedra Slovenj Gradca in bodo služili kot začetni ukrep k umikanju motornega prometa iz mestnega jedra, kar je vizija ne samo mesta Slovenj Gradec, ampak vseh napredno usmerjenih in mislečih mest.

Specifični cilji projekta:

Ureditev obravnavanih ulic zajema ureditev pešpoti ter ureditev površin po načelu skupnega prometnega režima, kjer ni možno drugače, zamenjavo tlaka, urbane opreme, ozelenitve in ureditve komunalne infrastrukture). Zajema tudi ozaveščanje in promocijo alternativnih oblik prihoda na trg. Skupna dolžina novo urejenih pešpoti in površin za mešan promet, kjer imajo prednost pešci in kolesarji znaša cca. 610 m.



Navedeni učinki prispevajo k doseganju kazalnikom rezultata v PN 4.4.

Kazalniki učinka, ki jih je potrebno doseči v okviru PN 4.4 na nivoju Republike Slovenije so:

ID	Kazalnik	Merska enota	Sklad	Ciljna vrednost	Vir podatka	Pogostost poročanja
4.17	Št. ukrepov trajnostne mobilnosti v okviru trajnostnih urbanih strategij	število	KS	11	občine	letno

Mestna občina Slovenj Gradec bo s projektom Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru v mestnem jedru **prispeval h kazalnikom učinkov** kot sledi:

ID	Kazalnik	Merska enota	Sklad	Ciljna vrednost	Vir podatka	Pogostost poročanja
4.17	Št. ukrepov trajnostne mobilnosti v okviru trajnostnih urbanih strategij	število	KS	1	občina	letno

1.8 Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Občinski svet Mestne občine Slovenj Gradec je na svoji 11. redni seji z dne 18.12.2019 s sklepom potrdil dokument identifikacije investicijskega projekta Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru.

Investicijska vrednost v stalnih cenah (nivo 2019) z DDV in brez DDV v €

Sklop	Rekapitulacija	Strošek skupaj (z DDV) v €	Strošek (brez DDV) v €	DDV v €	DDV, ki se odbija
	Skupaj	1.060.755,39	909.865,07	150.890,32	49.280,00

Investicijska vrednost v tekočih cenah (nivo 2019) z DDV in brez DDV v €

Sklop	Rekapitulacija	Strošek skupaj (z DDV) v €	Strošek (brez DDV) v €	DDV v €	DDV, ki se odbija
	Skupaj	1.110.572,83	952.658,12	157.914,71	51.670,08

V času priprave DIIP-a je bila izdelana projektna dokumentacija na nivoju idejne zasnove. Podlaga za izdelavo investicijskega programa je bil izdelan dokument identifikacije investicijskega projekta in PZI.

Namen investicije ostaja enak kot v dokumentu identifikacije investicijskega projekta.

Metodologija za določitev vrste in vsebine investicijske dokumentacije se določi glede na določila 4. člena Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

Kriteriji za določitev vrste potrebne investicijske dokumentacije

Kriteriji (mejne vrednosti investicijskega projekta) za določitev vrste dokumenta	Identifikacija investicijskega projekta	Predinvesticijska zasnova	Investicijski program
Manj od 300.000 EUR	ne, razen	ne	ne
- če je objekt tehnološko zahteven	da		
- če bodo nastale pomembne finančne posledice v času obratovanja	da		
- če se bo projekt (so)financiral s proračunskimi sredstvi	da		
Več od 300.000 in manj od 500.000 €	da	ne	ne
Več od 500.000 in manj 2.500.000 €	da	ne	da
Več od 2.500.000 €	da	da	da

Skladno z omenjeno uredbo je bil izdelan dokument identifikacije investicijskega projekta.

2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

2.1 Cilji investicije v obliki fizičnih in finančnih kazalnikov

CPS, in s tem operacija Ureditv trajnostne mobilnosti v mestnem jedru, bo za doseg vizije Slovenj Gradec 2030 zasledoval 4 strateške cilje:

- uveljaviti mesto Slovenj Gradec kot zeleno, privlačno in konkurenčno mesto;
- izboljšati pogoje ter spodbujati aktivno dnevno mobilnost in priložnostno vsakodnevno gibanje za boljše zdravje v občini;
- zagotavljati dostopnost za vse občane in obiskovalce in prispevati k družbeni vključenosti vseh;
- izboljšati prometno varnost – še posebej za najšibkejše udeležence v prometu.

Splošni cilji projekta:

- izboljšati pogoje ter spodbujati aktivno dnevno mobilnost in priložnostno vsakodnevno gibanje za boljše zdravje v občini,
- zmanjšanje emisije CO₂ iz osebnega avtomobilskega prometa. Zmanjšanje obremenitve s hrupom v središču mesta,
- zagotoviti varen, privlačen prostor za vse vrste uporabnikov (pešce, kolesarje in ranljive skupine) na območju obravnavanih ulic mestnega jedra.

Specifični cilji projekta:

Ureditev obravnavanih ulic zajema ureditev pešpoti ter ureditev površin po načelu skupnega prometnega režima, kjer ni možno drugače, zamenjavo tlaka, urbane opreme, ozelenitve in ureditve komunalne infrastrukture). Zajema tudi ozaveščanje in promocijo alternativnih oblik prihoda na trg. Skupna dolžina novo urejenih pešpoti in površin za mešan promet, kjer imajo prednost pešci in kolesarji znaša cca. 610 m.

Z izvedbo projekta se bo zmanjšalo emisije CO₂ iz osebnega avtomobilskega prometa.

Povečal se bo delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini.

Kazalniki učinka, ki jih je potrebno doseči v okviru PN 4.4 na nivoju Republike Slovenije so:

ID	Kazalnik	Merska enota	Sklad	Ciljna vrednost	Vir podatka	Pogostost poročanja
4.17	Št. ukrepov trajnostne mobilnosti v okviru trajnostnih urbanih strategij	število	KS	11	občine	letno

Mestna občina Slovenj Gradec bo s projektom Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru **prispeval h kazalnikom učinkov** kot sledi:

ID	Kazalnik	Merska enota	Sklad	Ciljna vrednost	Vir podatka	Pogostost poročanja
4.17	Št. ukrepov trajnostne mobilnosti v okviru trajnostnih urbanih strategij	število	KS	1	občina	letno

2.2 Spisek strokovnih podlag

Za pripravo investicijskega so bile uporabljene naslednje **strokovne osnove**:

- Dokument identifikacije investicijskega projekta;
- Idejna zasnova Styria arhitektura , 2019, PZI 2020;
- Projekt za izvedbo, maj 2020;
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji;
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije;
- Prostorski red Slovenije;
- Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti Ministrstva za infrastrukturo;
- Splošne smernice s področja razvoja poselitve Ministrstva za okolje in prostor;
- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020;
- Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014–2020;
- Občinski prostorski načrt;
- Trajnostna urbana strategija mesta Slovenj Gradec TUS MSG 2015–2030;
- Vsebinska izhodišča za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4), Ministrstva za infrastrukturo (maj 2018);
- Celostna prometna strategija MO Slovenj Gradec, 2017.

2.3 Opis upoštevanih variant

Izhodiščni scenarij – brez investicije

Brez celovite preureditve ulic, ki tvorijo mestno tkivo in obkrožajo ter napajajo Glavni trg, z ureditvijo pešpoti, kjer je to mogoče in po načelu skupnega prometnega režima, kjer ni mogoča drugačna rešitev, bo v teh ulicah še vedno prevladoval motorni promet, mesto kot takšno bo manj privlačno za pešce in kolesarje ter ranljive skupine, posledično bo manjši obisk lokalov in gostinskih storitev ter turističnih obiskovalcev, še naprej pa se bo povečevalo število praznih prostorov. Ulice so sestavni del historične tvorbe mestnega jedra in jih je na podlagi tega nujno potrebno vključiti v celostno zasnovo povezanega mestnega jedra.

PREDNOSTI	SLABOSTI
Ohranilo se bo enako število parkirišč za motorna vozila.	Na ulicah ob Glavnem trgu bo še vedno prevladoval motorni promet in se bo z leti še povečeval.
Strankam storitev na trgu in ulicah se bo ohranil dober dostop z avtomobilom.	Povečale se bodo emisije CO2 iz osebnega avtomobilskega prometa.
	Kolesarji, pešce in ranljive skupine bodo imeli še naprej slabše pogoje za gibanje. Posledično se delež teh skupin na trgu ne bo povečeval.
	Turistični potencial srednjeveškega dela mesta ne bo izkoriščen.
	Zgodovinsko pomembne ulice bodo ostale razvrednotene in nepovezane.
	Nadalje se bo povečevalo število praznih poslovnih prostorov.
	Ob pričakovani izgradnji mestnega kolesarskega omrežja bi neurejeni pogoji v mestnem jedru predstavljali ozko grlo in ovirali potencial razvoja trajnostne mobilnosti.
	Brez prenove ulic okrog Glavnega trga bo še naprej okrnjena njegova dostopnost in proces oživljanja.

Brez prenove mesto **ne bo izkoristilo** pozicije ulic okrog Glavnega trga za povečanje deleža vsakodnevnega kolesarjenja in hoje ter priložnostnega vsakodnevnega gibanja za boljše zdravje v občini, kar je eden izmed strateških ciljev CPS.

Varianta z investicijo

Varianta s projektom predstavlja **nadgradnjo obstoječih politik in uvedba celovitih ukrepov na enem izmed prioritarnih področjih**. Pomeni preureditev ulic ob Glavnem trgu po načelu skupnega prometnega režima ter ureditev pešpoti, ki bodo s Trgom svobode in Glavnim trgom tvorile zaključeno povezano omrežje, katero bo namesto avtomobilov v ospredje postavljalo pešce, kolesarje in ostale skupine prebivalcev ter obiskovalcev v mestnem jedru.

Ocenjujemo, da bo mesto s tem ukrepom pridobilo nove kvalitetne površine v srednjeveškem delu mesta s potencialom za regeneracijo in nadaljnji razvoj mesta. Ulice, ki spodbujajo trajnostno mobilnost in so urejene po meri ljudi ter slednjim nudijo več javnega prostora za srečevanje in interakcije, bodo pomemben korak pri oživljanju mestnega jedra in predvsem Glavnega trga, ki kot generator dogajanja s svojo ponudbo storitev ter ohranjenostjo zgodovinske zasnove predstavlja glavni utrip razvoja samega mesta. S projektom bo mestno jedro dobilo nov zagon za uspešen razvoj v 21. stoletju, ki ponovno daje prednost pešcem in kolesarjem.

PREDNOSTI	SLABOSTI
Na ulicah ob Glavnem trgu se bo zmanjšal delež motornega prometa ter povečal delež kolesarjev in pešcev.	Nekoliko se bo zmanjšalo število parkirnih mest na trgu.
Zmanjšale se bodo emisije CO2 iz osebnega avtomobilskega prometa.	Strankam storitev na trgu se bo nekoliko poslabšal dostop z avtomobilom.
Kolesarji, pešce in ranljive skupine bodo imeli boljše pogoje za gibanje po mestnem jedru, pri tem jih ne bo več ogrožal motoriziran promet.	
Turistični potencial srednjeveškega dela mesta bo bolje izkoriščen. Površina urejenega dela mestnega jedra se bo občutno povečala.	
Zgodovinsko pomembne ulice bodo primerno urejene in bodo znova pridobile svojo pomembnost ter povezovalno vlogo v komunikacijskem sistemu.	
Število praznih poslovnih prostorov se bo s privlačnejšo podobo, boljšo dostopnostjo in večjim številom ljudi zmanjšalo.	
Z operacijo prenove bo preprečen nastanek ozkega grla med mestnim jedrom in novimi kolesarskimi poti v zaledju jedra.	
Z urejeno in privlačno podobo ulic ter infrastrukturo za trajnostno mobilnost okrog Glavnega trga bodo vzpostavljeni pogoji tudi za prenovo slednjega.	

S tem **bo mesto izkoristilo** ugodno pozicijo ulic okrog Glavnega trga za povečanje deleža vsakodnevnega kolesarjenja ter priložnostnega vsakodnevnega gibanja za boljše zdravje v občini. To je tudi eden izmed strateških ciljev CPS.

Menimo, da bo poleg infrastrukture smotrno posebno pozornost nameniti tudi t.i. "mehkim ukrepom" spodbujanja hoje in kolesarjenja s primerno parkirno politiko, ki bo spodbujala uporabo alternativnih oblik prevoza.

2.4 Odgovorne osebe za izdelavo investicijske in projektna dokumentacije

Izdelovalec investicijskega programa

Izdelovalec:	RRA Koroška, Regionalna razvojna agencija za Koroško regijo, d.o.o.
Naslov:	Meža 10, 2370 Dravograd
Telefon:	059 085 190
Faks:	059 085 191
E-mail:	info@rra-koroska.si

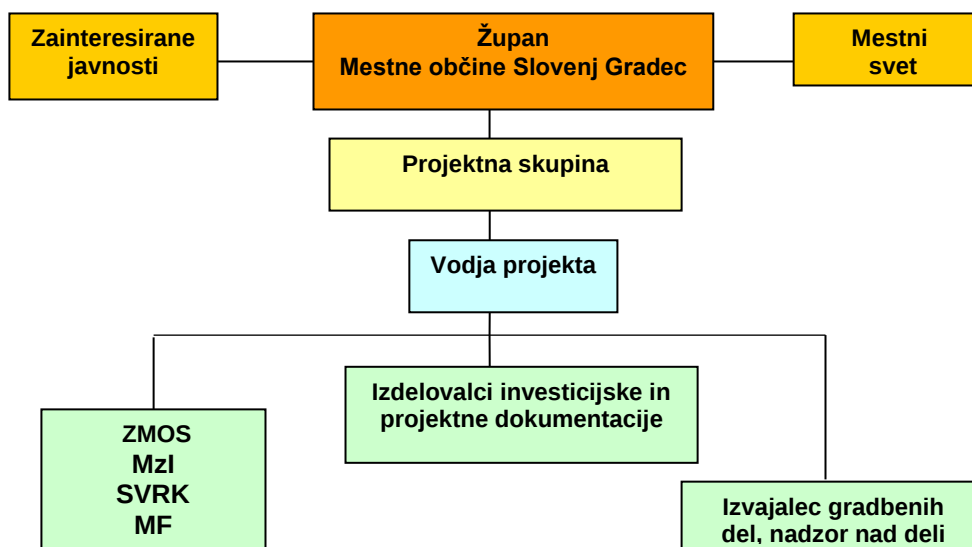
Strokovni sodelavec:	Aleš Rupreht
Odgovorna oseba:	Karmen Sonjak, direktorica

Izdelovalec projektne dokumentacije

Izdelovalec projektne dokumentacije:	STYRIA ARHITEKTURA d.o.o Cankarjeva ulica 6E, 2000 Maribor
Vrsta dokumentacije:	PZI
Naslov:	Cankarjeva ulica 6E, 2000 Mari
Odgovorni projektant:	Mišič David
Odgovorna oseba:	Mišič David, direktor
Podpis odgovorne osebe:	
Žig:	

2.5 Organizacija za izvedbo investicije in spremljanje njenih učinkov

Projekt vodi Urad za pripravo projektov Mestne občine Slovenj Gradec, ki je v preteklosti že vodil projekte, ki so bili sofinancirani s strani EU. Organizacija vodenja operacije:



Projektna skupina, ki jo je s sklepom imenoval župan Mestne občine Slovenj Gradec. Vodja Aljoša Krivec.

Ime in priimek	Sedanj status	Znanja, izkušnje in izobraževanja s področja projektnega vodenja	Izvedeni projekti in vloga
Aljoša Krivec	- Mag. znanosti; - vodja referata za promet; - 20 let delovnih izkušenj na področju prometa - Projektni vodja	- Udeležba na številnih seminarjih iz področja upravljanja s prometom.	- Član številnih projektnih skupin – zadolžen za pokrivanje področje prometa v projektni skupini.
Sašo Blatešič	- Vodja skupne uprave	- Seminarji: spomladanski veliki kongres javnega naročanja, Zavarovanje plačil v poslovni in sodni praksi, nova praksa državne revizijske komisije, elektronska oddaja ponudb in spremembe ZJN-3A,...	- Pravna pomoč pri razpisih in sodelovanje pri vseh projektih mosg (Blok neprofitnih stanovanj, Sanacija degradiranega območja in park urbanih športov, obnova vodovodnega sistema v Mislinjski dolini, Trajnostna mobilnost, razpisi komunalno cestna infrastruktura, Pc Pameče...).
Lidija Požgan	- Magistrica pravnih znanosti; - vodja oddelka za gospodarske infrastrukturo, investicije in razvoj; - strokovni vodja vodilnega partnerja MOSG za izvajanje politike CLLD za Mislinjsko in Dravsko dolino – LAS MDD (sklad ESRR in MKGP).	- Udeležba na raznih seminarjih s področja kohezijske in kmetijske politike; - strokovni izpit iz zakona o upravnih postopkih; - 20 letne izkušnje z vodenjem projektov in investicij.	- vodja projekta Izgradnja poslovne cone Pameče, - vodja projekta Izgradnja PC Ozare, - vodja projekta Izgradnja odprtega širokopasovnega omrežja v Mislinjski in Dravski dolini - vodja projekta Oživiljen zven preteklosti (muzej Hugo Wolf), - vodja projekta Izgradnja kolesarske poti v Mislinjski dolini, - vodja projekta Izgradnja kolesarske poti Slovenj Gradec-Pameče,
Dragica Skledar	- Strokovni sodelavec.	- seminarji: strokovnjak za javna naročila ZJN3 - delavnice za lokalne akcijske skupine.	- Članica različnih projektnih skupin – vlaganje zahtevkov in administracija.

Časovni načrt aktivnosti projekta

	Aktivnost	Čas trajanja (od/do)	
A	Izdelava dokumenta identifikacije investicijskega projekta	september 2019	oktober 2019
B	Potrditev dokumenta identifikacije investicijskega projekta s strani občinskega sveta Mestne občine Slovenj Gradec.	december 2019	december 2019
C	Izdelava projektne dokumentacije.	oktober 2019	junij 2020
D	Izdelava novelacije DIIP	november 2019	november 2019
E	Potrditev dokumenta identifikacije investicijskega projekta s strani občinskega sveta Mestne občine Slovenj Gradec.	december 2019	december 2019
F	Prijava projekta na Povabilo ZMOS k predložitvi vlog za sofinanciranje operacije Ureditve trajnostne mobilnosti v mestnem jedru z mehanizmom CTN ZA Prednostno naložbo 4.4.	oktober 2019	oktober 2019
G	Izdelava Investicijskega programa.	maj 2020	avgust 2020
H	Potrditev investicijskega programa na mestnem svetu	september 2020	september 2020
I	Prijava na razpis MzI za neposredno potrditev operacije.	avgust 2020	oktober 2020
J	Izdaja sklepa o neposredni potrditvi operacije.	december 2020	december 2020
K	Javni razpis za izbor izvajalca.	oktober 2020	januar 2021
L	Sklenitev pogodbe o sofinanciranju.	marec 2021	oktober 2021
M	Gradbena dela	december 2021	marec 2023
N	PID	februar 2023	februar 2023
O	Zaključek financiranja	marec 2023	marec 2023

2.6 Ocenjena vrednost investicije in predvidena finančna konstrukcija

Investicijska vrednost v stalnih cenah (nivo januar 2023) z DDV in brez DDV v €

Sklop	Postavke	Strošek skupaj (z DDV) v €	Strošek (brez DDV) v €	DDV v €	Poračunljiv DDV
A	GOI dela	1.830.000,00	1.500.000,00	330.000,00	0,00
B	Komunalna infrastruktura	260.000,00	260.000,00	0,00	57.200,00
C	Dokumentacija, vodenje, nadzor	105.600,00	86.557,38	19.042,62	0,00
	Skupaj	2.195.600,00	1.846.557,38	349.042,62	57.200,00

Investicijska vrednost v tekočih cenah (nivo januar 2023) z DDV in brez DDV v €

Sklop	Postavke	Strošek skupaj (z DDV) v €	Strošek (brez DDV) v €	DDV v €	Poračunljiv DDV
A	GOI dela	1.830.000,00	1.500.000,00	330.000,00	0,00
B	Komunalna infrastruktura	260.000,00	260.000,00	0,00	57.200,00
C	Dokumentacija, vodenje, nadzor	105.600,00	86.557,38	19.042,62	0,00
	Skupaj	2.195.600,00	1.846.557,38	349.042,62	57.200,00

Tekoče cene so enake stalnim. Nivo januar 2023.

Dinamika investiranja po letih v €, stalne cene

Stroški	Pred 2021	2021	2022	2023	Skupaj
Skupaj vrednost operacije	49.410,00	-	1.534.828,25	611.361,75	2.195.600,00

Dinamika investiranja po letih v €, tekoče cene

Stroški	Pred 2021	2021	2022	2023	Skupaj
Skupaj vrednost operacije	49.410,00	-	1.534.828,25	611.361,75	2.195.600,00

Viri financiranja Variante z investicijo v €, stalne cene

Stroški \ Viri	SKUPAJ pred 2021–2023		
	Skupaj	Sredstva EU (KS) + proračun RS	Občina
Upravičeni stroški	863.882,38	744.801,37	119.081,01
Neupravičeni stroški	1.331.717,62	-	1.331.717,62
Skupaj	2.195.600,00	744.801,37	1.450.798,63

Viri financiranja Variante z investicijo v €, tekoče cene

Stroški \ Viri	SKUPAJ pred 2021–2023		
	Skupaj	Sredstva EU (KS) + Proračun RS	Občina
Upravičeni stroški	863.882,38	744.801,37	119.081,01
Neupravičeni stroški	1.331.717,62	-	1.331.717,62
Skupaj	2.195.600,00	744.801,37	1.450.798,63

Dinamika in viri financiranja po letih za Varianto z investicijo v €, tekoče cene

Stroški \ Viri	Pred 2021	2021	2022	2023	Skupaj
Lastna sredstva - upravičeni stroški	40.500,00	0,00	56.196,49	22.384,52	119.081,01
Namenska sredstva EU za kohezijsko politiko	0,00	0,00	595.841,10	0,00	595.841,10
Slovenska udeležba za sofinanciranje kohezijske politike	0,00	0,00	148.960,27	0,00	148.960,27
Skupaj upravičeni stroški	40.500,00	0,00	800.997,86	22.384,52	863.882,38
Lastna sredstva – neupravičeni stroški	8.910,00	0,00	733.830,39	588.977,23	1.331.717,62
Skupaj neupravičeni stroški	8.910,00	0,00	733.830,39	588.977,23	1.331.717,62
SKUPAJ VREDNOST OPERACIJE	49.410,00	0,00	1.534.828,25	611.361,75	2.195.600,00

2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicije

Pri izbiri optimalne variante smo izhajali iz analize stroškov in koristi. Analiza stroškov in koristi (CBA - Cost-Benefit Analysis) je sistematičen postopek s katerim ugotavljajo, vrednotijo in primerjajo stroške in koristi projekta. Osnovni cilj te analize je ugotoviti ali koristi projekta pretehtajo (presega) stroške. Prav tako se s CBA ugotavlja razmerja med optimalno varianto in ostalimi variantami (vrstni red ugotovljenih variant). S to analizo se želimo prepričati o upravičenosti odločitve za investicijo ali ravnanje. S primerjavo alternativ (variant) odločimo o optimalni varianti. Pri izbiri optimalne variante smo izhajali iz:

- investicijskih vlaganja;
- ERR,
- ENPV,
- Stopnja tveganja.

Obravnavane variante smo točkovali s točkami od 1 do 3, pri čemer pomeni 3 največjo možno oceno, 1 pa najnižjo možno oceno.

Podatki za ocenjevanje

Parametri	Izhodiščni scenarij	Varianta z investicijo, stalne cene
Investicijska vlaganja v €	/	2.195.600,00
ERR	/	7,43 %
ENPV v €	/	372.859,78
Stopnja tveganja	/	nizka

Točkovanje po posamezni varianti je naslednje:

Parametri	Izhodiščni scenarij	Varianta z investicijo
Investicijska vlaganja	3	2
ERR	0	3
ENPV	0	3
Stopnja tveganja	0	2

Končno točkovanje z upoštevanjem uteži

Parametri	Utež	Izhodiščni scenarij	Varianta z investicijo
Investicijska vlaganja	2	6	4
ERR	3	0	9
ENPV	3	0	9
Stopnja tveganja	2	0	4
Skupaj (točke)		6	26

Največ točk je dosegla Varianta z investicijo, kar pomeni, da je boljša od izhodiščnega scenarija, zato jo izberemo kot najboljšo in predlagamo, da jo Mestna občina Slovenj Gradec tudi realizira.

		Finančna interna stopnja donosa v %	Finančna čista sedanja vrednost v €	Ekonomska interna stopnja donosa v %	Ekonomska čista sedanja vrednost
Izbrana Varianta z investicijo		- 6,88	- 1.343.020,32	9,20	569.623,43

3 OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU

Splošni podatki o investitorju

Investitor:	MESTNA OBČINA SLOVENJ GRADEC
Naslov:	Šolska ulica 5 2380 Slovenj Gradec
Telefon:	+386 2 881 21 10
Faks:	+386 2 881 21 18
E-mail:	info@slovenjgradec.si
Spletna stran:	www.slovenjgradec.si
Matična številka:	5883903
Evidenčna številka za DDV	SI 92076912
Pravni status	Oseba javnega prava
Bančni podatki:	
Ime računa	Transakcijski račun
Številka računa	01312-0100010322
Ime banke	Banka Slovenije
Odgovorni oseba za izvedbo investicijskega projekta	Tilen KLUGLER, župan
Podpis odgovorne osebe:	
Žig investitorja:	

Splošni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije

Izdelovalec:	RRA Koroška, Regionalna razvojna agencija za Koroško regijo, d.o.o.
Naslov:	Meža 10, 2370 Dravograd
Telefon:	059 085 190
Faks:	059 085 191
E-mail:	info@rra-koroska.si

Strokovni sodelavec:

Aleš Rupreht

Odgovorna oseba:

Karmen Sonjak, direktorica

Podpis odgovorne osebe:

Žig:

Splošni podatki o upravljavcu

Izdelovalec projektne dokumentacije:

Javno podjetje Komunala Slovenj Gradec d.o.o.
Pameče 177A
2380 Slovenj Gradec

Odgovorna oseba:

Jožef Dvorjak, dipl. inž.str., direktor

Podpis odgovorne osebe:

Žig:

4 ANALIZA STANJA S PRIKAZOM OBSTOJEČIH IN PREDVIDENIH POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA TER USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNO STRATEGIJO RAZVOJA SLOVENIJE, USMERITVAMI SKUPNOSTI, PROSTORSKIMI AKTI TER DRUGIMI USMERITVAMI

4.1 Uvod

Slovenj Gradec je upravno, ekonomsko in izobraževalno središče koroške statistične regije. Avtomobilska, lesna in kovinsko predelovalna industrija imajo v Slovenj Gradcu dolgoletno zgodovino, ki jo zaznamujejo vzponi in padci gospodarskih gibanj v Slovenj Gradcu.

V Slovenj Gradcu, kakor tudi širše, se je vzpostavila struktura podjetij, ki so v vse večjem razvojnem in poslovnem vzponu, zato je bil vzpostavljen razvojni model, ki bo temeljil na razvojnih dokumentih, ki so sprejeti v Republiki Sloveniji na državni ravni in se bo omogočilo, da se bo v okolje pripeljalo več finančnih in razvojnih spodbud.

Mestna občina Slovenj Gradec je ena od enajstih mestnih občin v Sloveniji.

Obsega teritorij 173,7 km² in je po velikosti na 29. mestu med 212 občinami, po številu prebivalcev pa na 27. mestu (16.599 prebivalcev v letu 2019 – vir SURS Slovenske regije in občine v številkah) in tako sodi med srednje velike občine v Sloveniji.

Na kvadratnem kilometru površine občine živi povprečno 95,6 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti leta 2019 nekoliko manjša kot v celotni državi (103,1 prebivalca na km²).

Statistični podatki za leto 2018 kažejo o tej občini tako sliko:

Število živorojenih je bilo višje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu pozitiven, znašal je 3,1 (v Sloveniji -0,4). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo nižje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej pozitiven, znašal je 1,1. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil pozitiven, znašal je 4,2 (v Sloveniji 6,8).

Povprečna starost občanov je bila 43,1 leta in tako nižja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (43,3 leta).

Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je prebivalo 120 oseb starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 131). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju počasneje kot v celotni Sloveniji. Podatki po spolu kažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v tej občini višja od indeksa staranja za moške. V občini je bilo – tako kot v večini slovenskih občin – med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.

V občini je delovalo 8 vrtcev, obiskovalo pa jih je 682 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1–5 let, jih je bilo 80 % vključenih v vrtec, kar je manj kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (81 %). V tamkajšnjih osnovnih šolah se je v šolskem letu 2018/2019 izobraževalo približno 1.560 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 620 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo 41 študentov in 8 diplomantov; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 37 študentov in 8 diplomantov.

Med osebami v starosti 15 let–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 64 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je manj od slovenskega povprečja (65 %). Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno 7 % nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 6 %.

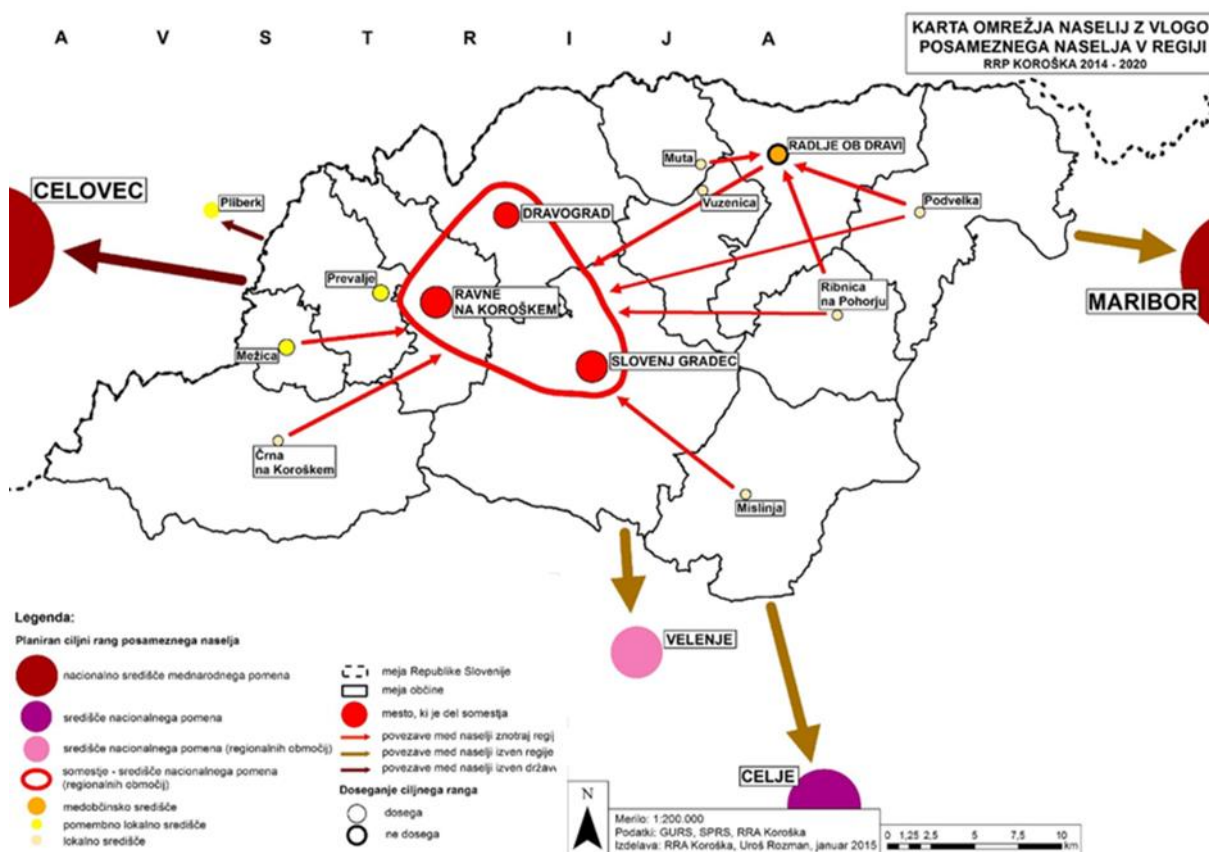
V obravnavanem letu je bilo v občini 365 stanovanj na 1.000 prebivalcev. Približno 68 % stanovanj je imelo najmanj tri sobe (tj. tri ali več). Povprečna uporabna površina stanovanja je bila 93 m².

Več kot vsak drugi prebivalec v občini je imel osebni avtomobil (56 avtomobilov na 100 prebivalcev); ta je bil v povprečju star 10 let.
V obravnavanem letu je bilo v občini zbranih 299 kg komunalnih odpadkov na prebivalca, to je 62 kg manj kot v celotni Sloveniji.

Mestna občina Slovenj Gradec je po številu prebivalcev največja občina v Koroški regiji. Okrog 10.000 prebivalcev imata še občini Ravne na Koroškem in Dravograd, ostale občine imajo manj kot 7.000 prebivalcev. Najmanjša občina Ribnica na Pohorju ima 1.125 prebivalcev (SURs 2019). Mestna občina Slovenj Gradec je imela med leti 2010 in 2014 minimalno negativno rast prebivalstva (99,7), ki je bila kljub temu manjša kot v drugih koroških občinah.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (2004) opredeljuje Mestno občino Slovenj Gradec kot del somestja Slovenj Gradec – Ravne na Koroškem – Dravograd. Skupaj tvorijo središče nacionalnega pomena. Funkcije somestja Slovenj Gradec – Ravne na Koroškem – Dravograd služijo oskrbi prebivalstva z javnimi funkcijami in služnostnimi dejavnostmi na nacionalni ravni. Njihova poglavitna naloga je poleg pokrivanja splošno preskrbovalnih potreb prebivalstva v izobraževalnem, socialnem, kulturnem in gospodarskem pogledu še povezovanje prebivalstva iz regionalnih, lokalnih in občinskih središč.

Karta omrežja naselij z vlogo posameznega naselja v Koroški regiji



4.2 Celostno načrtovanje prometa

Celostno načrtovanje in urejanje prometa ne prinaša zgolj nižjih stroškov za mobilnost v proračunu občine, podjetij in gospodinjstev, bolj učinkovitih naložb, bolj izkoriščenega prostora ter manjšega onesnaževanja okolja. Predvsem lahko objektivno merljivo izboljša kakovost bivanja prebivalcev in izboljša možnosti lokalne skupnosti za delo in ustvarjanje.

Eden ključnih korakov v smeri prizadevanj za izboljšanje kakovosti bivanja je priprava **Celostne prometne strategije (CPS)**. Ta ni zgolj dokument, ampak **proces**, s katerim si lokalna skupnost zastavi učinkovito zaporedje potrebnih ukrepov na področju urejanja prometa. Po izkušnjah in dobrih praksah mnogih evropskih mest ter v zadnjem času tudi nekaterih slovenskih (npr. Ljubljana, Ljutomer), proces priprave in uresničevanja temelji na:

- trajnostnem in prostorsko celovitem pristopu;
- vključevanju javnosti v vseh fazah načrtovanja;
- osredotočenosti na merljive cilje in redni evalvaciji rezultatov;
- strokovnosti in interdisciplinarnem pristopu (Bührmman, 2012).

V mestih in lokalnih skupnosti, kjer so že pred časom sistematično pristopili k spodbujanju bolj trajnostne mobilnosti, imajo **prednost ljudje** – pred avtomobili. Zaradi dobro razvite infrastrukture, kot tudi zaradi t.i. mehkih ukrepov načrtnega spodbujanja hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa za vsakodnevna opravila, se je kakovost bivanja v teh okoljih znatno izboljšala.

Mestna občina Slovenj Gradec smelo sledi spodbujanju bolj trajnostnih načinov mobilnosti. Med drugim sodeluje tudi v **Evropskem tednu mobilnosti**, ki vsako leto poveže na tisoče evropskih mest v prizadevanjih za človeku in okolju manj obremenjujoče načine mobilnosti. V letu 2016 je bila Mestna občina Slovenj Gradec s strani Ministrstva za infrastrukturo za svoja prizadevanja **izbrana za najbolj aktivno občino v letu 2016**.

Vodja referata za medobčinsko redarstvo in promet mag. Aljoša Krivec prevzema nagrado za MO Slovenj Gradec



4.2.1 Ukrepi celostne prometne strategije Mestne občine Slovenj Gradec

Mestna občina Slovenj Gradec je uspela pridobiti sredstva Kohezijskega sklada za sofinanciranje izdelave celostnih prometnih strategi (CPS), ki jih je oktobra 2015 razpisalo Ministrstvo za infrastrukturo. S postopkom javnega naročila je bilo za izdelovalca izbrana RRA Koroška, regionalna razvojna agencija za Koroško d.o.o., v sodelovanju s podjetjema ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. iz Maribora ter PNZ svetovanje projektiranje d.o.o. iz Ljubljane. Časovni okvir izdelave CPS je od maja 2016 do maja 2017.

Namen izdelave in izvajanja CPS je spodbujanja bolj trajnostnih oblik prometa na območju občine.

Cilji CPS so:

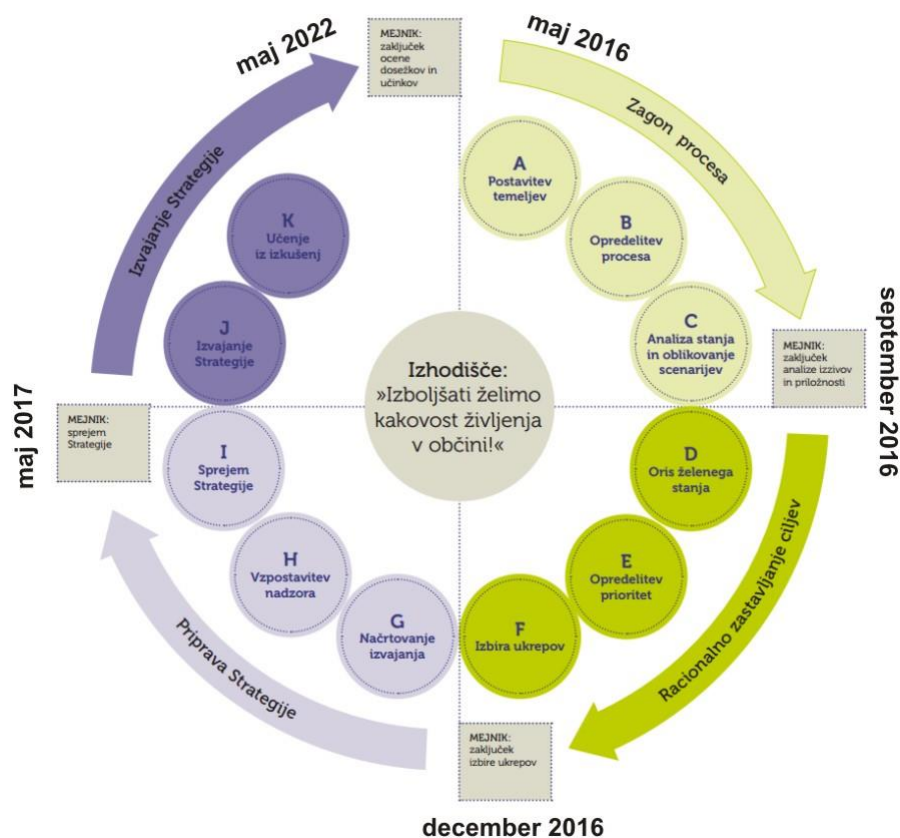
- na podlagi analize stanja oblikovati možne scenarije;
- z orisom želenega stanja opredeliti ukrepe in izbrati prioritete;
- zagotoviti podporo izvajanju CPS na ravni odločevalcev (mestni svet);
- vzpostaviti nadzor nad izvajanjem;
- izvajati strategijo;
- zagotoviti redno revizijo izvajanja ter prenovo CPS.

Z oblikovanjem ožje skupine naročnika in izdelovalca ter širše delovne skupine z drugimi relevantnimi deležniki se je zagotovil okvir za celovitejše vključevanje strokovne in odločevalske javnosti že med procesom priprave CPS samim.

Za koordinacijo dela obeh delovnih skupin sta zadolžena mag. Aljoša Krivec, s strani naročnika in vodja projektne skupine, mag. Peter Zajc, s strani izvajalca.

Naročnik in izvajalec sta s pogodbo določila časovne mejnike procesa priprave CPS.

Delovni načrt priprave celostne prometne strategije (povzeto po Bührmann in sod., 2012)

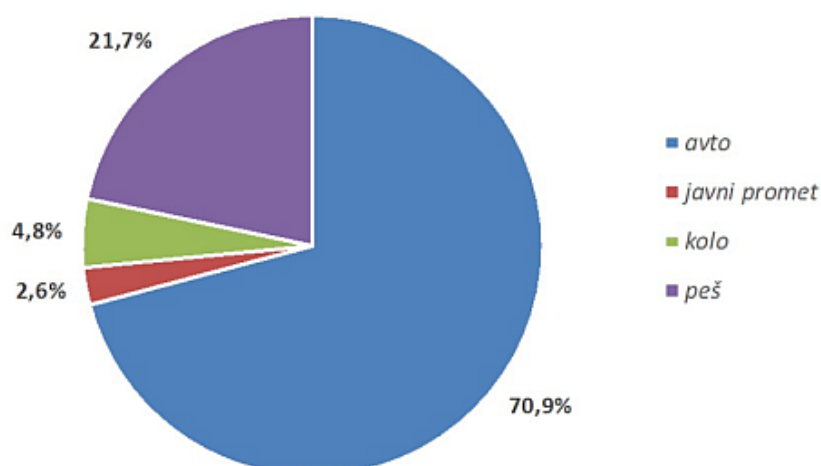


Izdelovalci CPS so v jeseni 2016 pripravili **analizo obstoječega stanja** s ključnimi izzivi in priložnostmi. Dokument je dostopen na spletni strani Mestne občine Slovenj Gradec (<http://www.slovenjgradec.si/za-obcana/promet/celostna-prometna-strategija>).

Med drugim je bilo ugotovljeno:

- da se v Mestni občini Slovenj Gradec okoli **70 % potovanj opravi z osebnim avtomobilom**, skoraj 22 % peš, s kolesom manj kot 5 % in z javnim prometom manj kot 3 %;
- da je bilo na izbran povprečen nedeževen poletni dan na kolesarki poti po Mislinjski dolini, v bližini Šmartnega pri Slovenj Gradcu, zabeleženih skoraj 450 kolesarjev;
- da sta pri avto in kolo pri dostopnosti znotraj naselja Slovenj Gradec časovno povsem enakovredni prevozni sredstvi;
- da se je dnevna delovna mobilnost v MO Slovenj Gradec v zadnjih 10 letih občutno zmanjšala, Slovenj Gradec pa je še vedno zaposlitvena občina za številne prebivalce sosednjih občin – največ iz občin Dravograd, Ravne na Koroškem in Mislinja.

Izbira prometnega sredstva v MO Slovenj Gradec



V obdobju do konca decembra 2017 so izdelovalci z znatnim sodelovanjem in vključevanjem javnosti oblikovali **vizijo, strateške cilje, strateške stebre in ukrepe CPS** MO Slovenj Gradec.

Ena izmed javnih razprav



Srečanje širše delovne skupine



Razstava v parku pred Gimnazijo



Podelitev e-kolesa izžrebanemu nagrajencu nagradne igre



Ugotovitve javnih razprav, srečanj ožje in delovne skupine, intervjujev in drugih, pogosto tudi neformalnih, oblik vključevanja javnosti, so izvajalci smiselno upoštevali pri pripravi vizije, strateških ciljev, strateških stebrov in ukrepov CPS MO Slovenj Gradec.

Predlogi ukrepov CPS so:

- bili obravnavani na srečanju z naročnikom 12. decembra 2016;
- bili predstavljeni in obravnavani na 2. javni razpravi v III. fazi 20. decembra 2016;
- obravnavani v okviru širše delovne skupine med 13. in 20. 1. 2017.

Predlogi ukrepov bodo podlaga za pripravo 5 letnega **akcijskega načrta za izvedbo ključnih ukrepov**, kjer bo v sodelovanju z ustreznimi partnerji formalizirani viri sredstev in odgovornost ključnih deležnikov.

V nadaljevanju podajamo predloge ukrepov po posameznih strateških stebrih.

Steber 1 – Več sodelovanja in znanja

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen steber podaja izhodišča in predstavlja okvir za ostale stebre in izvajanje ukrepov teh stebrov. Ukrepi s področja celostnega načrtovanja mobilnosti se nanašajo na sprejem in izvajanje CPS in na nadgradnjo obstoječe načrtovalske prakse.

Operativni cilji:

- Sprejem Celostne prometne strategije, izvedba revizije leta 2020 in njena prenova leta 2022.
- Aktivno sodelovanje pri EU projektih in pobudah – vključitev v vsaj 1 EU projekt in 1 pobudo do leta 2022.

Ukrepi so naslednji:

- **vzpostavitev vseh pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti (upravnih, finančnih, organizacijskih,...):**
 - sprejem CPS;
 - izvajanje revizije CPS (vsako tretje leto) in njena prenova (na 5 let);
 - spremljanje in vrednotenje ključnih kazalcev mobilnosti;
 - uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine;
 - aktivno sodelovanje pri EU projektih in pobudah (npr. Civinet Slovenija-Hrvaška);
 - občinsko posvetovalno telo s področja trajnostne mobilnosti (vključitev strokovne javnosti v obliki novega Sveta za varstvo okolja in trajnostno mobilnost);
- **izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih, ozaveščevalnih akcij za vse stebre:**

- izdelava skupnega načrta izvajanja promocijskih in izobraževalnih aktivnosti za vseh 5 strateški stebrov (med drugim o zdravstvenih koristih hoje in kolesarjenja; možnostih izboljšanja prometne varnosti (motornega prometa, pravila kolesarjenja, vidnost pešcev ipd.); nevarnosti visokih hitrosti vožnje; finančnih in okoljskih koristih spodbujanja trajnostne mobilnosti; raznih izboljšavah ipd.);
- **reorganizacija občinske uprave in njena okrepitev ter integracija sektorjev:**
 - krepitev kompetenc zaposlenih v občinski upravi na temo trajnostne mobilnosti (npr. udeležba na seminarjih, seznanjanje s primeri dobrih praks, ...);
 - delovno mesto za strokovnjaka s področja trajnostne mobilnosti in za integracijo med različnimi sektorji občinske uprave (povezovalni kader med posameznimi sektorji (prostor, promet, okolje, družbene dejavnosti, projektna pisarna)), ki se bo ukvarjal s pridobivanjem državnih in evropskih sredstev in skrbel za izvajanje ukrepov CPS – preučiti možnost dogovora o delitvi kadrov na regionalni ravni;
 - krepitev uporabe geografskih informacijskih sistemov za spremljanje in načrtovanje ukrepov;
- **povečanje transparentnosti odločanja:**
 - poleg zakonsko predpisanih postopkov vključevanja javnosti izvajati tudi dodatne aktivnosti (posveti, javne predstavitve in razprave) v vseh ključnih fazah načrtovanja in projektiranja, predvsem pa pri izvajanju ukrepov CPS;
 - vzpostavitev portala in aplikacije za občane za dajanje pobud in odzivanje MO SG nanje;
- **uravnotežiti proračun občine:**
 - skupna sredstva za hojo in kolesarjenje bolj približati skupnemu deležu glede na podatke analize potovalnih navad;
 - namenska poraba denarja zbranega s parkirninami za ukrepe trajnostne mobilnosti ipd.

Steber 2 – Več hoje

Operativni cilji:

- Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % in nič smrtnih žrtev za obdobje 2020–2022.
- Povečanje površin peš con in skupnih prometnih prostorov za 50 % do leta 2022.
- Nemotena dostopnost vseh pomembnih ciljev potovanj in najpomembnejših pešpoti za funkcionalno ovirane osebe (odprava vseh ovir do leta 2022).

Ukrepi za izboljšanje pogojev za hojo so naslednji:

- **dograditi peš omrežje v mestu Slovenj Gradec;**
- **nadaljevanje vzpostavljanja varnih šolskih poti na celotnem območju občine;**
- **preureditev Glavnega trga v mestu Slovenj Gradec:**
 - v območje zgoščevanja dejavnosti, kjer imajo prednost pešci in kolesarji;
 - sprememba prometnega režima – onemogočanje tranzita;
 - sprememba politike cen parkiranja;
 - postopno zmanjševanje parkirnih mest;
 - učinkovitejše izvajanje nadzora nad nepravilnim parkiranjem (pogojeno z nedvoumno označbo parkirnih mest);
 - umestitev dodatnih aktivnosti z različnih področij in za različne starostne skupine;
 - poenotenje urbane opreme ter odstranitev nepotrebne;
 - izvajanje prostorskih intervencij;
- **urediti javna zbirališča¹ v središčih naselij:**
 - Pameče;

¹Javna zbirališča so javne površine, običajno v središčih naselij, ki so urejene kot trg in delno kot zelena površina ter ustrezno opremljene (klopi, drevesa za senco, pitnik, razsvetljava, manjša igrala ipd.).

- Šmartno pri Slovenj Gradcu;
- Podgorje;
- **izdelava kataloga urbane opreme:**
 - za urejanje javnega prostora v vseh naseljih občine;
- **nadgradnja opreme obstoječih peš povezav:**
 - urbana in druga oprema (klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, drugo opremo, ki lahko ali predvsem služi turističnemu namenu (info table, interpretacijska oprema)), drevesa za senco, javna razsvetljava (skladno s predpisi o svetlobnem onesnaževanju), postavitve kačipotov za pešce (predvsem v mestnem jedru Slovenj Gradca);
- **urediti varne in pešcu prilagojene prehode preko državne ceste G1:**
 - na koridorju ob državni cesti G1 Šmartno pri Slovenj Gradcu/Žabja vas–Turiška vas/Tomaška vas–Nadhomec/Mislinjska Dobrava);
- **urediti varne in pešcu prilagojene prehode preko drugih cest:**
 - krajšanje prehodov (zmanjšanje zavijalnih radijev, pomoli ipd.);
 - podaljšanje intervalov zelene luči za pešce na semaforjih;
- **umirjanje prometa (območje prijaznega prometa):**
 - izvedba pilotnega območja v delu mesta Slovenj Gradec ali kakšnem drugem naselju kot soseska prijaznega prometa (območje umirjanja prometa (30 km/h) in/ali skupne rabe (20 km/h);
 - optimiziranje obstoječih območij umirjanja prometa (30 km/h): boljša vidnost, nadzor;
 - umirjanje prometa na šolskih poteh v občini;
- **urediti prometno problematiko območja bolnišnice:**
 - izdelava mobilnostnega načrta² (parkiranje, peš povezave in dostopi, intervencija, odstavna mesta za kolesa, dostava ...);
- **odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe:**
 - v središčih naselij (prioritetno med pomembnejšimi javni ustanovami in drugimi storitvami) ter
 - na najpomembnejših peš povezavah v občini (vsako leto se iz proračuna občine nameni nekaj sredstev za odpravo ovir);
- **redne (vsaj 2 krat na leto) promocijske in izobraževalne aktivnosti:**
 - izdelava skupnega načrta izvajanja promocijskih in izobraževalnih aktivnosti za vseh 5 strateški stebrov;
 - izvedba aktivnosti za posamezne ciljne skupine (najmlajše, šolarje, starejše prebivalce, zaposlene,...), tudi z natečaji in nagradami, predvsem z argumenti zdravstvene koristi in na temo varnega pešačenja (pravila, odsevniki) ter preživljanja prostega časa (vključevanje lokalnih turističnih, športnih in podobnih društev v izvajanje aktivnosti).

Steber 3 – Več kolesarjenja

Operativni cilji:

- 50 % več tistih, ki kolesarijo v osnovno šolo do leta 2022.

Mobilnostni načrt je sklop ukrepov za upravljanje s potovanji in prevozi pripravljenih za lokacijo ali podjetje oz. institucijo. Osnovni namen je vzpostavitev dobrih pogojev za dostopnost ali izboljšanje obstoječe dostopnosti s poudarkom na bolj trajnostnih oblikah prometa (JPP, delitev prevoza/sopotništvo, hoja, kolesarjenje), s čimer se vpliva na potovalne navade uporabnikov določene stavb ali stavb na določeni lokaciji. Načrt temelji na upravljanju prometnega povpraševanja in na podajanju mehkih ukrepov: obveščanje, izobraževanje, organizacija prevoznih storitev v okviru obstoječe infrastrukture, vsebuje pa tudi nekatera izboljšanja in dograditve obstoječe infrastrukture.

- Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % in nič smrtnih žrtev za obdobje 2020–2022.
- Vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja, v mestu Slovenj Gradec in s ključnimi navezavami na Štekno, do leta 2022.

Ukrepi za izboljšanje pogojev za kolesarjenje so naslednji:

- **dograditi kolesarsko omrežje v mestu Slovenj Gradec:**
 - sklenitev obstoječe nepovezane infrastrukture;
 - ureditev varnih kolesarskih šolskih poti;
 - povezati stanovanjska in oskrbno-storitvena območja ter območja zaposlitev;
- **dograditi kolesarsko omrežje izven mesta Slovenj Gradec:**
 - navezave na regijsko kolesarsko omrežje:
 - navezati Stari trg preko Podgorja in Šmiklavža pri Podgorju na regijsko kolesarsko mrežo (navezava na Štekno – kolesarsko pot po Mislinjski dolini;
 - navezati dolino Selčnice na regijsko kolesarsko mrežo (navezava Štekna–Občina Ravne na Koroškem);
 - ureditev manjših priključkov:
 - na vezava OŠ Šmartno pri Slovenj Gradcu na Štekno;
 - navezava industrijske cone Pameče na Štekno;
 - gorsko kolesarjenje:
 - zasnova gorskokolesarskih povezav v občini;
- **ureditve neustrezne obstoječe infrastrukture in/ali opreme:**
 - izdelava in posodabljanje katastra črnih točk;
 - ureditve vozniških površin:
 - izdelava smernic za neasfaltirane kolesarske površine;
 - ureditev makadamske površine ob Suhodolnici;
 - ureditve neustreznih začetkov ali zaključkov:
 - na zahodni obvoznice, trgovini Eurospin, Pohorski cesti iz smeri Legen, krožišče Mercator;
 - ureditev neustrezne horizontalne in vertikalne signalizacije:
 - zamenjava in/ali dopolnitev pomanjkljivih oznak prometnega režima;
 - ureditev varnih prehodov pri prečkanju cest:
 - na Štekni pri prečkanju lokalnih cest (prednost naj imajo kolesarji);
- **ureditev nove opreme:**
 - ureditev pokritih kolesarnic:
 - prednostno ob šolah (tudi za skiroje in/ali izbranih javnih ustanovah);
 - stojala za kolesa:
 - prednostno ob javnih ustanovah in na javnih površinah, v skladu s katalogom urbane opreme;
 - števcji za kolesarje:
 - v mestu in
 - izven mesta – smeri Mislinja, Dravograd, Podgorje, Kotlje;
 - stojala za popravilo kolesa (bike box):
 - prednostno ob počivališčih na Štekni;
 - polnilne postaje za e-kolesa;
 - nadgradnja kolesarskih počivališč, ozelenitev in opremljanje kolesarskih poti:
 - izdelava smernic za kolesarska počivališča;
 - prednostno ureditev na Štekni in ob Suhodolnici;
 - druga oprema, ki lahko ali predvsem služi turističnemu namenu:
 - info table;
 - interpretacijska oprema;
 - sistem izposoje obnovljenih-rabljenih koles;
 - ureditev Parka urbanih športov Slovenj Gradec (rolkanje, kolesarjenje);
- **redne (vsaj 2 krat na leto) promocijske in izobraževalne aktivnosti:**

- izdelava skupnega načrta izvajanja promocijskih in izobraževalnih aktivnosti za vseh 5 strateški stebrov;
- izvedba aktivnosti za posamezne ciljne skupine (najmlajše, šolarje, starejše prebivalce, zaposlene,...), tudi z natečaji in nagradami, predvsem z argumenti zdravstvene koristi in na temo varnega kolesarjenja (pravila, odsevniki), obvladovanje veščin kolesarjenja ter preživljanja prostega časa (vključevanje lokalnih turističnih, športnih in podobnih društev v izvajanje aktivnosti).

Steber 4 – Razvoj javnega potniškega prometa

Operativni cilji:

- Vzpostavitev vsaj ene nove oblike javnih prevozov do leta 2022.
- Nadgradnja avtobusne postaje Slovenj Gradec in opreme vse pomembnejših avtobusnih postajališč do leta 2022.

Ukrepi za razvoj javnega potniškega prometa (JPP) so naslednji:

- **dogovor z občinami v regiji in državo o sofinanciranju večje ponudbe JPP:**
 - lobiranje;
 - prilagoditev pravne ureditve (npr. prilagojeni standardi za avtobusna postajališča na manj obremenjenih cestah);
- **nove oblike javnih prevozov:**
 - sistem "javni prevoz na poziv":
 - izdelava koncepta (preverba možnosti sodelovanja na regijski ravni);
 - pilotna izvedba;
 - združevanje javnega linijskega prevoza ter šolskih prevozov:
 - pilotna izvedba na eni trasi v občini;
 - praznični mestni vlakec:
 - izdelava koncepta (povezovanje med točkami zgoščevanja v mestu v prazničnem decembru);
 - pilotna izvedba;
- **nadgradnja medkrajevnih avtobusov:**
 - pilotna namestitev nosilcev za kolesa na izbranih linijah;
- **glavna avtobusna postaja Slovenj Gradec:**
 - ureditev dostopa za gibalno ovirane in kolesarje;
 - poenotenje urbane opreme (stojala za kolesa, dodatne klopi);
 - uporabnikom prijazen prikaz voznih redov;
 - drugo oprema, ki lahko ali predvsem služi turističnemu namenu (info table, interpretacijska oprema);
- **oprema avtobusnih postajališč:**
 - nadstreški, klopi, koši za smeti, razsvetljava, stojala za kolesa na vseh postajališčih;
 - uporabnikom prijazen prikaz voznih redov na vseh postajališčih;
- **informiranje občanov o izboljšavah JPP:**
 - izdelava skupnega načrta izvajanja promocijskih in izobraževalnih aktivnosti za vseh 5 strateški stebrov;
 - promocijske in osveščevalne aktivnosti skupaj z izvajalci JPP.

Steber 5 – Optimiziran cestni promet

Operativni cilji:

- Zaustavitev rasti števila avtomobilov na gospodinjstvo do leta 2022.
- Optimiziran sistem upravljanja z mirujočim prometom v mestu Slovenj Gradec do leta 2022.

Ukrepi za optimizacijo cestnega prometa so naslednji:

- **vzpostavitev novih povezav:**
 - južna obvoznica (z navezavo na Celjsko cesto);
 - zahodna obvoznica;
 - podaljšanje Celjske ceste do zahodne obvoznice;
 - povezava G1-Legen (pri Merkurju);
- **preureditve cestnih povezav:**
 - preureditev Celjske in Podgorske ceste v mestno cesto (po izgradnji južne obvoznice);
- **rekonstrukcije križišč s poudarkom na umirjanju prometa**
 - v mestu (prednostno na križanju Sejmiške ceste–Pohorske ceste–Francetove ceste);
 - izven mesta (prednostno Šmartno pri Slovenj Gradcu);
- **postavitev turistične in druge obvestilne signalizacije (npr. parkirišča, javne ustanove, kulturne in naravne znamenitosti ipd.):**
 - v mestu in na območju občine;
- **optimizacija sistema upravljanja z mirujočim prometom v mestu Slovenj Gradec:**
 - priprava načrta upravljanja z mirujočim prometom (poenostavitve in poenotenje; optimizacija cenovne politike (spodbujanje parkiranja izven Glavnega trga v mestnem jedru, zagotovitev območja za daljše časovno parkiranje na robu mestnega jedra));
 - posodobitev parkirnih standardov (npr. maksimiziranje v središču mesta, določitev izjem ipd.);
 - optimizacija parkirnih površin (tudi z vzpostavitvijo parkirnih platojev in/ali garažne hiše ter morebitnega sistema P+R);
 - komuniciranje uporabnikom ipd;
- **spodbujanje rabe e-vozil:**
 - posodabljanje voznega parka občinske uprave, in pravnih subjektov v lasti MO Slovenj Gradec, z električnimi vozili (e-kolesa, e-skuterji, e-avtomobili);
 - vzpostavljanje polnilnic za e-vozila;
 - drugi ukrepi (npr. vzpostavitev sistema souporabe vozil);
- **promocijske in osveščevalne aktivnosti:**
 - spodbujanje souporabe avta, izdelave mobilnostnih načrtov, še posebej med javnimi institucijami (med temi še posebej med tistimi, katerih soustanovitelj je MO Slovenj Gradec), rabe e-vozil.

Ulice, ki se navezujejo na Glavni trg, so degradirane do te mere, da niso več primerne za uporabo pešcev, kolesarjev in tudi motornih vozil. Trenutna ureditev v ospredje postavlja avtomobile, kar ni v skladu z vizijo mesta, opredeljeno v celostni prometni strategiji. Cilj prenove ulic je izboljšanje pogojev za kolesarje in pešce ter omejevanje motornega prometa, kar se lahko doseže z ureditvijo peš površin oziroma ureditvijo ulic po načelu skupnega prometnega prostora. Posegi bodo izjemno izboljšali zasnovo in ureditev mestnega jedra Slovenj Gradca in bodo služili kot začetni ukrep k umikanju motornega prometa iz mestnega jedra. S tem ukrepom se bo dvignila kakovost samega prostora, življenjskega standarda prebivalcev na trgu ter samih storitev poslovnih uporabnikov. Predvsem pa bo prostor postal prijaznejši in varnejši za ranljive skupine, torej mlajše in starejše prebivalce ter obiskovalce.

4.2.2 Celostne teritorialne naložbe

V skladu z Operativnim programom za izvajanje evropske kohezijske politike za obdobje 2014–2020 je MO Slovenj Gradec upravičena do uporabe t.i. mehanizma **celostnih teritorialnih naložb (CTN)**.

Svetniki Mestne občine Slovenj Gradec so na seji oktobra 2016 potrdili izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije mesta Slovenj Gradec TUS MSG 2015–2020, ki vključuje operacije, ki bodo predvidoma sofinancirane iz mehanizma CTN. Med njimi tudi operacijo **Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru**.

4.2.3 Vsebinska izhodišča za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4)

Ministrstvo za infrastrukturo, z aktivno vlogo Združenja mestnih občin Slovenije, pripravlja in usklajuje **Vsebinska izhodišča za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4)**.

Vsebinska izhodišča podajajo:

- vrste upravičenih operacij;
- obdobje za porabo sredstev;
- upravičene namene;
- upravičene stroške;
- pogoje za dodelitev sredstev;
- višino sredstev in višino sofinanciranja;
- potrebno investicijsko dokumentacijo ter
- kazalnike učinka.

V okviru mehanizma CTN bodo na področju trajnostne mobilnosti sofinancirani:

1. projekti vozlišč parkiraj in prestopi (P+R),
2. projekti za razvoj kolesarske infrastrukture
- 3. projekti infrastrukture za pešce,**
4. projekti na področju infrastrukture za javni mestni potniški promet (JPP), in
5. projekti za upravljanje mobilnosti v mestih in razvoj uporabe sodobnih tehnologij.

Na podlagi razmer v Sloveniji se ocenjuje, da so na ravni mestnih občin ti ukrepi najrelevantnejši glede na učinke in razpoložljiva sredstva, ki jih OP EKP 2014 namenja področju spodbujanja trajnostne mobilnosti. Ocenjuje se, da bodo ti ukrepi spodbujanja trajnostne mobilnosti v mestih in z njimi povezanih funkcionalnih urbanih območjih v največji meri spodbujala preusmeritev individualnih prevozov z avtomobili v trajnostne oblike mobilnosti.

Projekti infrastrukture za pešce:

- gradnja in/ali rekonstrukcija pločnikov in ostalih peš povezav, vključno s preureditvijo površin za motorni promet v površine za pešce,
- vzpostavitev prehodov za pešce in rekonstrukcije križišč,
- Gradnja komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestavitve vodov...) v sklopu urejanja infrastrukture za pešce se šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna ali če je namenjena peščem, vendar sofinanciranje komunalne infrastrukture ne sme presegati 50% investicije v infrastrukturo za pešce.
- Upravičen namen je tudi postavitve urbane opreme in izvedba drugih ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce, kot ozelenitev, vključno z zasaditvijo dreves. Predmet

sofinanciranja so lahko tudi naprave in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejšo in prijetnejšo hojo.

- vzpostavitev skupnega prometnega prostora skladno z 69a. točko prvega odstavka 2. člena Zakona o cestah (ZCes-1, Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18).

Upravičeni stroški so:

- gradnja nepremičnin;
- nakup nepremičnin;
- nakup opreme;
- stroški informiranja in komuniciranja;
- stroški storitev zunanjih izvajalcev;
- stroški vodenja in administracije operacije -do 3% upravičenih stroškov operacije.

Neupravičeni stroški so:

- davek na dodano vrednost;
- davek na promet z nepremičninami;
- stroški financiranja;
- nakup rabljene opreme;
- notarski in odvetniški stroški.

Priprava posamezne TUS določa, da bodo ukrepi trajnostne mobilnosti v okviru TUS natančneje določeni s CPS. Mestne občine bodo skladno s povabilom oddale vloge za projekte, ki bodo konkretizirani s CPS. Po sprejetju CPS se bo ugotavljala skladnost končne verzije projekta s CPS.

Ob upoštevanju predmeta vsakega posameznega izbora operacij se glede na relevantnost zagotovi zastopanost vsaj naslednjih pogojev za ugotavljanje upravičenosti:

- skladnost s TUS mestne občine,
- operacije se izvajajo na območjih CTN (mestna naselja in naselja mestnih območij - SURS, 2013) v 11 mestnih občinah. Operacije morajo v celoti ležati v območju CTN. V primeru, da meja območja poteka po cesti, ki na eni strani meji na ta območja, je upravičeno območje še na cestnem telesu te ceste. V primeru, ko je kolesarska ali peš povezava namenjena povezovanju območij oziroma točk znotraj območja CTN med seboj, optimalen potek povezave pa zaradi konfiguracije geodetskih meja v manjšem delu seže izven območja, je izjemoma lahko upravičen tudi ta del. Vozlišča P+R lahko ležijo tudi izven mestnega območja, v kolikor gre za zemljišča, ki so po občinskem prostorskem načrtu znotraj območja naselja, oziroma so v občinskem prostorskem načrtu predvidena za ta namen in so hkrati znotraj sklenjenega območja stavbnih zemljišč, ki obsega mestno območje in neposredno okolico.
- s celovitim pristopom prispevanje k izvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti v urbanih območjih z jasno izraženo kontinuiteto izvajanja ukrepov,
- izdelane celostne prometne strategije kot predpogoj za izbor operacij, ki se vežejo na izvajanje TUS in skladnost operacij s CPS.
- Projekti bodo obvezno morali slediti strokovnim zahtevam, podanim v smernicah (P+R - Smernice za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, Kolesarjem prijazna infrastruktura - Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih ter Infrastruktura za pešce - Splošne usmeritve).

Iz Evropskega kohezijskega sklada je za sofinanciranje operacij preko mehanizma CTN v prednostni naložbi 4.4 zagotovljenih 8.400.000 € iz državnega proračuna pa dodatno 1.482.353 €. Iz Evropskega kohezijskega sklada in državnega proračuna skupaj je za sofinanciranje operacij preko mehanizma CTN v prednostni naložbi 4.4 za Mestno občino Slovenj Gradec na voljo 707.801,37 €. Stopnja sofinanciranja iz obeh virov (KS in RS) ne sme presegati 85% upravičenih stroškov. Preostale

upravičene stroške v višini najmanj 15 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške zagotavlja Mestna občina Slovenj Gradec s sredstvi proračuna občine.

V skladu z Navodili organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014-2020 je v prvi fazi potrebna investicijska dokumentacija DIIP.

Za drugo fazo izbora je potrebna celotna investicijska dokumentacija v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ ter izdelan projekt za izvedbo, v primeru potrebe po gradbenem dovoljenju pa tudi izdelan projekt za gradbeno dovoljenje in pridobljeno gradbeno dovoljenje.

V drugi fazi je treba tudi opredeliti in dokazati skladnost projekta s sprejeto CPS, veljavnimi predpisi in smernicami MZI: P+R - Smernice za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, Kolesarjem prijazna infrastruktura - Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih ter Infrastruktura za pešce - Splošne usmeritve.

Upravičenec izdelava Vlogo za odločitev o podpori s prilogami za posredovanje na pristojni PO v skladu z Navodili OU NOSPV 2014-2020 in Navodili OU za izvajanje mehanizma CTN v programskem obdobju 2014-2020.

4.3 Usklajenost investicijskega projekta z razvojnimi dokumenti občine

Izdelovalci CPS so izvedli spletno anketo med odločevalci (občinski svetnik, predsedniki četrtnih in vaških skupnosti) ter zaposlenimi v občinski upravi. Anketiranci so bili pozvani, da si predstavljajo mesto in občino Slovenj Gradec čez 5 let in ocenijo, kje na področju trajnostne mobilnosti bosta mesto in občina. Na voljo so bile štiri predstave.

Predstava	Opis	Delež anketirancev
Predstava 1	Kljub <i>manjšim izboljšavam</i> v mestu in bližnjih vaseh, je <i>avtomobil še vedno glavno</i> , vsakodnevno prevozno sredstvo	46
Predstava 2	Izvršujejo se zadnji deli programa izboljšav. <i>Kolesarjenje in javni potniški promet</i> sta dobro sprejeti alternativi za vsakodnevna potovanja v mestu in na območju občine. <i>Trajnostna mobilnost je dobro sprejeta</i> s strani skupnosti. Podpora omejevanja uporabe avtomobila se večja.	37
Predstava 3	Priprava programa izboljšav je v teku, rezultati so že vidni na ulicah, predvsem v mestu. Ljudje odkrivajo nove načine prevoza za vsakodnevna potovanja. <i>Izboljšane so kolesarske poveze med mestom in bližnjimi vasi</i> . Skupnost znatno bolj podpira trajnostno mobilnost. <i>Omejevanje uporabe avtomobila in dostop</i> sta še vedno <i>kontroverzni</i> temi.	12
Predstava 4	V teku je skoraj celoten program izboljšav. <i>Avtomobil ni več glavno prevozno sredstvo v mestu, še vedno pa prevladuje na podeželju</i> . Trajnostna mobilnost ima široko podporo, vključno s prepovedjo in omejevanjem uporabe avtomobila, dostopa in parkiranja.	5

Velika večina si je predstavlja, da bo avtomobil še vedno glavno vsakodnevno prevozno sredstvo, večal pa se bo pomen kolesarjenja in javnega potniškega prometa.

Z analizo potovalnih navad je bilo ugotovljeno, da se v Mestni občini Slovenj Gradec okoli **70 % potovanj** opravi z **osebnim avtomobilom** in **slabe 3 % z javnim prometom**. S **kolesom** se opravi nekoliko **manj kot 5 %** vseh potovanj, **skoraj 22 %** potovanj se opravi **peš**.

Pri oblikovanju vizije, prioritet in ukrepov spodbujanja bolj trajnostnih oblik mobilnosti so izdelovalci CPS izhajali iz treh možnih scenarijev.

Scenarij	Opis
Scenarij 1: nadaljevanje obstoječih politik	Nadaljevanju obstoječih politik in izvajanja ukrepov občine.
Scenarij 2: poudarjeno zeleni scenarij	Radikalna sprememba politik in uvedba celovitih ukrepov na vseh področjih.
Scenarij 3: uravnotežen scenarij	Nadgradnja obstoječih politik in uvedba celovitih ukrepov na prioritetnih področjih.

Glede na ugotovljeno v analizi stanja, odgovore odločevalcev in zaposlenih v občinski upravi ter ocene zmožnosti proračuna MO Slovenj Gradec je bilo ocenjeno, da bo vizijo, prioritet in ukrepe CPS smotno oblikovati v smislu **scenarija 3: uravnotežen scenarij**.

Glede na do sedaj znane informacije glede Vsebinskih izhodišč za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4), ocenjujemo, da bo MO Slovenj Gradec lahko ta sredstva z znatno verjetnostjo namenila upravičenemu namenu **projektu izgradnje kolesarskih in peš površin** znotraj meja naselja Slovenj Gradec.

Glede na znane informacije ocenjujemo, da bo MO Slovenj Gradec težko sredstva namenila upravičenemu namenu projekti parkiraj in prestopi (P+R). To vrstni projekti bodo namreč morali "z izračunom dokazati zmanjšanje uporabe osebnih vozil v mestu in s tem prispevek k zmanjševanju emisij CO₂ iz osebnega avtomobilskega sistema" (Vsebinska izhodišča za ..., 2018).

4.3.1 Cilji projekta

Občinski svet MO Slovenj Gradec je v letu 2015 sprejel **Vizijo Slovenj Gradec 2030**: "Slovenj Gradec je kulturno, upravno, zdravstveno in izobraževalno središče Koroške regije. Je privlačno in varno bivalno okolje za vse kategorije prebivalstva. Mesto omogoča odlične pogoje za razvoj ustvarjalnosti in podjetništva. V največji možni meri sledi sonaravnemu razvoju ter spretno uporablja prednosti majhnosti in naravne danosti bližnjega podeželja."

Vizija Slovenj Gradec 2030 je bila oblikovana s sprejetjem **Trajnostne urbane strategije mesta Slovenj Gradec TUS MSG 2015–2030**. TUS je za doseganje vizije postavil tri strateške cilje:

1. Slovenj Gradec – privlačno mesto,
2. Slovenj Gradec – konkurenčno mesto,
3. Slovenj Gradec – zeleno mesto.

Z izvajanjem ukrepov CPS sledimo v največji meri strateškemu cilju 3 TUS: **Slovenj Gradec – zeleno mesto**, katerega ena izmed prednostnih usmeritev je **izboljšanje pogojev za razvoj trajnostne mobilnosti in povečanje učinkovitosti upravljanja prometa**, v manjši meri pa tudi drugima dvema strateškima ciljema.

Splošni cilji projekta:

CPS, in s tem operacija Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru, bo za doseg vizije Slovenj Gradec 2030 zasledoval 4 strateške cilje:

- uveljaviti mesto Slovenj Gradec kot zeleno, privlačno in konkurenčno mesto;
- izboljšati pogoje ter spodbujati aktivno dnevno mobilnost in priložnostno vsakodnevno gibanje za boljše zdravje v občini;
- zagotavljati dostopnost za vse občane in obiskovalce in prispevati k družbeni vključenosti vseh;
- izboljšati prometno varnost – še posebej za najšibkejši udeležence v prometu.

Posegi bodo izjemno izboljšali zasnovo in ureditev mestnega jedra Slovenj Gradca in bodo služili kot začetni ukrep k umikanju motornega prometa iz mestnega jedra, kar je vizija ne samo mesta Slovenj Gradec, ampak vseh napredno usmerjenih in mislečih mest.

Specifični cilji projekta:

Ureditev obravnavanih ulic zajema ureditev pešpoti ter ureditev površin po načelu skupnega prometnega režima, kjer ni možno drugače, zamenjavo tlaka, urbane opreme, ozelenitve in ureditve komunalne infrastrukture). Zajema tudi ozaveščanje in promocijo alternativnih oblik prihoda na trg. Skupna dolžina novo urejenih pešpoti in površin za mešan promet, kjer imajo prednost pešci in kolesarji znaša cca. 610 m.

Navedeni učinki prispevajo k doseganju kazalnikom rezultata v PN 4.4.

Kazalniki učinka, ki jih je potrebno doseči v okviru PN 4.4 na nivoju Republike Slovenije so:

ID	Kazalnik	Merska enota	Sklad	Ciljna vrednost	Vir podatka	Pogostost poročanja
4.17	Št. ukrepov trajnostne mobilnosti v okviru trajnostnih urbanih strategij	število	KS	11	občine	letno

Mestna občina Slovenj Gradec bo s projektom Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru prispevala h kazalnikom učinkov kot sledi:

ID	Kazalnik	Merska enota	Sklad	Ciljna vrednost	Vir podatka	Pogostost poročanja
4.17	Št. ukrepov trajnostne mobilnosti v okviru trajnostnih urbanih strategij	število	KS	1	občina	letno

4.3.2 Preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (SRPRS) je strateški dokument, katerega namen je prikazati izhodišča, potrebe in možnosti za razvoj ključnih področij prometa v RS, pripraviti usklajen program razvoja ključnih področij prometa v RS, zagotoviti predhodno izpolnitev pogojev za črpanje EU sredstev v finančnem obdobju 2014–2020 za prometno področje in zagotoviti podlago za pripravo resolucije o nacionalnem programu zgraditve prometne infrastrukture oziroma ustreznega operativnega programa.

Strategija opredeljuje naslednje posebne cilje:

- št. 1: izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami;
- št. 2: izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije;
- št. 3: izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih;
- št. 4: izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti.

SRPRS v poglavju glede trajnostne mobilnosti ugotavlja, da je "trenutni položaj glede trajnostne mobilnosti in uporabe javnega potniškega prometa v Sloveniji slab, zato je izvajanje ukrepov, ki vodijo k trajnostni mobilnosti v obdobju 2014–2020, ena od glavnih prednostnih nalog MzI."

SRPRS med drugim navaja, da **si Slovenija prizadeva za trajnostno mobilnost** zato, da se ta trend obrne z zagotovitvijo dostopnosti z javnimi prevoznimi sredstvi oziroma zagotavljanjem pogojev za trajnostno mobilnost, ki vključuje tudi pešačenje in kolesarjenje. Za izboljšanje javnega potniškega prometa se bo uveljavil razvoj celostne trajnostne in dostopne mobilnosti v mestih, uvedene bodo napredne tehnologije za učinkovitejše spremljanje in upravljanje tega prometa. Sinergije z zgraditvijo infrastrukture bodo zagotovljene z izborom tistih projektov/ukrepov, ki bodo kazali največje sinergijske učinke na ravni kazalnikov onesnaženosti (zrak) in mobilnosti (potniški kilometri). Poleg ustreznih infrastrukturnih pogojev za delovanje integriranega javnega potniškega prometa se bo potrebno lotiti celovitih rešitev z uporabo smernic za izdelavo celostnih prometnih strategij.

Ugotavljamo, da je predmetni projekt Ureditve trajnostne mobilnosti v mestnem jedru skladen s Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije

V pripravi je nova Strategija prostorskega razvoja Slovenije, trenutno veljavna je iz leta 2004. Strategija prostorskega razvoja Slovenije (v nadaljevanju SPRS) (sprejeta z Odlokom o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04) je **temeljni državni prostorski akt** o vsebinskem usmerjanju razvoja v prostoru. Podaja splošna izhodišča in značilnosti slovenskega prostora, na osnovi katerih so določeni cilji prostorskega razvoja Slovenije. Skladno s cilji prostorskega razvoja Slovenije opredeljuje zasnovo bodočega prostorskega razvoja in prioritete ter usmeritve za njegovo doseganje. **Prioritete** v zasnovi so: enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor, policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj, **vitalna in urejena mesta**, usklajen razvoj širših mestnih območij, **povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja** ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture, vitalnost in privlačnost podeželja, krepitev prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti krajine ter prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali in problemi.

V SPRS so poleg splošnih usmeritev za prostorski razvoj države podane tudi nekoliko bolj konkretne usmeritve za posamezna območja oz. predele v državi. Gre za usmeritve, ki pomenijo vsebinska izhodišča za usmerjanje prostorskega razvoja tako opredeljenih območij in ki se bodo morala ustrezno odraziti zlasti v strateških, pa tudi v izvedbenih prostorskih aktih občin.

Mestna občina Slovenj Gradec kot sestavni del države je vključena v različne vrste mednarodnih projektov in povezav. Občina je v SPRS integrirana na naslednji način oz. z naslednjimi opredelitvami in odločitvami:

- v poglavju II Zasnova prostorskega razvoja Slovenije s prioritetami in usmeritvami za doseg ciljev prostorskega razvoja Slovenije, točka 2 Policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj:" Kot središča nacionalnega pomena se prioriteto razvija mesta Celje, Kranj, Ljubljano, Maribor, Mursko Soboto, Novo Gorico, Novo mesto, Postojna, Ptuj in Velenje ter somestja Brežice–Krško–Sevnica, Jesenice–Radovljica, Koper–Izola–Piran, **Slovenj Gradec–Ravne na Koroškem–Dravograd** in Trbovlje–Hrastnik–Zagorje ob Savi ..."
- v poglavju II Zasnova prostorskega razvoja Slovenije s prioritetami in usmeritvami za doseg ciljev prostorskega razvoja Slovenije, točka 5 Povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture:" ... iz smeri avstrijske Koroške preko **Slovenj Gradca** in Velenja se na avtocesto pri Celju navezuje nova, tretja prometna os, ki se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb–Reka. Z novo razvojno prometno osjo se povezuje regionalna središča v Avstriji, Sloveniji in Hrvaški ter omogoča navezovanje tovornega in osebnega cestnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri ..."

- v poglavju III Razvoj prostorskih sistemov z usmeritvami za razvoj na regionalni in lokalni ravni, točka 2 Razvoj gospodarske javne infrastrukture, 2.1 Razvoj prometne infrastrukture, 2.1.1 Cestno omrežje: "Na omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena se navezujejo cestne povezave čezmejnega pomena v smereh od Razdrtega preko Nove Gorice in naprej proti Vidmu, iz smeri Trsta preko Škofij do Kopra in preko Dragonje naprej proti Bujam, **od Celja preko Velenja in Slovenj Gradca naprej proti Velikovcu** in od Celja preko Novega mesta ter Metlike proti Karlovcu, od Maribora do Dravograda, od Slovenske Bistrice do Hajdine in naprej preko Ptuja in Ormoža proti Varaždinu, od Vidma preko Tolmina in Škofje Loke naprej do Domžal ter od Želina preko Idrije do Logatca z navezavo na omrežje mednarodnih daljinskih cestnih povezav ter od Ljubljane do Kočevja in naprej proti Delnicam."
- v poglavju III Razvoj prostorskih sistemov z usmeritvami za razvoj na regionalni in lokalni ravni, točka 2 Razvoj gospodarske javne infrastrukture, 2.1 Razvoj prometne infrastrukture, 2.1.2 Železniško omrežje: "Ostala nacionalna in nekatera regionalna središča Slovenije se navezuje na daljinske železniške povezave mednarodnega pomena z daljinskimi železniškimi povezavami nacionalnega pomena. Obstoječo železniško infrastrukturo se rekonstruira, posodablja in tam, kjer je potrebno, dogradi ter zagotovi učinkovitejše železniške povezave v smereh od Ljubljane proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu na Hrvaškem, od Nove Gorice do priključka na železniško progo (V. koridor) na italijanski strani in od Nove Gorice do Sežane kot tudi od Nove Gorice prek Tolmina do Jesenic, od Maribora preko Dravograda in naprej proti Celovcu v Avstriji, **od Celja proti Dravogradu** ter od Ormoža proti Čakovcu na Hrvaškem, od Ljubljane proti Kočevju ter od Murske Sobote proti Lendavi."

Za območje občine je v SPRS opredeljeno oziroma je iz grafičnega dela strategije razvidno, da:

- občinsko središče mesto Slovenj Gradec predstavlja regionalno središče nacionalnega pomena kot del somestja Slovenj Gradec–Ravne na Koroškem–Dravograd;
- osrednji del občine predstavlja območje poselitvenega razvoja, v občini pa so tudi degradirana območja, potrebna prenove;
- skozi občino poteka ena glavnih državnih prometnih smeri v obliki tretje razvojne osi, mimo občine pa je zasnovana mejna obodna prometna povezava;
- osrednje območje občine je opredeljeno kot kulturna krajina, kjer razvoj temelji na kmetijski in krajinski raznolikosti ter lokalnih virih, ki na vzhodu in v manjši meri tudi na zahodu prehaja v naravno krajino, kjer si prizadevamo za trajno ohranitev kakovosti;
- celotno občino Slovenj Gradec zaznamujejo hribovska in gorska območja, zahodni in vzhodni del občine pa je obenem prepoznan kot območje z naravnimi in kulturnimi kakovostmi;
- občina naj bi se napajala skozi cestno povezavo čezmejnega pomena in daljinsko železniško povezavo nacionalnega pomena;
- občina s komaj še razpoznavno arhitekturno identiteto leži v Koroški arhitekturni regiji, zaradi urbane in ruralne naselbinske dediščine pa predstavljajo občinsko središče in bližnja naselja prednostna območja prenove;
- občina leži v makroregiji predalpska krajina, po prepoznavnosti pomena krajine delno leži na območju naravnih kakovosti, meji pa tudi na krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni;
- občina leži na jedrnem območju prostočasnih dejavnosti, na območju lesnoproizvodnih gozdov, delno pa tudi na območju varovanih gozdov;
- občina leži na erozijskem območju srednje intenzitete z obstoječimi žarišči zemeljskih plazov in obstoječimi erozijskimi žarišči, vsebuje pa tudi poplavna območja.

Ugotavljamo, da je predmetni projekt Ureditve trajnostne mobilnosti v mestnem jedru skladen s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije.

Prostorski red Slovenije

Prostorski red Slovenije (v nadaljevanju PRS) je sprejela Vlada RS z Uredbo o prostorskem redu Slovenije (Ur. l. RS, št. 122/04) in določa pravila za urejanje prostora, ki se uporabljajo pri:

- prostorskem načrtovanju sistemov poselitve, gospodarske infrastrukture in krajine;
- pripravi strateških in izvedbenih prostorskih aktov na regionalni in lokalni ravni;
- pripravi strokovnih podlag za vse vrste in nivoje prostorskih odločitev;
- graditvi objektov.

Podana so **splošna pravila** za načrtovanje prostorskih sistemov med katerimi je tudi **prometna infrastruktura**:

- Poteke nove prometne infrastrukture je treba načrtovati usklajeno z načrtovanjem razvoja poselitve, pri čemer je načrtovani razvoj poselitve osnova za prometne študije, na podlagi katerih se načrtuje nova prometna infrastruktura.
- Med različnimi vrstami prometne infrastrukture in različnimi oblikami prometa je treba zagotavljati učinkovite povezave tako, da je v prometnih vozliščih med njimi omogočeno prehajanje ljudi in blaga v čim krajšem možnem času.
- **Pri načrtovanju nove prometne infrastrukture je treba za zagotavljanje učinkovite povezanosti prostora omogočati ohranitev obstoječih ali nadomestitev morebitnih prekinjenih prometnih povezav (lokalnih cest, pešpoti in drugih javnih poti).**
- Zagotoviti je treba ustrezno hierarhično strukturo prometne infrastrukture glede na hitrost prometnih povezav, pri čemer hitrejša in bolj zmogljive povezave služijo povezavi večjih enot poselitve, počasnejše in manj zmogljive pa povezavi manjših enot in neposredni dostopnosti osnovnih enot poselitve.
- Pri načrtovanju prometne infrastrukture se spodbuja gospodarsko, socialno, okoljsko in prostorsko najbolj smotrne in učinkovite oblike prometa, zlasti pa vse oblike javnega potniškega prometa.
- Načrtovanje prometne infrastrukture naj prispeva k uravnoteženi obremenjenosti vseh vrst prometne infrastrukture pri njihovi optimalni izkoriščenosti.
- Ob načrtovanju prometne infrastrukture se v čim večji možni meri preprečuje promet skozi naselja, ki nima izvora ali cilja v naselju, skozi katero poteka. Obvozno oziroma razbremenilno prometno infrastrukturo se uredi, kadar obstoječe prometno omrežje ne zadošča predvideni količini prometa.
- Pri načrtovanju prometnih terminalov naj se prednostno preuči možnost preureditve površin opuščene ali predimenzionirane prometne infrastrukture (mejni prehodi s članicami EU in podobno).
- ki so vir tovarnega prometa, naj se načrtuje v navezavi na glavne ceste.

Podani so konkretni pogoji za **načrtovanje omrežja poti za kolesarje in pešce**:

- Pri načrtovanju poti za kolesarje in pešce je treba zagotavljati najkrajše možne povezave med izvori in cilji kolesarskega in peš prometa, zlasti stavb in območij družbene infrastrukture, vhodi v stavbe z večjim številom stanovalcev ali zaposlenih, postajališči javnega potniškega prometa in večjimi površinami za mirujoči promet.
- Za zagotavljanje prometne varnosti je treba upoštevati načelo ločenih površin za pešce in kolesarje od površin, namenjenih motornim vozilom. Zagotavljati je treba varno križanje različnih prometnih poti ter določiti območja mirnega prometa.
- Poti za kolesarje in pešce je treba načrtovati usklajeno z ureditvijo površin za mirujoči promet in z omrežjem postajališč javnega potniškega prometa.
- Površine poti za kolesarje in pešce so del javnih odprtih prostorov naselja, zato jih je treba načrtovati usklajeno z zelenimi površinami in drugimi javnimi odprtimi prostori. Pri njihovem načrtovanju je treba upoštevati tudi pravila za načrtovanje zelenih površin in drugih javnih odprtih prostorov.
- Za omogočanje preglednosti sistema poti naj struktura omrežja poti praviloma temelji na strukturni urejenosti prostora, poti pa naj sledijo pogledom na izpostavljene naravne in ustvarjene sestavine prostora.
- ter prijetne javne prostore. Te ureditve naj se praviloma povezuje z javnimi programi.

V okviru **pravil načrtovanja in graditve objektov** so podana tudi merila za **načrtovanje površin za mirujoči promet**:

- Pri načrtovanju poselitvenih območij je treba za motorna vozila zagotoviti ustrezno število parkirnih mest na površinah za mirujoči promet, pri čemer se v ta namen ne smejo zmanjševati območja zelenih površin in drugih javnih odprtih prostorov.
- Ustrezno število parkirnih mest za posamezne objekte in prostorske ureditve določajo normativi na podlagi podatkov o objektu ali prostorski ureditvi, kakršni so število stanovalcev objekta, bruto ali neto etažna površina objekta, število delovnih mest v objektu ali število obiskovalcev.
- Zaradi prilagajanja posebnostim posameznih delov naselij lahko normativi, ki določajo ustrezno število parkirnih mest, za posamezne prostorske ali funkcionalne enote znotraj poselitvenega območja določajo različne pogoje glede potrebnih površin za mirujoči promet.
- Pri določanju ustreznega števila parkirnih mest je potrebno upoštevati dostopnost javnega potniškega prometa. Z boljšo dostopnostjo do javnega potniškega prometa se število potrebnih parkirnih mest zmanjšuje z redukcijskim faktorjem, ki je odvisen od osnovne namenske rabe območja, kapacitete javnega potniškega prometa ter velikosti naselja.
- V starih mestnih jedrih ali drugih urbanistično zaključenih delih naselij potrebe po parkirnih mestih ne smejo poslabšati kakovosti ustvarjenih in naravnih sestavin prostora, zato se ustrezno število parkirnih mest zagotavlja tudi na odprtih ali pokritih javnih parkirnih mestih v neposredni bližini, zlasti pa se ustrezna dostopnost zagotavlja z javnim potniškim prometom.
- Površine za mirujoči promet je treba zagotoviti na gradbeni parceli. Če na gradbeni parceli ni tehničnih ali prostorskih možnosti za zagotovitev ustreznega števila parkirnih mest, je mogoče manjkajoče število parkirnih mest zagotoviti tudi na drugih ustreznih javnih ali zasebnih površinah, če od objekta niso oddaljene več kot 200 metrov, in če je omogočena njihova trajna uporaba.
- Večje površine za mirujoči promet (1000 m² in več) je treba praviloma načrtovati tako, da se v času, ko niso zasedene, lahko namenijo drugim dejavnostim (rekreacija, razne prireditve in podobno).

Ugotavljamo, da je predmetni projekt Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru skladen s Prostorskim redom Slovenije.

Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti

Izdalo jih je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za promet leta 2013. To so splošne smernice za pripravo občinskih prostorskih načrtov.

Smernice s področja javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti vsebujejo usmeritve z naslednjih področij:

- zagotavljanja trajnostne mobilnosti z vidika vizije mobilnosti prebivalstva in trajnostnega razvoja;
- razvoja učinkovitega sistema javnega potniškega prometa (v nadaljevanju JPP);
- zagotavljanja fizične integracije prometnih podsistemov za učinkovitejše izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa;
- potreb po zmanjšanju onesnaževanja iz naslova osebnega prometa.

Pri določanju ciljev in izhodišč prostorskega razvoja občine in načrtovanju prostorskih ureditev lokalnega pomena ter določanju pogojev umeščanja objektov v prostor je potrebno upoštevati vidik javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti.

Potreba po zmanjšanju emisij toplogrednih plinov ter napoved zvišanja cen nafte na svetovnih trgih postavljata načrtovanje razvoja mobilnosti v nov položaj. Naselja ja potrebno načrtovati na način, da bodo manj odvisna od osebnih avtomobilov ter hkrati spodbujati prebivalce k spreminjanju potovalnih navad, kar bo dolgoročno vodilo k višjemu nivoju kvalitete bivanja in večji prometni varnosti.

Podane so smernice, ki se nanašajo na:

- fizično integracijo prometnih podsistemov;
- izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje;
- umeščanje velikih generatorjev prometa v prostor;
- parkirne standarde;
- regionalni vidik načrtovanja JPP;
- izboljšanje ponudbe JPP;
- standard dostopnosti;
- postaje in postajališča JPP;
- smernice za pripravo celostne prometne strategije.

Dokument se navezuje na sprejete državne strategije in na primere dobrih praks evropskih držav na temo izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti.

Ugotavljamo, da je predmetni projekt Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru skladen s Splošnimi smernicami za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti.

Splošne smernice s področja razvoja poselitve

Izdalo jih je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za prostor leta 2013. To so splošne smernice za pripravo občinskih prostorskih načrtov.

Dokument je zavezan načelom trajnostne mobilnosti, predvsem iz dveh glavnih razlogov/usmeritev:

- prednost pred širitvijo naselij ima notranji razvoj in prenova naselij;
- preprečuje se izrazito monofunkcionalnost posameznih delov naselij z uvajanjem raznovrstnih dejavnosti ter mešanjem funkcij bivanja in dela.

Te usmeritve pomenijo za občino optimalno izkoriščanje obstoječe infrastrukture, za prebivalce pa krajše poti med izvori in cilji, ki jih lahko opravijo peš ali s kolesom, ter izboljšanje dostopnosti na splošno.

Dokument se navezuje na sprejete državne strategije in zakonodajo.

Ugotavljamo, da je predmetni projekt Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru skladen s Splošnimi smernicami s področja razvoja poselitve.

Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020

Operativni program za izvajanje kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP) je strateški dokument za črpanje sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), Evropskega socialnega sklada (ESS) in Kohezijskega sklada (KS). V dokumentu so opredeljena prednostna področja, v katera bo Slovenija vlagala sredstva v naslednjih sedmih letih. Skladen je s Partnerskim sporazumom med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014–2020, sledi strategiji EU 2020 ter ustreza zahtevam posameznega sklada EU, tako da bo zagotovljena ekonomska, socialna in teritorialna kohezija.

V OP je predvidena izdelava celostnih prometnih strategij. V OP je opredeljenih 14 prednostnih osi, med njimi tudi prednostna os 4 "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", s prednostno naložbo 4.4. **"Spodbujanje nizko-ogljicnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi"**, v okviru specifičnega cilja "Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih".

V okviru te prednostne naložbe so podpore namenjene aktivnostim, ki zmanjšujejo vplive osebnega prometa na kakovost zraka in uravnavajo naraščajoče potrebe po mobilnosti z izboljšavami na področju

trajnostne mobilnosti, kar prispeva k večji kakovosti bivanja. Naložbe v trajnostno urbano mobilnost bodo sledile celostnemu pristopu in temeljile na celostnem konceptu mobilnosti za mesta ali funkcionalna urbana območja, ki pokrivajo vse relevantne načine mobilnosti (hoja, kolesarjenje, uporaba javnega potniškega prometa in drugih oblik trajnostne mobilnosti) ter ukrepe za njihovo spodbujanje.

OP predvideva izdelavo CPS za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in manjše emisije PM10 iz prometa v urbanih območjih in njihovem širšem zaledju, s katerimi bodo definirani prioritetni ukrepi trajnostne mobilnosti na nivoju občine ali regije, ki se bodo financirali iz KS in ESRR (Operativni program ..., 2014).

Ugotavljamo, da je predmetni projekt Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru skladen s Operativnim programom za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.

Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014–2020

V skladu z Zakonom o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja je v Sloveniji 12 razvojnih regij, za katere se pripravijo regionalni razvojni programi. Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014–2020 je "temeljni programski dokument regije in hkrati povezovalni dokument s programi na nacionalni ravni /.../; na podlagi ocene stanja opredeljuje razvojne prednosti in priložnosti regije, razvojno vizijo in strateške cilje, razvojne prioritete ter finančni okvir za izvedbo programa".

V ukrepu 2.1.1 "Dostopnost in trajnostna mobilnost" so predvidene aktivnosti:

- celostno načrtovanje prometa za celotno funkcionalno regijo Koroška, vključno s pripravo;
- celostne prometne strategije za Koroško regijo;
- priprava trajnostne urbane strategije kot podlaga za izvajanje celostnih teritorialnih naložb (CTN);
- aktivnosti za izgradnjo 3. razvojne osi;
- aktivnosti za modernizacijo železniške proge Maribor–Dravograd;
- sanacija za razvoj regije ključnih odsekov državnih in lokalnih cest;
- aktivno reševanje problema gozdnih cest javnega značaja;
- celovita obnova mestnih jeder;
- nadaljevanje vzpostavljanja širokopasovnih komunikacijskih omrežij (predvsem na območjih t.i. belih lis);
- nadaljevanje vzpostavljanja celovitega omrežja kolesarskih povezav in druge kolesarske infrastrukture;
- posodobitev prevoznih sredstev javnega sektorja (npr. z električnimi ali drugimi okoljsko sprejemljivejšimi vozili);
- napredne tehnologije za spremljanje in upravljanje javnega potniškega prometa;
- združevanje in optimizacija procesov načrtovanja, upravljanja in vzdrževanja javne infrastrukture;
- **nove oblike okolju prijazne mobilnosti;**
- aktivnosti ozaveščanja, informiranja na vseh ravneh družbe. (Regionalni razvojni ..., 2014).

Ugotavljamo, da je predmetni projekt Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru skladen z Regionalnim razvojnimi programom za Koroško razvojno regijo 2014–2020.

Občinski prostorski načrt

Občinski prostorski načrt (OPN) v 3. poglavju o zasnovi gospodarske javne infrastrukture in grajenega javnega dobra lokalnega pomena v 17. členu podaja **usmeritve za prometno infrastrukturo**. V nadaljevanju povzemamo usmeritve OPN.

"(1) Osrednje vodilo pri načrtovanju prometne infrastrukture je usmeritev v trajnostno mobilnost, za kar je potrebno:

- obstoječi pristop, kjer je voznik avtomobila najpomembnejši prometni udeleženec, spremeniti tako, da je najpomembnejši udeleženec v prometu pešec, sledi mu kolesar, nato uporabnik javnega prometa, voznik avtomobila pa je zadnja, najmanj pomembna prioriteta;
- v občini uveljaviti načelo 8-80, kar pomeni, da je fizična ureditev vseh prometnih površin dostopna in prijazna do pešcev vseh generacij (od osem letnikov do 80 letnikov),
- **doseči višjo stopnjo prometne varnosti;**
- na vseh cestah v vseh naseljih vzpostaviti cone omejene hitrosti (cone 30), razen na glavnih in regionalnih cestah, kjer so hitrosti lahko tudi višje;
- **optimizirati prometno infrastrukturo, na način, ki bo povečal prijaznost infrastrukture do pešcev in kolesarjev;**
- izvesti fizične ukrepe umirjanja motornega prometa;
- pri prometnem planiranju in projektiranju upoštevati vse prostorske in urbanistične zahteve in ne le prometnih.

(2) Za območje mesta je dodatno potrebno:

- reducirati dominantno vlogo avtomobilov na kratkih razdaljah in zagotoviti mobilnost in dostopnost za vse vrste prometa s poudarkom na pešačenju in kolesarjenju ter
- na vseh lokalnih cestah v stanovanjskih soseskah, ki nimajo tranzitne vloge, vzpostaviti cone umirjenega prometa, kjer je hitrost vseh vozil omejena na 10 km/h;
- zagotoviti manj hrupa, izpušnih plinov in porabe prostora zaradi prometa.

(3) Trajnostna mobilnost v ostalih naseljih in odprtem prostoru je delno drugačna kot v mestu in pomeni:

- zagotavljati dostopnost do osnovnih življenjskih potrebščin in uslug ter
- zagotoviti mobilnost in dostopnost za vse vrste prometa.

(4) Prometno infrastrukturo sestavljajo državne in občinske ceste – glavna cesta, regionalni cesti, lokalne ceste, zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste, mestne ali krajevne ceste, javne poti v mestu, javne poti v naseljih in med naselji ter nekategorizirane ceste, kolesarske poti in povezave, površine za mirujoči promet ter javni potniški promet. Zaradi razgibanega terena in relativno goste poseljenosti predvsem ravninskega dela občine je prometna infrastruktura zgoščena v dolinah Mislinje in Suhodolnice.

(5) Glavna cesta G1-4 kot najpomembnejša prometnica v občini je z izjemo posameznih odsekov in v primerjavi z občinskimi cestami v relativno dobrem stanju. Med najpomembnejše prometnice sodita še regionalni cesti R1-227 in R3-696 ter turistična cesta TR932, za katere pa se predvideva obnova. Občinske ceste (lokalne ceste in javne poti) tvorijo precej razvejano prometno omrežje občine, vendar prometnice ne zagotavljajo prometne varnosti na vseh odsekih, zato so potrebne in predvidene njihove rekonstrukcije (razširitve) ali obnove.

(6) Planira se dokončanje zahodne obvoznice mesta Slovenj Gradec od Ozar do obstoječega krožišča z regionalno cesto R1-227. Južna obvoznica s priključevanjem na vozlišče hitre ceste (3. razvojne osi) se zgradi od Podgorske ceste do križišča z glavno cesto v Šmartnem pri Slovenj Gradcu. Predvideva se podaljšanje Celjske ceste do zahodne obvoznice. Celjska cesta od Iršičeve ulice do Glavnega trga se preuredi v bulvarsko mestno cesto. Na omenjeni cesti se izgradijo krožišča na križiščih z Iršičevo ulico in z Ronkovo ulico. Na odseku 6924 regionalne ceste RT-932 približno med km 3,615 ter km 4,200 se predvideva prestavitev ceste pri kmetiji Rotovnik.

(7) Na območju občine so javna parkirišča v večjem obsegu locirana predvsem v mestu Slovenj Gradec. Tu se predvideva gradnja garažne hiše. Ob objektih različnih dejavnosti je potrebno urediti parkirna mesta glede na vrsto in obseg teh dejavnosti. V lokalnih središčih je potrebno zagotoviti več parkirišč za posebne dogodke (redne in izredne prireditve).

(8) Na območju občine je urejenih več kolesarskih in rekreacijskih poti. Vzpostavi se omrežje kolesarskih povezav s primarnimi in sekundarnimi potmi, ki so navezane tudi na državno kolesarsko omrežje. Omrežje kolesarskih povezav poteka med:

- Slovenj Gradcem in Bukovsko vasjo po opuščeni trasi železnice, dokler se na tej trasi ne začno gradbena dela za ponovno vzpostavitev železniškega prometa;
- Slovenj Gradcem in Pamečami preko Trobelj;

- Slovenj Gradcem in Starim trgom;
- Slovenj Gradcem in Šmiklavžem preko Podgorja;
- Slovenj Gradcem in Mislinjsko Dobravo po opuščeni trasi železnice, dokler se na tej trasi ne začne gradbena dela za ponovno vzpostavitev železniškega prometa;
- Šmiklavžem in Mislinjsko Dobravo;
- Slovenj Gradca do Mislinjske Dobreve po obstoječih lokalnih cestah in javnih poteh preko Trebuške vasi, Šmartna pri Slovenj Gradcu, Žabje vasi, Tomaške vasi in Turiške vasi;
- Slovenj Gradcem in Praprotiščem preko Legna in Spol;
- Slovenj Gradcem in Dobravske vasi preko Dobreve;
- Slovenj Gradcem in prelazom Spodnji Dular v smeri proti Kotljam.

Izhodišče večine zgoraj omenjenih kolesarskih povezav je v starem mestnem jedru Slovenj Gradca. V mestu potekajo kolesarske povezave (deloma ali v celoti) po Celjski (R1-227), Iršičevi (ZMC-377032), Podgorski (R1-227), Francetovi (ZMC-378021), Pohorski (ZMC-378011) in Legenski cesti (RT-932), Kopališki (MC-378232) in Ronkovi ulici (ZMC-278041), po Gozdni poti (ZMC-378041), Pod gradom (MC-378211) in po Starem trgu (ZMC-378051).

Nove kolesarske in rekreacijske prometnice je treba organizirati v sozvočju z naravnimi danostmi in potrebami. Ločeno kolesarsko infrastrukturo se zgradi, kjer je to potrebno zaradi visokih prometnih obremenitev z motornimi vozili. **Za pešce je potrebno v naseljih zgraditi pločnike oziroma urediti skupni prometni prostor.** Kjer za to ni prostorskih pogojev oziroma je prometna obremenitev z motornimi vozili dovolj nizka, se pešcem in kolesarjem na voziščih podredi prometni režim.

(9) Na območju občine je predvidena ponovna vzpostavitev železniške povezave med Otiškim vrhom in Velenjem. Trasa lahko izven mesta Slovenj Gradec poteka po nekdanji trasi, trasa skozi mesto se določi v posebni študiji. Ob izgradnji železniške povezave se obstoječa pot za pešce in kolesarje prestavi.

(10) Javni potniški promet poteka po glavnih, regionalnih in lokalnih cestah. Gre za linije medkrajevnega in primestnega prometa, namenjene direktnemu povezovanju s sosednjimi občinami in regijo. Avtobusnih postajališč je kar 70, saj so tudi na precej razprostranjenih linijah šolskega prevoza otrok. Pri javnem avtobusnem potniškem prometu so potrebne izboljšave predvsem na segmentu časovne dostopnosti (interval voženj, hitrost prevoza), pa tudi na drugih determinantah kakovosti prevoza (geografska dostopnost in dosegljivost, udobnost, cene...).

(11) Za notranji zračni promet se na državni ravni razvijajo javna letališča za notranji zračni promet, predvsem pa za športno letenje, šolanje pilotov in turistične dejavnosti letalskih prevozov. Pri tem se upoštevajo tudi potrebe služb nujne zdravniške pomoči. Osnovo tega omrežja sestavljajo javna letališča lokalnega pomena, med katere šteje tudi letališče Slovenj Gradec. Javna letališča za domači zračni promet so osnova za izvajanje dejavnosti splošnega letalstva. Republika Slovenija podpira razvoj sedanjih in prihodnjih javnih letališč za domači zračni promet, saj so lahko ob dobrem sodelovanju z okoliškim prebivalstvom in predvsem turističnimi organizacijami velika gospodarska razvojna možnost za posamezne regije.

Ugotavljamo, da je predmetni projekt Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru skladen z Občinskim prostorskim načrtom.

Trajnostna urbana strategija mesta Slovenj Gradec TUS MSG 2015–2030

Občinski svet MO Slovenj Gradec je oktobra 2015 sprejel dokument Trajnostna urbana strategija mesta Slovenj Gradec TUS MSG 2015–2030. Namen TUS MSG je, da "se podpira trajnostni urbani razvoj, ki določa celostne ukrepe za spopadanje z gospodarskimi, okoljskimi, podnebnimi, demografskimi in socialnimi izzivi, s katerimi se srečujejo urbana območja in njihova povezanost s podeželskimi območji" (Trajnostna urbana ..., 2015).

Priprava TUS je po 7. členu Uredbe EU št. 1301/2013 obvezen predpogoj za upravičenost do sredstev za tista urbana območja, ki so v skladu s kriteriji v Partnerskem sporazumu upravičena za izvajanje **celostnih teritorialnih naložb (CTN)** za spodbujanje trajnostnega urbanega razvoja – to so mestna naselja in naselja mestnih območij v mestnih občinah.

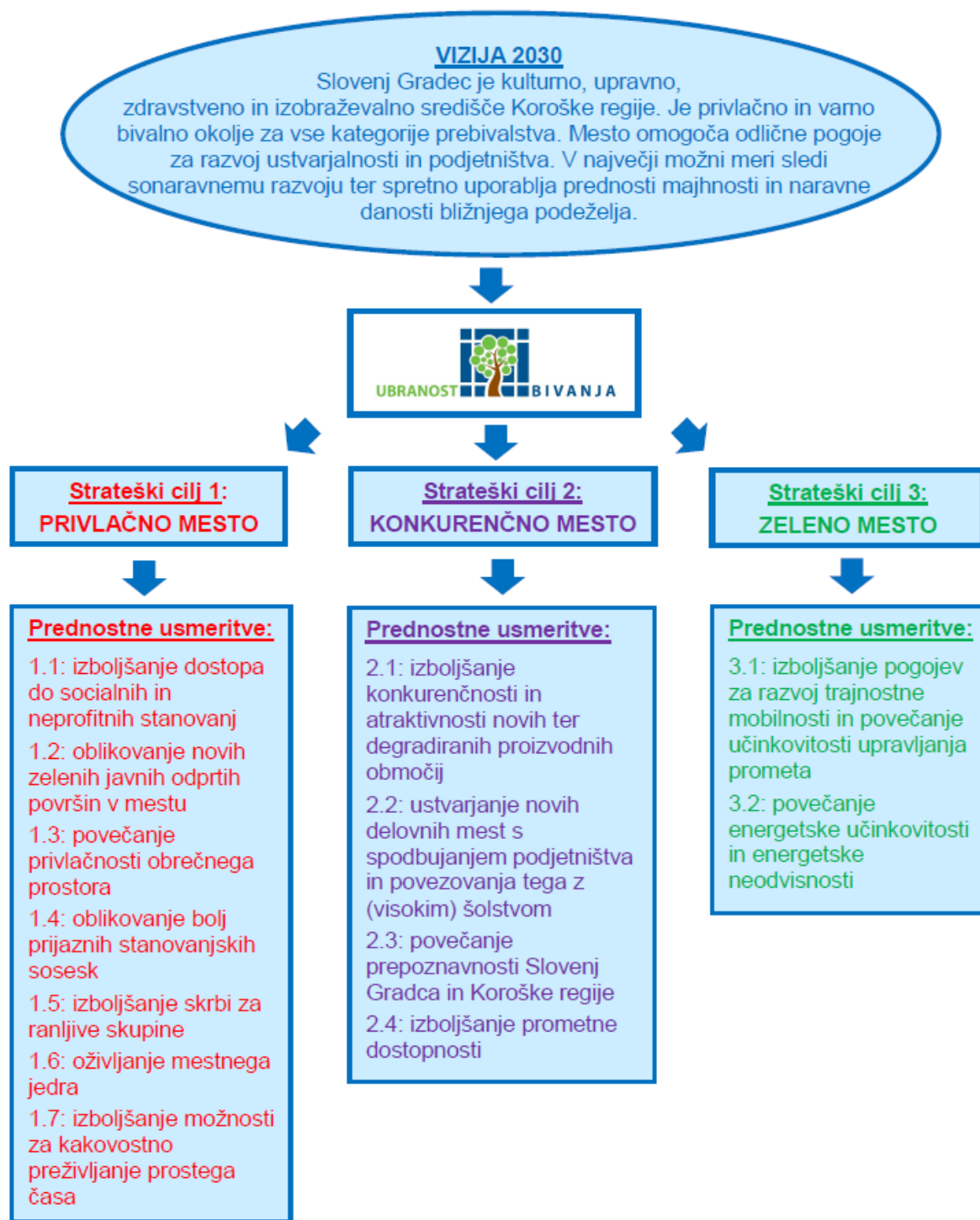
TUS MSG je postavil 3 strateške cilje s 13 prednostnimi usmeritvami.

Med strateškim ciljem 2 "konkurenčno mesto" je prednostna usmeritev 2.4. "izboljšanje prometne dostopnosti".

Med strateškim ciljem 3 "zeleno mesto" pa prednostna usmeritev 3.1 "izboljšanje pogojev za razvoj trajnostne mobilnosti in povečanje učinkovitosti upravljanja prometa".

Med ukrepi prednostne usmeritve 3.1 so bili predvideni:

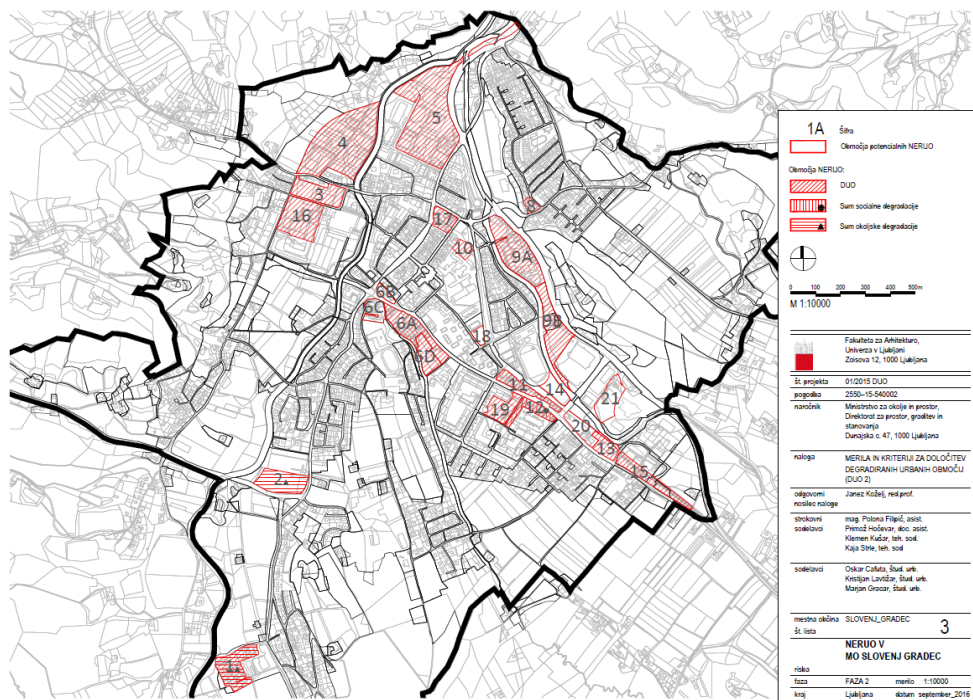
- **dopolnitev vrzeli v obstoječem omrežju mesta z gradnjo kolesarskih povezav, ureditev pešpoti, ureditev stojal in nadstrešnic za parkiranje koles in postavitev električnih polnilnic;**
- odprava grajenih in komunikacijskih ovir;
- izdelava mobilnostnih načrtov za različne inštitucije;
- ureditev dodatnih parkirnih mest v območju središča mesta (ob zmanjševanju števila parkirnih mest v mestnem jedru);
- povečanje uporabe sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti;
- ozaveščanje javnosti o pomenu in prednostih trajnostne mobilnosti. (Trajnostna urbana ..., 2015).



Ugotavljamo, da je predmetni projekt Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru skladen z Trajnostno urbano strategijo Mestne občine Slovenj Gradec.

5 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN/ALI STORITEV

Na območju mesta Slovenj Gradec, ki je območje investicije, živi 7.244 občanov. Grafični prikaz mej mesta je povzet iz določitve degradiranih območij mesta (MOP).



Od enega konca mesta do drugega je le nekaj kilometrov, zato je z vidika trajnostne mobilnosti izjemnega pomena ureditev ustreznih površin skupnega prometnega prostora v okolici mestnega jedra in s tem zagotovitev dostopnosti vseh točk javnega življenja tudi peš.

Tržni potencial t.j. **uporabnike** predstavljajo občani mesta Slovenj Gradec in ostali, ki prihajajo v mesto.

Ker predmetni **projekt nima prihodkov**, saj se uporaba skupnega prometnega prostora v občini vožnja ne zaračunavata uporabnikom, zato podrobnosti tega poglavja niso obravnavane.

6 TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL

6.1 Opredelitev ciljev

CPS, in s tem operacija Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru, bo za dosego vizije Slovenj Gradec 2030 zasledoval 4 strateške cilje:

- uveljaviti mesto Slovenj Gradec kot zeleno, privlačno in konkurenčno mesto;
- izboljšati pogoje ter spodbujati aktivno dnevno mobilnost in priložnostno vsakodnevno gibanje za boljše zdravje v občini;
- zagotavljati dostopnost za vse občane in obiskovalce in prispevati k družbeni vključenosti vseh;
- izboljšati prometno varnost – še posebej za najšibkejše udeležence v prometu.

Splošni cilji projekta:

CPS, in s tem operacija Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru, bo za dosego vizije Slovenj Gradec 2030 zasledoval 4 strateške cilje:

- uveljaviti mesto Slovenj Gradec kot zeleno, privlačno in konkurenčno mesto;
- izboljšati pogoje ter spodbujati aktivno dnevno mobilnost in priložnostno vsakodnevno gibanje za boljše zdravje v občini;
- zagotavljati dostopnost za vse občane in obiskovalce in prispevati k družbeni vključenosti vseh;
- izboljšati prometno varnost – še posebej za najšibkejše udeležence v prometu.

Posegi bodo izjemno izboljšali zasnovo in ureditev mestnega jedra Slovenj Gradca in bodo služili kot začetni ukrep k umikanju motornega prometa iz mestnega jedra, kar je vizija ne samo mesta Slovenj Gradec, ampak vseh napredno usmerjenih in mislečih mest.

Specifični cilji projekta:

Ureditev obravnavanih ulic zajema ureditev pešpoti ter ureditev površin po načelu skupnega prometnega režima, kjer ni možno drugače, zamenjavo tlaka, urbane opreme, ozelenitve in ureditve komunalne infrastrukture). Zajema tudi ozaveščanje in promocijo alternativnih oblik prihoda na trg. Skupna dolžina novo urejenih pešpoti in površin za mešan promet, kjer imajo prednost pešci in kolesarji znaša cca. 610 m.

Navedeni učinki prispevajo k doseganju kazalnikom rezultata v PN 4.4.

Za pripravo investicijskega so bile uporabljene naslednje **strokovne osnove**:

- Dokument identifikacije investicijskega projekta;
- Idejna zasnova Styria arhitektura , 2019, PZI 2020;

- Projekt za izvedbo, maj 2020;
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji;
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije;
- Prostorski red Slovenije;
- Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti Ministrstva za infrastrukturo;
- Splošne smernice s področja razvoja poselitve Ministrstva za okolje in prostor;
- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020;
- Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014–2020;
- Občinski prostorski načrt;
- Trajnostna urbana strategija mesta Slovenj Gradec TUS MSG 2015–2030;
- Vsebinska izhodišča za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4), Ministrstva za infrastrukturo (maj 2018);
- Celostna prometna strategija MO Slovenj Gradec, 2017.

6.2 Obravnavane variante

V dokumenti identifikacije investicijskega projekta sta bili z vidika možnosti podrobneje preučeni naslednji dve varianti izvedbe investicijskega projekta:

- izhodiščni scenarij, da stanje ostane takšno kot je sedaj in
- realizacija investicijskega projekta v letih 2021 in 2022.

6.2.1 Izhodiščni scenarij – brez investicije

Varianta brez projekta predstavlja **nadaljevanje obstoječih politik in izvajanja ukrepov** občine. Izdelovalci CPS so med glavnimi pomanjkljivostmi območja Glavnega trga in pripadajočih ulic z vidika pogojev za mobilnost izpostavili:

- neurejenost kolesarskega režima znotraj centra mesta;
- ulice, ki obkrožajo Glavni trg, so v izrazito slabem stanju in nujno potrebujejo prenovo
- neurejeni in manjkajoči odseki peš povezav
- problem tranzitnega prometa skozi trg - velik delež poti opravljenih z avtomobilom;
- neprimerna politika cene parkiranja;
- preveliko število parkirnih mest na trgu in v povezovalnih ulicah;
- neučinkovito izvajanje nadzora nad nepravilnim parkiranjem (pogojeno z nedvoumno označbo parkirnih mest);
- neenotna in mestoma neobstoječa urbana oprema;

Brez celovite preureditve ulic, ki tvorijo mestno tkivo in obkrožajo ter napajajo Glavni trg, z ureditvijo pešpoti, kjer je to mogoče in po načelu skupnega prometnega režima, kjer ni mogoča drugačna rešitev, bo v teh ulicah še vedno prevladoval motorni promet, mesto kot takšno bo manj privlačno za pešce in kolesarje ter ranljive skupine, posledično bo manjši obisk lokalov in gostinskih storitev ter turističnih obiskovalcev, še naprej pa se bo povečevalo število praznih prostorov. Ulice so sestavni del historične tvorbe mestnega jedra in jih je na podlagi tega nujno potrebno vključiti v celostno zasnovo povezanega mestnega jedra.

PREDNOSTI	SLABOSTI
Ohranilo se bo enako število parkirišč za motorna vozila.	Na ulicah ob Glavnem trgu bo še vedno prevladoval motorni promet in se bo z leti še povečeval.
Strankam storitev na trgu in ulicah se bo ohranil dober dostop z avtomobilom.	Povečale se bodo emisije CO ₂ iz osebne avtomobilskega prometa.
	Kolesarji, pešci in ranljive skupine bodo imeli še naprej slabše pogoje za gibanje. Posledično se delež teh skupin na trgu ne bo povečeval.
	Turistični potencial srednjeveškega dela mesta ne bo izkoriščen.
	Zgodovinsko pomembne ulice bodo ostale razvrednotene in nepovezane.
	Nadalje se bo povečevalo število praznih poslovnih prostorov.
	Ob pričakovani izgradnji mestnega kolesarskega omrežja bi neurejeni pogoji v mestnem jedru predstavljali ozko grlo in ovirali potencial razvoja trajnostne mobilnosti.
	Brez prenove ulic okrog Glavnega trga bo še naprej okrnjena njegova dostopnost in proces oživljanja.

Brez prenove mesto **ne bo izkoristilo** pozicije ulic okrog Glavnega trga za povečanje deleža vsakodnevnega kolesarjenja in hoje ter priložnostnega vsakodnevnega gibanja za boljše zdravje v občini, kar je eden izmed strateških ciljev CPS.

6.2.2 Varianta z izvedbo investicije

Varianta s projektom predstavlja **nadgradnjo obstoječih politik in uvedba celovitih ukrepov na enem izmed prioritarnih področjih**. Pomeni preureditev ulic ob Glavnem trgu po načelu skupnega prometnega režima ter ureditev pešpoti, ki bodo s Trgom svobode in Glavnim trgom tvorile zaključeno povezano omrežje, katero bo namesto avtomobilov v ospredje postavljalo pešce, kolesarje in ostale skupine prebivalcev ter obiskovalcev v mestnem jedru.

Ocenjujemo, da bo mesto s tem ukrepom pridobilo nove kvalitetne površine v srednjeveškem delu mesta s potencialom za regeneracijo in nadaljnji razvoj mesta. Ulice, ki spodbujajo trajnostno mobilnost in so urejene po meri ljudi ter slednjim nudijo več javnega prostora za srečevanje in interakcije, bodo pomemben korak pri oživljanju mestnega jedra in predvsem Glavnega trga, ki kot generator dogajanja s svojo ponudbo storitev ter ohranjenostjo zgodovinske zasnove predstavlja glavni utrip razvoja samega mesta. S projektom bo mestno jedro dobilo nov zagon za uspešen razvoj v 21. stoletju, ki ponovno daje prednost pešcem in kolesarjem.

PREDNOSTI	SLABOSTI
-----------	----------

Na ulicah ob Glavnem trgu se bo zmanjšal delež motornega prometa ter povečal delež kolesarjev in pešcev.	Nekoliko se bo zmanjšalo število parkirnih mest na trgu.
Zmanjšale se bodo emisije CO2 iz osebne avtomobilskega prometa.	Strankam storitev na trgu se bo nekoliko poslabšal dostop z avtomobilom.
Kolesarji, pešci in ranljive skupine bodo imeli boljše pogoje za gibanje po mestnem jedru, pri tem jih ne bo več ogrožal motoriziran promet.	
Turistični potencial srednjeveškega dela mesta bo bolje izkoriščen. Površina urejenega dela mestnega jedra se bo občutno povečala.	
Zgodovinsko pomembne ulice bodo primerno urejene in bodo znova pridobile svojo pomembnost ter povezovalno vlogo v komunikacijskem sistemu.	
Število praznih poslovnih prostorov se bo s privlačnejšo podobo, boljšo dostopnostjo in večjim številom ljudi zmanjšalo.	
Z operacijo prenove bo preprečen nastanek ozkega grla med mestnim jedrom in novimi kolesarskimi poti v zaledju jedra.	
Z urejeno in privlačno podobo ulic ter infrastrukturo za trajnostno mobilnost okrog Glavnega trga bodo vzpostavljeni pogoji tudi za prenovo slednjega.	

S tem **bo mesto izkoristilo** ugodno pozicijo ulic okrog Glavnega trga za povečanje deleža vsakodnevnega kolesarjenja ter priložnostnega vsakodnevnega gibanja za boljše zdravje v občini. To je tudi eden izmed strateških ciljev CPS.

Menimo, da bo poleg infrastrukture smotno posebno pozornost nameniti tudi t.i. "mehkim ukrepom" spodbujanja hoje in kolesarjenja s primerno parkirno politiko, ki bo spodbujala uporabo alternativnih oblik prevoza.

Predstavitev investicije

Projekt zajema naslednje aktivnosti:

- izdelava investicijske dokumentacije;
- potrditev dokumenta identifikacije investicijskega projekta s strani občinskega sveta Mestne občine Slovenj Gradec;
- prijava projekta na Povabilo ZMOS k predložitvi vlog za sofinanciranje operacije trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN za Prednostno naložbo 4.4.;
- izdelava projektne dokumentacije;
- izdelava Investicijskega programa;
- prijava na razpis MzI za neposredno potrditev operacije;
- izdaja sklepa o neposredni potrditvi operacije;
- sklenitev pogodbe o sofinanciranju;
- javni razpis za izbor izvajalca;
- gradbena dela.
- Idejno zasnovo Ureditve trajnostne mobilnosti v mestnem jedru Slovenj Gradca je pripravil arhitekturni biro STYRIA ARHITEKTURA v letu 2019. Rešitve v idejni zasnovi so bile

prilavljene na podlagi ukrepov, ki jih je predvidela CPS in sledijo Viziji 2030 mesta Slovenj Gradec.

- Predmet obravnave so bile ulice, ki obkrožajo ter napajajo Glavni trg in so v zelo slabem stanju: Šolska ulica, Ozka ulica, Poštna ulica, zahodni del Cankarjeve ulice in del Vorančevega trga z Gosposvetsko cesto.
- Načrtovana ureditev mestnega jedra predstavlja pomembno investicijo v razvoju in izboljšanju kulturnega in družbenega življenja v celotnem območju Slovenj Gradca. Nova ureditev javnih površin ni zgolj prometno tehnične in komunalne narave temveč bistveno izboljšuje estetske prvine enotno in prepoznavno oblikovane arhitekture. Način urejanja na nivoju območja obdelave temelji na sodobnih izpeljavah fleksibilnosti, dostopnosti ter zagotavljanju maksimalnih zelenih površin. Zasnova sledi tudi najkasnejšim smernicam v urbanizmu in mestnem planiranju, ki vedno bolj stremi k pešcem in kolesarjem prijaznemu okolju v mestnih središčih in jedrih ter posledično umikanju motornih vozil (razen javnega prometa) iz mesta.
- Zasnova ureditve ulic mestnega jedra okoli glavnega trga bi bila tudi začetek celostne prenove mestnega središča, ki obsega tudi glavni trg. S predhodnimi ukrepi na območju ulic, bi se pripravila ugodna podlaga za prihodnjo ureditev glavnega trga, ki je prenove prav tako potreben.



- Na območju razširitev ulic, predvsem na območju obstoječih parkirnih žepov, je cilj ustvariti vmesne parterne ali parkovne ureditve. S tem se ulica spremeni iz ozke poti v ambient, ki ponuja tudi počitek ob zazelenitvi, igro otrok v parkovnih ureditvah ali druženje pred pomembnejšimi javnimi stavbami kot sta glasbena šola in mestna občinska stavba. Ulice pridobijo novo identiteto, namembnost in program, ki bo dodatno vplival na ugodje v mestu in na to, da bo mestno jedro privabilo čim več ljudi. Posledično bo to vplivalo tudi na polnejši Glavni trg, večjo uporabo gostinskih in storitvenih dejavnosti in nasploh močnejši utrip mesta.

Glede na to, da se v profil cestišča in ulic ne posega, so dodatni pločniki za pešce in kolesarske poti za kolesarje nesmiselne, saj bi dodatno posegale v širino in posledično prehodnost ulic. Zato je edina ustrežna rešitev delitev javnega prostora med ulicami med vse uporabnike, pešce, kolesarje in motorna

vozila, ob tem pa večjo prednost dati najbolj izpostavljenim in najšibkejšim udeležencem prometa, pešcem in kolesarjem.

Večjo pretočnost in svobodo gibanja se doseže s poenotenim tlakom in poenotenimi nivoji. Brez izdelave dodatnih nivojev za morebitne pločnike ali kolesarske steze. S tem se optimizira tudi prehod invalidov in slepih ljudi čez mesto, saj se odstranijo vse ovire, ki bi jim to preprečevale. S tem postane območje tudi varnejše in lažje za uporabo vsem, ki javni prostor koristijo.

Celostna ureditev ulic mestnega jedra Slovenj Gradca obsega območje Šolske ulice, zahodni del Cankarjeve ulice, Ozko ulico, del Vorančevega trga, Gosposvetsko cesto ter Poštno ulico, ki vse vodijo do Glavnega trga mesta in so zato glavne poti skozi mestni trg. Urejajo se na podlagi najnovejših smernic urejanja urbanega javnega prostora.

Cilj projektne rešitve je ureditev cestnega prostora v obstoječem prostoru, ki je v zelo slabem stanju iz vidika tlakovanja in iz vidika ustreznosti širine poti/cestišča, namembnosti in uporabnosti, z namenom zagotavljanja varnejšega gibanja pešcev in kolesarjev z naslednjimi ukrepi:

- umiritev prometa / cesta namenjena mešanemu prometu (avtomobili, kolesarji, pešci) / talne oznake in trakovi za zmanjšanje hitrosti, tlakovana območja, označbe, talna signalizacija za slepe)
- odstranitev parkirnih žepov iz degradiranih in neprimernih območjih mestnega jedra.

Del obstoječih cest se nameni samo pešcem in kolesarjem, tako da se prepove vstop motornim vozilom. Dovoljen dostop imajo zgolj tista motorna vozila, ki imajo dovolilnice.

Izvedejo se zelene površine na mestih prejšnjih parkirnih žepov ali na mestu bivšega vrtca, ki je v dotrajanem stanju in je predviden za rušitev. Na območju urejanja se umesti urbano opremo (klopi, koši za smeti, stojala za kolesa, korita in drevesne rešetke)

Dogradi in posodobi se javna razsvetljava skladno z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list RS, št. 81/07, 109/07, 62/10 in 46/13)

Upošteva se zahteve za zagotavljanje neoviranega dostopa na podlagi Pravilnika o zahtevah za zagotavljanje neoviranega dostopa in uporabe objektov v javni rabi ter večstanovanjskih stavb Ur. l. RS, št. 97/03 mora izpolnjevati pogoje zahtev neoviranega dostopa. Vsi deli stavbe so dostopni na podlagi pravilnika z zagotavljanjem neoviranih dostopov:

- zunanje klančine na območju obdelave zagotavljanja dostop v javne prostore, vse tlakovane površine bodo isto nivojske, zato ugodne za invalide,
- poglobljeni robniki ob prehodih za pešce,
- isto nivojsko novo tlakovanje vseh površin,
- signalizacija za slabovidne in slepe.

Ulice se bodo urejale skladno z odlokom o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Slovenj Gradec (Uradni list RS, št.65 /2017) in Odlokom o ugotovitvi skladnosti prostorsko izvedbenih načrtov z Občinskim prostorskim načrtom Mestne občine Slovenj Gradec (Uradni list RS, št. 9/2018) in skladno s pogoji ZVKDS. Na podlagi Zakona o varstvu kulturne dediščine – ZVKD-1 (Uradni list RS, št. 16/08, 123/08, 8/11, 30/11-Odl.US, 90/12, 111/13, 32/16), se na obravnavanem območju varuje arheološka, stavbna in naselbinska dediščina.

Potrebno projektno dokumentacijo na nivoju PZI (Projekt za izvedbo) je pripravilo podjetje STYRIA ARHITEKTURA v letu 2020 (številka projekta 2019/15 PZI).

Izhodišča

URBANISTIČNA IZHODIŠČA: Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Slovenj Gradec (Uradni list RS, št.65 /2017) in Odlok o ugotovitvi skladnosti prostorsko izvedbenih načrtov z Občinskim prostorskim načrtom Mestne občine Slovenj Gradec (Uradni list RS, št. 9/2018) Prostorski izvedbeni načrt.

FUNKCIONALNA IN PROGRAMSKA IZHODIŠČA: PROJEKTNA NALOGA ZA IZDELAVO PROJEKTNE DOKUMENTACIJE IZP (Ureditev pešcem in kolesarjem prijazne ulice v mestnem središču) verzija 2.0, ki ga je pripravila RRA koroška (Regionalna razvojna agencija za koroško).

IZHODIŠČA VARSTVENIH REŽIMOV:

1. Na podlagi Zakona o varstvu kulturne dediščine – ZVKD-1 (Uradni list RS, št. 16/08, 123/08, 8/11, 30/11-Odl.US, 90/12, 111/13, 32/16), se na obravnavanem območju varuje arheološka, stavbna in naselbinska dediščina.
2. Zakon o lastninjenju kulturnih spomenikov v družbeni lastnini (ZLKSDL, Ur.l. RS, št. 89/99, 107/99 ter spremembe tega zakona, Ur.l.RS, št. 16/2008 in 66/2009)
3. Pravilnik o registru nepremične kulturne dediščine (Ur.l. RS, št. 25/02)

OSTALA IZHODIŠČA:

1. Celostna prometna strategija MOSG (RRA Koroška d.o.o.)
2. Preureditev Glavnega trga - IDZ (ZUM d.o.o.)
3. Preureditev Glavnega trga – novelacija IDZ (MOSG)
4. Parтерна prenova Šolske, Ozke, Poštne, Cankarjeve ulice in Vorančevega trga v navezavi na kolesarsko povezavo ob Kuharjevem parku (MOSG, Arhdeko)

Komunalna infrastruktura

ELEKTRO OMREŽJE: Na obravnavanem območju poteka SN 20 kv kablovod na območju Šolske ulice in delno na območju Cankarjeve ulice. Ob času gradnje je potrebno kablovode, ki še niso zaščiteni mehansko zaščititi.

JAVNA RAZSVETLJAVA: Obstoječa razsvetljava se obnovi v celoti. Javna razsvetljava se poenoti po vseh ulicah.

TK VODI: Obstoječe telekomunikacijske vode je potrebno pred začetkom gradnje zakoličiti. Vse vode, ki bodo tangirani med gradnjo je potrebno ustrezno zaščititi.

KANALIZACIJA: Obstoječa kanalizacija je potrebno ustrezno zaščititi. Predvidi se ločen sistem za odvajanje meteornih voda.

VODOVOD: Obstoječe vodovodne cevi je potrebno ustrezno zaščititi. V obstoječ vodovod se ne posega.

PLINOVOD: V trasi ceste je položen plinovodno omrežje s hišnimi priključki, ki ga je potrebno pred začetkom gradnje zakoličiti. Neposredno ob plinovodu je potrebno vsa dela pri izkopih in zasipih izvajati ročno. Plinovod se nahaja na šolski ulici, Cankarjevi ulici in Poštni ulici.

Da pri izvajanju ne bi prišlo do poškodb obstoječih komunalnih vodov, je potrebno pred pričetkom del vidno obeležiti smerni in višinski potek vseh obstoječih javnih komunalnih vodov, ki jih morajo zakoličiti upravljavci le teh. Komunalna ureditev se bo urejala z ločenim projektom PZI komunalne ureditve.

Z novo ureditvijo se načrtuje:

- Enotno oblikovanje nivojev javnih površin: pločnikov z robniki, ceste, urbane opreme, koncept zasaditve
- Odstranitev in zamenjava zgornjega stroja cestišča, profil cestišča se ne spreminja
- Talna signalizacija za slepe
- Prilagojen prometni režim
- Zasnov javne razsvetljave
- Zasnov unikatne urbane opreme
- Nove pozicije in oblikovanje ekoloških otokov
- Oblikovanje rampe za dostop do javnih funkcij za gibalno ovirane osebe
- Nove zasaditve in parkovne ureditve

Arhitekturna rešitev po posameznih ulicah

Osnovno vodilo arhitekturne rešitve je poenoteno oblikovanje vseh obravnavanih ulic, ki obrobajo Glavni trg. Na vseh lokacijah urejanja se zato pojavlja enaka urbana oprema, javna razsvetljava,

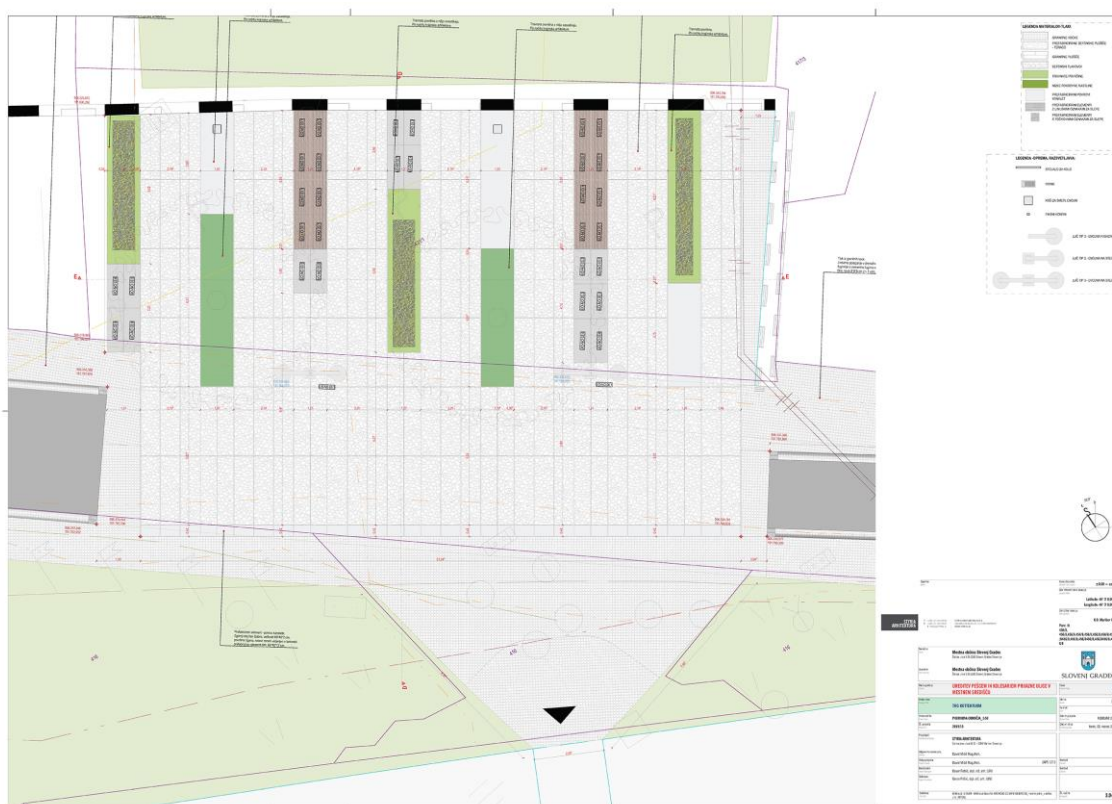
tlakovanje, taktilne in druge oznake za slepe in slabovidne ter preostali prefabricirani elementi tehnične narave. Za tlakovanje se uporabi kombinacija asfalta (kjer je še možen dostop za motorizirana vozila v smislu skupne prometne površine) granitne kocke, prefabricirane betonske plošče, granitne plošče po vzoru obstoječih, izdelane betonske tlakovce (uporaba obstoječih) ter preostale prefabricirane elemente za ureditev tehničnih posegov ter urejanje taktilnih oznak.

Šolska ulica

Obstoječa cesta do križišča s Cankarjevo ulico se preklasificira v območje deljenega prostora (»shared space«), ki si jo med seboj delijo avtomobili, kolesarji in pešci v enakovrednem odnosu. S tem se doseže večja pretočnost in svoboda pri gibanju skozi ulico. Prav tako se s tem ukrepom zmanjšuje vstop motornim vozilom v mestno jedro, ulica pa postane ugodna povezava do Glavnega trga. Na začetku ulice se vzpostavi tudi večja površina v enotnem tlaku, ki služi tudi kot parter ali vhodni podest v občinsko stavbo. Ulica se ustrezno tlakuje v primerno površino. Drugi del ulice od križišča s Cankarjevo ulico proti jugu se uredi kot peš cona in je namenjena pešcem in kolesarjem. Dovoljen dostop imajo le tista motorna vozila, ki imajo dovolilnice.



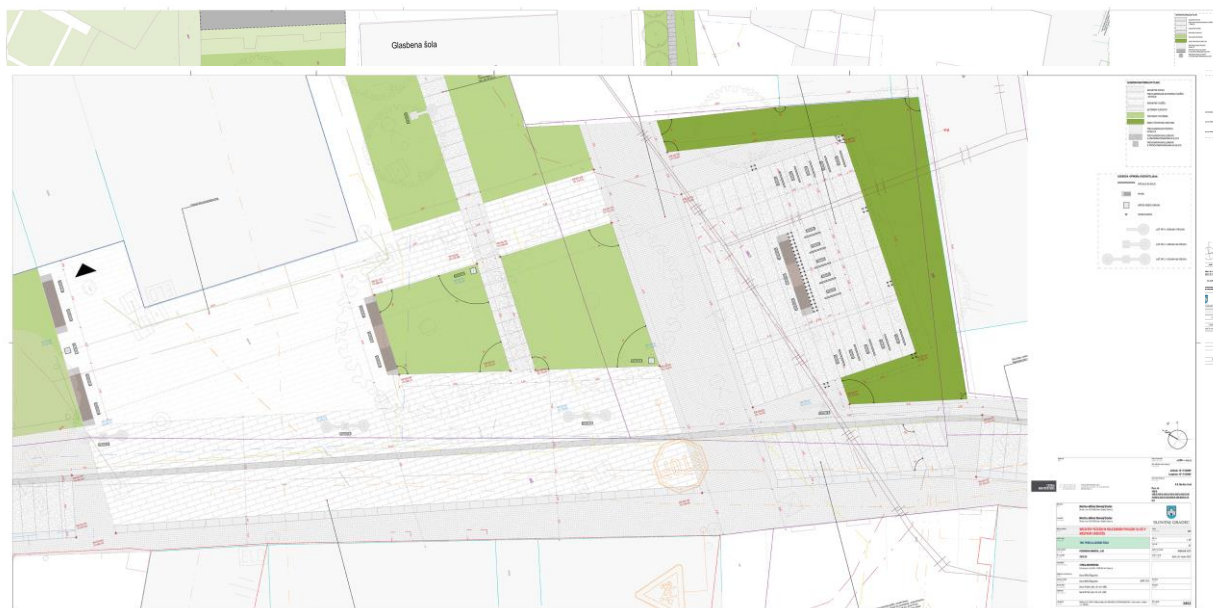
Podrobna situacija – Šolska ulica



Podrobno območje – Trg Rotenturn kot del preureditve Šolske ulice
Cankarjeva ulica

Ureja se jugozahodni del Cankarjeve ulice, ki se uredi kot peš cona in je namenjena pešcem ter kolesarjem. Dovoljen dostop imajo le tista motorna vozila, ki imajo dovolilnice. Ukrep preoblikovanja ceste iz povozne v nepovozno je ustrezen zaradi ozkega grla, ki se ustvari na koncu jugozahodnega dela ulice na vstopu v Glavni trg. Na ulici se ustvari večja odprta javna površina, ki jo preuredimo v manjši trg pred glasbeno šolo, ki nadomesti obstoječa parkirišča. V ureditev pred glasbeno šolo se vkomponira tudi nadstrešnica za kolesa z naslonjali za kolesa, kot odziv na povišanje kolesarjev na območju.

Tudi v Cankarjevi ulici se zamenjajo obstoječe fasadne luči z novimi, prav tako se odstrani obstoječe kandelabre ter se jih zamenja z novimi. Na začetku ulice sta postavljena že omenjena potopna stebrička.



Podrobna situacija – Cankarjeva ulica - zahod

Podrobna situacija – Trg pred glasbeno šolo kot del preureditve Cankarjeve ulice

Ozka ulica

Ozka ulica se uredi kot peš cona in je namenjena pešcem in kolesarjem. Dovoljen dostop imajo le tista motorna vozila, ki imajo dovolilnice. Tlakovanje se poenoti s tlakovanjem na jugozahodnem delu Cankarjeve ulice. Ulica tako služi kot ugodna vpadnica do Glavnega trga iz juga. Prav tako se z ukrepom zmanjša dostop in število vozil, ki vstopajo na Glavni trg. Ozka ulica vodi v smeri Vorančevega trga in obstoječega večjega parkirnega žepa.

Za ureditev razsvetljave se zamenjajo obstoječe fasadne luči z novimi, ki so poenotene. Na začetku Ozke ulice na SZ strani so predvideni potopni stebrički.



Podrobna situacija – Ureditev Ozke ulice

Vorančev trg z Gospodsvetsko cesto

Severovzhodni del Vorančevega trga se uredi kot peš cona in je namenjen pešcem in kolesarjem. Dovoljen dostop imajo le tista motorna vozila, ki imajo dovolilnice. Tlakovanje se poenoti s tlakovanjem na Ozki ulici in na jugozahodnem delu Cankarjeve ulice. V namen preureditve dela ulice v peš cono se odstrani tudi del parkirišč. Ostali del parkirišč se preuredi v sklopu ureditve povezave Vorančevega trga in Gospodsvetske ceste, ki pelje preko obstoječega parka.

Obstoječi kandelabri javne razsvetljave se odstranijo in nadomestijo z novimi. Na lokaciji stičišča med trgom in ulico, ki se izteka proti Trgu svobode, je predvidena postavitve potopnih stebričkov za nadzor prometa.

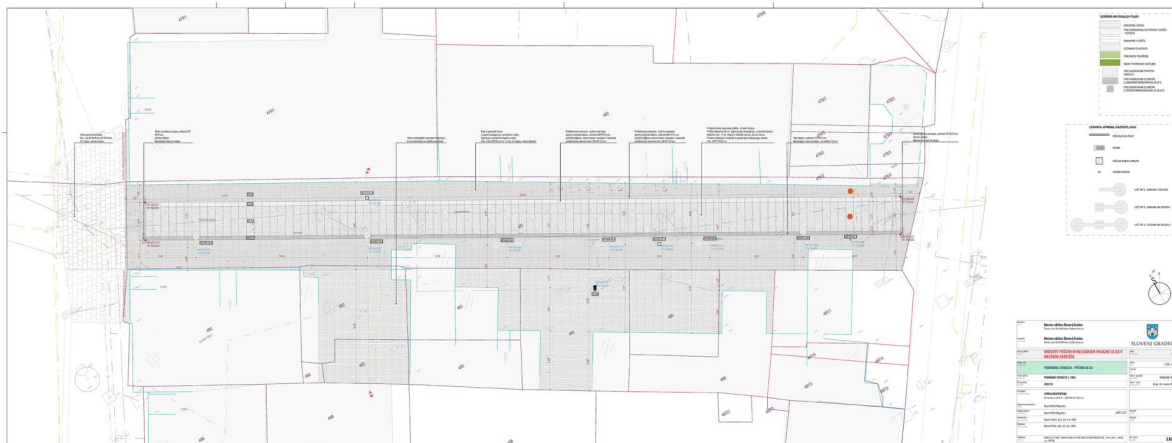


Podrobna situacija – Ureditev dela Vorančevega trga in Gospodsvetske ceste

Poštna ulica

Poštna ulica se v celoti podredi pešcem in kolesarjem. Dovoljen dostop imajo le motorna vozila z dovolilnico. Tlak se poenoti s tlakom na ostalih delih peš con. V zaključku ob Glavnem trgu se tlakovanje poenoti s tlakovanjem pločnika na trgu. V osrednjem delu se za tlak na jugozahodnem delu Poštne ulice pred objekti uporabijo odstranjeni betonski tlakovci. Na tem območju se je nekoč nahajala mestna tržnica. Preureditev in osvežitev tega območja pomeni korak naprej k postopnemu vračanju nekdanje vsebine v ta prostor.

Razsvetljava Poštne ulice se uredi na novo. Obstoječi kandelabri se skupaj s temelji odstranijo ter uredijo novi. Na začetku ulice (V stran) se postavijo potopni stebrički za nadzor prometa.



Podrobna situacija – Ureditev Poštne ulice

Krajinska arhitektura

Zasaditve so načrtovane na območju Šolske ulice, Cankarjeve ulice in deloma Vorančevega trga (drevoredni odsek), kakor je razvidno iz projektne dokumentacije.

Predvidena je zasaditev dreves v uličnem prostoru, prostorastočih in striženih živih mej in pokrovnih rastlin pod drevesi.

Uporabljene so naslednje rastlinske vrste:

- drevesa - listavci:
 - Al - Amelanchier lamarckii (šmarna hrušica)
 - Ap - Acer pseudoplatanus (gorski javor)
 - Cb - Carpinus betulus (beli gaber)
 - Mk - Magnolia kobus (magnolija)
 - PpA - Prunus padus 'Albertii' (čremsa)
 - Qf - Quercus frainetto (panonski hrast)
 - TtB - Tilia tomentosa 'Brabant' (srebrna lipa)
- žive meje:
 - BbN - Berberis buxifolia 'Nana' (pritlikav češmin)
 - Cb - Carpinus betulus (beli gaber)
 - Dg - Deutzia gracilis (dojcija)
 - PfG - Potentilla fruticosa 'Goldteppich' (potentila, rumenocvetoča)
 - PfG - Potentilla fruticosa var. mandschurica (potentila, belocvetoča)
- pokrovne rastline:
 - Hh - Hedera helix (bršljan)
 - LnE - Lonicera nitida 'Elegant' (kovačnik)
 - Lp - Lonicera pileata (kovačnik)
 - SbAW - Spiraea bumalda 'Anthony Waterer' (medvejka)

Skladno s standardom SIST DIN 18916 je potrebno za drevo zagotoviti sadilno jamo globine 0.8 in tlorisne površine 16 m² (=površina prostora za prekoreninjenje). Ustrezno velika površina okrog debla, za trajen prepust zraka in vode, min. 6 m² je zagotovljena na vseh obravnavanih lokacijah. Zaščitijo se podzemni vodi pod koreninami dreves.

V času izvedbe zasaditve je nujen projektantski nadzor. Projektant predlaga sestanke na objektu z izvajalcem zasaditve in usklajevanje tekočih del in posegov!

Elektroinstalacije

Pri projektiranju je so bile upoštevane smernice podane s strani arhitekta, investitorja in vzdrževalcev JR (Komunala Slovenj Gradec). Zaščita pred posrednim dotikom delov pod napetostjo je obstoječ TN sistem. PMO za JR so obstoječe. Glavna varovalka in števec v posamezni PMO omarici JR so obstoječi in se ne spreminjajo. Predvidijo se nove luči (kandelabri in stenske luči). Deloma se luči samo zamenjajo. Instalacija v tleh je nova. Ozemljitve so nove in se navezujejo na obstoječe. Predvidijo se instalacije za potopne stebričke. Komunikacijski priključek za stebričke je v okviru komunale.

Projekt elektroinstalacij obsega način in izvedbo elektroinstalacije v okviru rekonstrukcija ulic v mestnem središču Slovenj Gradca za razsvetljavo in moč za potopne stebričke. V projektni dokumentaciji je obdelan tehnični opis instalacije, električni izračun, zaščitna mera proti posrednemu dotiku delov pod napetostjo in popis materiala

Izvajalec elektroinstalacije je dolžan uporabiti elektroinstalacijski material po veljavnih standardih. Investitor in izvajalec sta dolžna pred pričetkom del preveriti usklajenost posameznih projektov. Izvajalec je dolžan pred pričetkom del in pred nabavo opreme na licu mesta preveriti stanje objekta. V kolikor bi bile potrebne spremembe ali pa ugotovi, da se je spremenila namembnost objekta mora o tem pisмено obvestiti projektanta in nadzorni organ ter zahtevati pisμένο soglasje o potrebni spremembi. Izvajalec je dolžan, da pred prodajo objekta namenu izvede naslednje:

- meritev izolacijske upornosti
- kontrolo zaščite tokokrogov
- kontrolo ozemljitvene upornosti.

O pregledih, meritvah in kontrolah se vodi pisμένα dokumentacija.

Instalacija javne razsvetljave (JR) v območju rekonstrukcije je obstoječa in različna za vsako posamezno ulico. V veliki meri se obstoječe svetilke (z obstoječimi viri svetlobe) odstranijo in nadomestijo z novimi LED svetili. Zaradi tega se priključna moč JR zmanjša. PMO za javno razsvetljavo so obstoječe. Pri rekonstrukciji se stari vodniki v glavnem odstranijo in nadomestijo z novimi. Instalacija se izvede v instalacijskih ceveh v zemlji. Izkop je lahko skupen z ostalimi komunalnimi vodi. Vodniki se polagajo v tleh v zaščitnih ceveh, najmanj 0,7m globoko. Izvede se ozemljitve kandelabrov. Svetilke bodo večinoma nameščene na novih kandelabrih in konzolah na fasadah. Tip oz. obliko in barvo svetilke je izbral arhitekt v skladu z arhitekturno zasnovo. Predvideni so kovinski kandelabri višine cca. 4,5m, ki se ozemljijo. Izvede se nova ozemljitev s povezavami na obstoječa ozemljila posameznih objektov.

Za potopne stebričke je predvidena samo instalacija iz omarice JR do lokacije stebrička. Pri stebričku je predvidena prostostoječa plastična omarica (IP 65). Opremo v omarico dobavi in vgradi ponudnik stebričkov. Videonadzor pri potopnih stebričkih izvede dobavitelj opreme.

Komunalna infrastruktura

Na območju urejanja je vsa potrebna javna infrastruktura. V cestnem telesu in pločnikih se nahaja sistem komunalnih vodov, tako toplovoda, kanalizacije, kot plinovod. Vsa infrastruktura se pri obnovi zavaruje. V okviru prenove bo urejen ločen sistem kanalizacije in odvodnjavanja javnih površin, obnovljena bo občinska komunalna infrastruktura, saj bo zaradi novega zgornjega ustroja potrebna prilagoditev in nova ureditev talnih vodov. Vse obravnavane ulice so v obstoječem stanju opredeljene kot ceste.

7 ANALIZA ZAPOSLENIH ZA SCENARIJ Z INVESTICIJO GLEDE NA SCENARIJ BREZ INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO VARIANTO

Upravljevec kolesarskih in peš povezav, ki so predmet investicije, bo vse potrebne storitve opravljal z obstoječimi kadri. Investicija tako neposredno **ne bo vplivala na povečanje števila zaposlenih**.

Posredno pa bo investicija prispevala k ohranjanju delovnih mest v gradbeništvu.

8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, LOČENO ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO

8.1 Primerjava investicijskih stroškov

Investicijski stroški glede na izhodiščni scenarij in varianto z investicijo v €, tekoče cene

	Vrsta aktivnosti	Izhodiščni scenarij	Izvedba investicije
A	GOI dela	0,00	1.830.000,00
B	Komunalna infrastruktura	0,00	260.000,00
C	Dokumentacija, vodenje, nadzor	0,00	105.600,00
	Skupaj	0,00	2.195.600,00

8.2 Stroški investicije

Pri pripravi in določanju vsebin investicijskega programa smo upoštevali Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

Za pripravo investicijskega programa so bile uporabljene naslednje **strokovne osnove**:

- Dokument identifikacije investicijskega projekta;
- Idejna zasnova Styria arhitektura , 2019, PZI 2020;
- Projekt za izvedbo, maj 2020;
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji;

- Strategija prostorskega razvoja Slovenije;
- Prostorski red Slovenije;
- Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti Ministrstva za infrastrukturo;
- Splošne smernice s področja razvoja poselitve Ministrstva za okolje in prostor;
- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020;
- Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014–2020;
- Občinski prostorski načrt;
- Trajnostna urbana strategija mesta Slovenj Gradec TUS MSG 2015–2030;
- Vsebinska izhodišča za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4), Ministrstva za infrastrukturo (maj 2018);
- Celostna prometna strategija MO Slovenj Gradec, 2017.

Investicijska vrednost v stalnih cenah (nivo januar 2023) z DDV in brez DDV v €

Sklop	Postavke	Strošek skupaj (z DDV) v €	Strošek (brez DDV) v €	DDV v €	Poračunljiv DDV
A	GOI dela	1.830.000,00	1.500.000,00	330.000,00	0,00
B	Komunalna infrastruktura	260.000,00	260.000,00	0,00	57.200,00
C	Dokumentacija, vodenje, nadzor	105.600,00	86.557,38	19.042,62	0,00
	Skupaj	2.195.600,00	1.846.557,38	349.042,62	57.200,00

Investicijska vrednost v tekočih cenah (nivo januar 2023) z DDV in brez DDV v €

Sklop	Postavke	Strošek skupaj (z DDV) v €	Strošek (brez DDV) v €	DDV v €	Poračunljiv DDV
A	GOI dela	1.830.000,00	1.500.000,00	330.000,00	0,00
B	Komunalna infrastruktura	260.000,00	260.000,00	0,00	57.200,00
C	Dokumentacija, vodenje, nadzor	105.600,00	86.557,38	19.042,62	0,00
	Skupaj	2.195.600,00	1.846.557,38	349.042,62	57.200,00

Tekoče cene so enake stalnim. Nivo januar 2023.

Dinamika investiranja po letih v €, stalne cene

Stroški	Pred 2021	2021	2022	2023	Skupaj
Skupaj vrednost operacije	49.410,00	-	1.534.828,25	611.361,75	2.195.600,00

Dinamika investiranja po letih v €, tekoče cene

Stroški	Pred 2021	2021	2022	2023	Skupaj
---------	-----------	------	------	------	--------

Skupaj vrednost operacije	49.410,00	-	1.534.828,25	611.361,75	2.195.600,00
----------------------------------	------------------	----------	---------------------	-------------------	---------------------

8.3 Upravičeni in preostali stroški

V nadaljevanju navajamo pogoje, ki morajo biti izpolnjeni za določanje upravičenih in preostalih stroškov.

Stroški in izdatki so upravičeni, če:

- so z operacijo neposredno povezani, so potrebni za njeno izvajanje in so v skladu s cilji operacije;
- so dejansko nastali za dela, ki so bila opravljena, za blago, ki je bilo dobavljeno oz. za storitve, ki so bile izvedene;
- so nastali v skladu z načelom skrbnosti dobrega gospodarja;
- temeljijo na verodostojnih knjigovodskih in drugih listinah;
- so v skladu z veljavnimi pravili EU in nacionalnimi predpisi in
- so nastali in bili plačani v obdobju upravičenosti.

Upravičeni stroški so:

- gradnja nepremičnin;
- nakup nepremičnin;
- nakup opreme;
- stroški informiranja in komuniciranja;
- stroški storitev zunanjih izvajalcev;
- stroški vodenja in administracije operacije -do 3% upravičenih stroškov operacije.

Neupravičeni stroški so:

- davek na dodano vrednost;
- davek na promet z nepremičninami;
- stroški financiranja;
- nakup rabljene opreme;
- notarski in odvetniški stroški.

Izračun upravičenih stroškov glede na Vsebinska navodila

Zgornja meja US v €, tekoče cene

Postavka	Enota mere	Normativ	Dejanski podatek	Zgornja meja upravičenih stroškov v €	Dejanski upravičeni stroški v €
GOI dela	m2	100 €/m2	5.173,25 m2	517.325,00	517.325,00
Vrednost projekta	€	1.486.183,48			
Komunalna infrastruktura	%	50%		743.091,74	260.000,00
Dokumentacija, vodenje, nadzor	€	46.649,52		46.649,52	86.557,38
Skupaj					863.882,38

Upravičeni in neupravičeni stroški investicije po tekočih cenah, v €

Sklop	Postavke	Strošek skupaj v €	Upravičen strošek v €	Nepravičen strošek (DDV) v €
A	GOI dela	1.830.000,00	517.325,00	1.312.675,00
B	Komunalna infrastruktura	260.000,00	260.000,00	0,00
C	Dokumentacija, vodenje, nadzor	105.600,00	86.557,38	19.042,62
	Skupaj	2.195.599,99	863.882,38	1.331.717,62

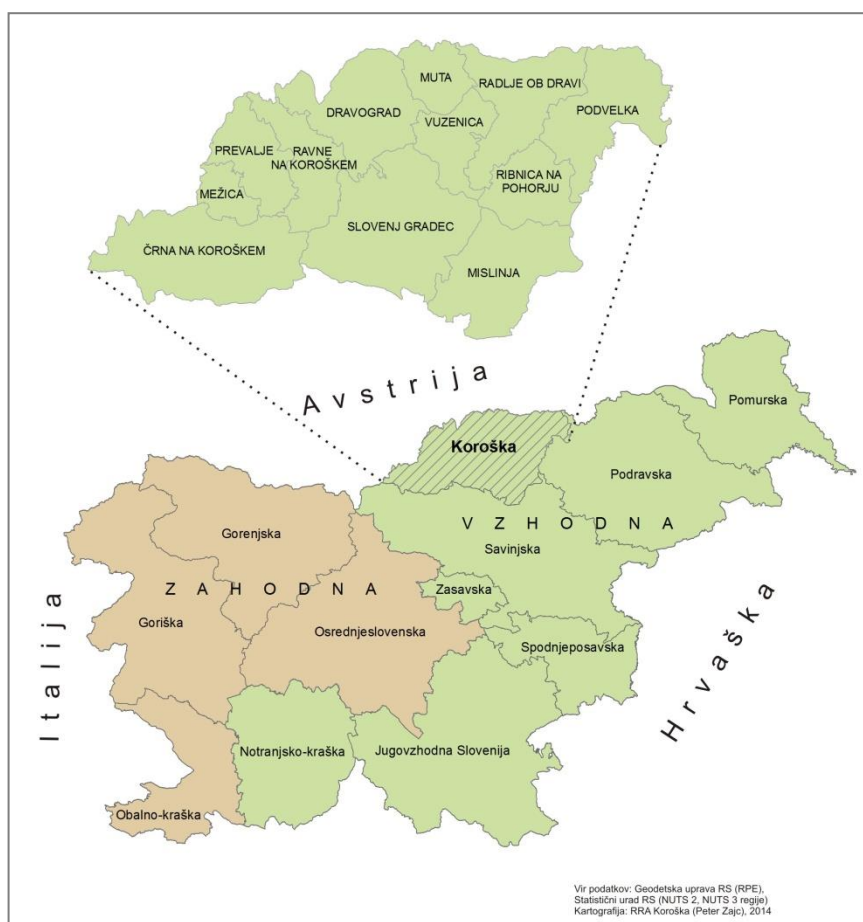
9 ANALIZA LOKACIJE

9.1 Makro lokacija

Koroška regija je del kohezijske regije Vzhodna Slovenija. S površino 1.041 km² in 72.683 prebivalci (SURs 2019) spada med manjše slovenske regije. Predstavlja 5,1 % ozemlja in 3,5 % prebivalstva države, kar jo med slovenskimi regijami uvršča na 10. mesto po obeh merilih. Na severu regija v dolžini 100 km meji z Avstrijo, na vzhodu na Podravsko ter na jugozahodu na Savinjsko regijo.

Prometno je regija še vedno težko dostopna in slabo povezana s središčem države.

Koroško regijo sestavlja 12 lokalnih skupnosti: Črna na Koroškem, Mežica, Prevalje, Ravne na Koroškem, Slovenj Gradec, Mislinja, Dravograd, Muta, Radlje ob Dravi, Vuzenica, Podvelka in Ribnica na Pohorju.



Slovenj Gradec je upravno, ekonomsko in izobraževalno središče koroške statistične regije. Avtomobilska, lesna in kovinsko predelovalna industrija imata v Slovenj Gradcu dolgoletno zgodovino, ki jo zaznamujejo vzponi in padci gospodarskih gibanj v Slovenj Gradcu.

V Slovenj Gradcu, kakor tudi širše, se je vzpostavila struktura podjetij, ki so v vse večjem razvojnem in poslovnem vzponu, zato je bil vzpostavljen razvojni model, ki bo temeljil na razvojnih dokumentih, ki so sprejeti v Republiki Sloveniji na državni ravni in se bo omogočilo, da se bo v okolje pripeljalo več finančnih in razvojnih spodbud.

Mestna občina Slovenj Gradec je ena od enajstih mestnih občin v Sloveniji.

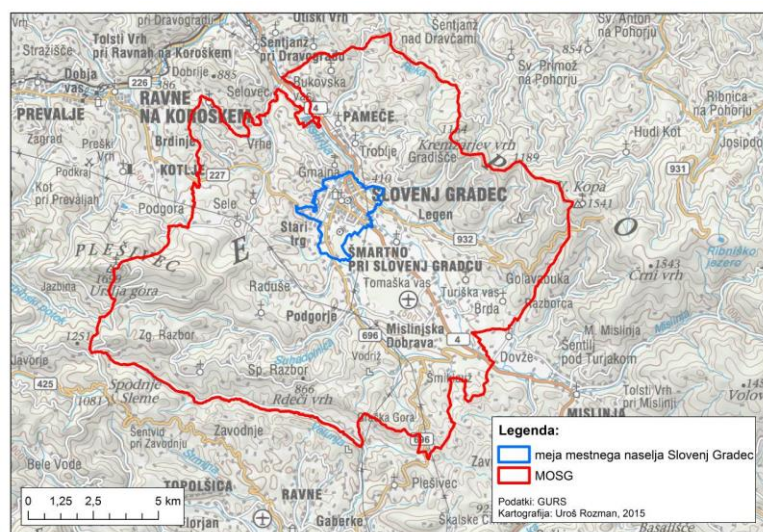


Investicija je upravičena do sofinanciranja, če izpolnjuje naslednje pogoje:

- je skladna s Trajnostno urbano strategijo mestne občine;
- se izvaja na območju Celostnih teritorialnih naložb (CTN) (mestna naselja in naselja mestnih območij – SURS 2013) v 11 mestnih občinah. Operacije morajo v celoti ležati v območju CTN. V primeru, ko kolesarska ali pešpot povezuva namenjena povezovanju območij oziroma točk znotraj območja CTN med seboj, optimalni potek povezave pa zaradi konfiguracije geodetskih meja v manjšem delu seže izven območja, je izjemoma lahko upravičen tudi ta del;
- da s celovitim pristopom prispeva k izvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti v urbanih območjih z jasno izraženo kontinuiteto ukrepov;
- izdelana celostna prometna strategija kot predpogoj za izbor operacij, ki se vežejo na izvajanje Trajnostne urbane strategije in skladnost operacije s Celostno prometno strategijo;
- da obvezno sledi zahtevam, podanih v smernicah za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih ter Infrastruktura za pešce – splošne usmeritve.

Zato v nadaljevanju prikazujemo območje z mejami mesta, za katere so predmetni investicijski posegi upravičeni do sofinanciranja.

Meje mesta

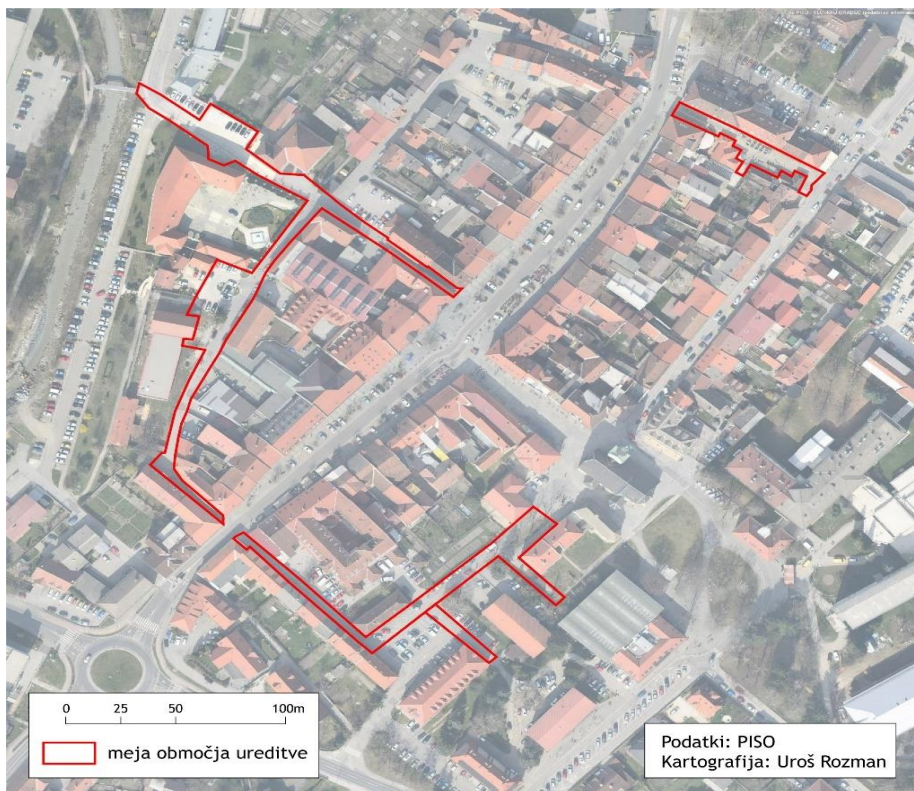
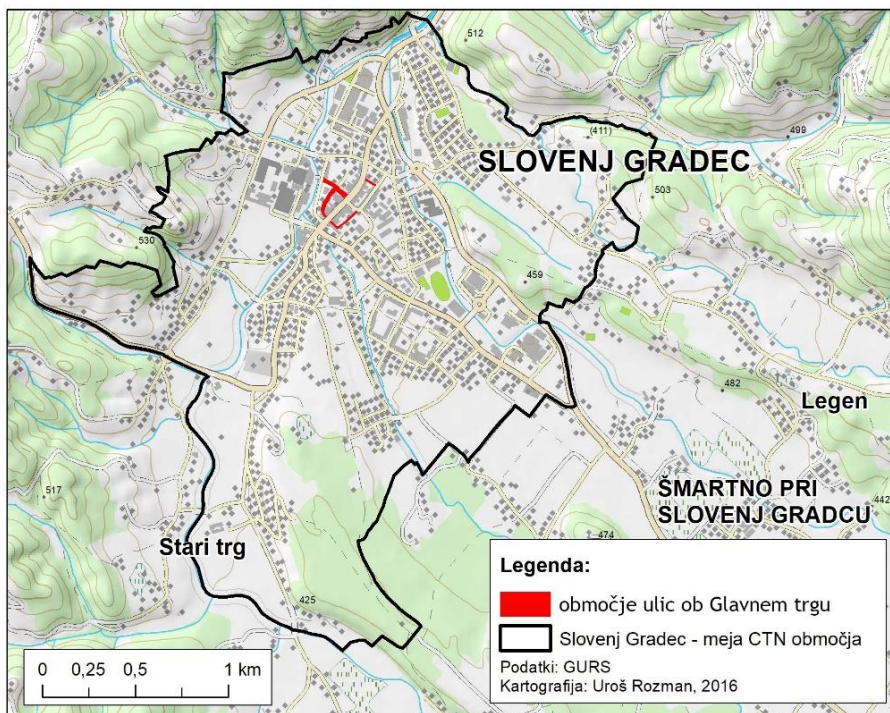


Prikaz investicijskih posegov v okolici Glavnega trga



9.2 Mikrolokacija z navedbo parcel

V skladu z Operativnim programom za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, Trajnostno urbano strategijo mesta Slovenj Gradec TUS MSG 2015–2030 ter Vsebinskimi izhodišči za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4) Ministrstva za infrastrukturo (različica december 2016) je *območje upravičenosti mestno naselje Slovenj Gradec*, kot izhaja iz Registra prostorskih enot Geodetske uprave RS.



Investicija se bo izvajala znotraj območja Glavnega trga, v območju mestnega naselja Slovenj Gradec v Mestni občini Slovenj Gradec:

- katastrska občina: Slovenj Gradec
- številka zemljiške parcele / parcel: 394/4, 395/3, 400, 416, 431/1, 481, 484, 485, 535, 564/1, 574, 482, 483, 564/5, 564/4.

10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV Z UPOŠTEVANJEM NAČELA, DA ONESNAŽEVALEC PLAČA NASTALO ŠKODO, KADAR JE PRIMERNO

10.1 Izhodišča

Temeljni namen Zakona o varstvu okolja s spremembami je, da bi spodbujal in usmerjal k takšnemu družbenemu razvoju, ki omogoča dolgoročne pogoje za človekovo zdravje, počutje in kakovost življenja ter ohranjanja biotske raznovrstnosti. Med drugim poudarja cilje preprečevanja, zmanjšanja in odprave posledic obremenjevanja okolja, trajnostne rabe naravnih virov, večje uporabe obnovljivih virov energije ipd., ki temeljijo na načelih trajnostnega razvoja, preventive, previdnosti, odgovornosti povzročitelja, subsidiarnega ukrepanja itn.



Pri izvedbi investicije se bodo upoštevala naslednja izhodišča:



Ocena vplivov se nanaša na izpolnjevanje predpisanih zahtev s področja varstva okolja in načel dobrega gospodarja. Glede na to, da bo pri uresničitvi predvidene investicije prišlo tudi do posega v prostor, so v strokovni oceni ovrednoteni vplivi med obnovo in po obnovi. Podana ocena vpliva na okolje temelji na osnovi GOI-del in vpliva teh del na okolje ter učinkov izvedbe oziroma vgrajenih materialov na okolje v času obratovanja objekta.

Glavne vplive, ki bodo predvidoma nastopili pri izvedbi načrtovanega projekta, smo opredelili glede na značilnosti predvidenega posega, značilnosti lokacije in izkušnje iz podobnih primerov. Pri tem je treba opozoriti, da v sklopu priprave strokovne ocene niso izvedene meritve in so podane ocene zgolj približki, ki temeljijo na podlagi predpostavk.

Vsa dela se morajo izvajati po določenih veljavnih predpisov. Vgrajeni materiali morajo po kvaliteti ustrezati veljavnim tehničnim predpisom in morajo imeti ustrezne ateste. Dela se morajo izvajati v skladu z določili predpisov iz varstva pri delu.

10.2 Zmanjševanje vplivov na okolje

Najbolj moteč vpliv pri izgradnji kolesarskih in peš poti na okolico je v času izgradnje delna zapora prometa, preprečen ali otežen dostop do objektov, hrup gradbene mehanizacije, prah ob izvedbi del itd. Ker pa gre za časovno omejen poseg, ni pričakovati nasprotovanja prebivalstva.

10.2.1 Vpliv na varovana območja kulturne dediščine, območja varovane narave in vodovarstvena območja

V času gradnje vpliva na kulturno dediščino, varovana območja narave in vodovarstvena območja ne bo.

V času obratovanja vpliva na kulturno dediščino, varovana območja narave in vodovarstvena območja ne bo.

10.2.2 Vpliv na mehansko odpornost in stabilnost okolice

Nameravana gradnja ne bo:

- povzročala porušitve objektov ali delov objektov v okolici nameravane gradnje;
- na objektih v okolici nameravane gradnje povzročala deformacij, večjih od dopustne ravni;
- povzročala škode na delih objektov v okolici nameravane gradnje ali njihovi napeljavi in vgrajeni opremi zaradi večjih deformacij nosilne konstrukcije;
- na objektih v okolici nameravane gradnje povzročala škode, nastale zaradi nekega dogodka, katerega obseg je nesorazmerno velik glede na osnovni vzrok.

Vplivov na mehansko odpornost in stabilnost obstoječih objektov ne pričakujemo, zato posebni ukrepi niso predvideni.

V času obratovanja vplivov na mehansko odpornost in stabilnost obstoječih objektov ne pričakujemo, zato posebni ukrepi niso predvideni.

10.2.3 Vpliv na varnost okolice pred požarom

V času gradnje ne pričakujemo posebne nevarnosti za požar. Na gradbenih parcelah ni obstoječih objektov na katere bi se lahko razširil požar.

Predvideni investicijski posegi v času gradnje ne bodo vplivali na požarno varnost, zato posebni ukrepi niso predvideni.

V času obratovanja ne bo vplivov na varnost okolice pred požarom.

10.2.4 Vpliv na higiensko in zdravstveno zaščito okolice

V času gradnje ne bo nevarnosti na uhajanje strupenih plinov in emisij nevarnega sevanja.

Zemeljska in gradbena dela, ki se bodo izvajala predstavljajo potencialno nevarnost, da zaradi nepredvidenih dogodkov ali neustreznega vzdrževanja gradbene mehanizacije ali transportnih vozil pride do kontaminacije tal in s tem podzemnih voda, zato je v času gradnje potrebno posvetiti posebno pozornost organizaciji gradbišča, ravnanju z mehanizacijo in odpadki. V primeru onesnaženja tal mora izvajalec nemudoma odstraniti onesnaženo zemljino in z njo ravnati v skladu s predpisi.

Sprejeti morajo biti tudi ukrepi, ki preprečujejo spiranje gradbenega materiala v tla. Zato naj bodo gradbeni materiali skladiščeni pod nadstreškom. Vzdrževanje gradbene mehanizacije in transportnih vozil mora potekati tako, da ne pride do razlitja ali iztekanja motornega olja ali drugih nevarnih snovi. Ocenjujemo, da bo ob upoštevanju navedenih ukrepov, vpliv emisije snovi v tla ali podtalnico v času gradnje neznaten.

V času obratovanja infrastruktura ne bo imela vpliva na higiensko in zdravstveno zaščito sosednjih objektov.

10.2.5 Zaščita pred hrupom

V času gradnje so lahko predvideni ukrepi za zaščito pred hrupom kot so:

- izvajanje del med 7.00 in 18.00 uro;
- gradbeni stroji ne smejo obratovati sočasno;
- tovorna vozila morajo biti v času nakladanja materiala ugasnjena.

V času obratovanja zaščita pred hrupom ni predvidena, saj gre v investicijskem projektu za kolesarske in pešpoti.

10.2.6 Vplivi v zvezi z energijo in ohranjanjem toplote

Predvidena investicija v času gradnje ne bo imela nobenih vplivov v zvezi z energijo in ohranjanjem toplote sosednjih zemljišč. Posebni ukrepi niso predvideni.

Predvidena investicija v času obratovanja ne bo imela nobenih vplivov v zvezi z energijo in ohranjanjem toplote sosednjih zemljišč. Posebni ukrepi niso predvideni.

10.2.7 Vplivi v zvezi z odpadki

V času gradnje bodo nastajali razni gradbeni odpadki, predvsem izkopana zemljina in gradbeni materiali ob rušitvi obstoječih delov utrjenih cestniš in površin za pešce. Investitor mora zagotoviti, da izvajalec gradbenih del gradbene odpadke hranijo in začasno skladiščijo ob gradbišču tako, da ne onesnažujejo okolja. Če hramba ni možna na gradbišču, mora izvajalec zagotoviti, da odpadke odlaga neposredno po nastanku v zabojnike, ki so prirejeni za odvoz gradbenih odpadkov brez njihovega prekladanja. Izvajalec mora tudi zagotoviti ločeno zbiranje odpadkov v skladu s predpisi. Ocenjujemo, da bo z upoštevanjem vseh ukrepov vpliv na okolje neznatn.

V času obratovanja pričakujemo minimalni vpliv uporabnikov, ki ga bo investor reševal u ustrezno namestitvijo košev za smeti.

10.3 Okoljska učinkovitost

Odpadki so produkt človeškega delovanja in se jim z investicijo težko izognemo. Za uspešno obvladovanje količin odpadkov pri izgradnji je potrebno izvajati ustrezne procese oz. dejavnost :

- reciklaža
- odlaganje odpadkov
- deponija zemlje,

Z recikliranjem odpadkov zagotavljamo ponovno uporabo odpadnih snovi oz. materialov, ki nastanejo z investicijo z namenom zmanjševanja izrabe naravnih virov ter zmanjševanja izdelave v naravi nerazgradljivih ali celo strupenih materialov oz. izdelkov. Pogoji za uspešno reciklažo je v prvi vrsti ustrezen sistem zbiranja in sortiranja odpadnih snovi, v nadaljevanju pa tehnološki proces za predelavo materiala v obliko, ki je uporabna za izdelavo novih produktov.

Glede na možnost uporabe recikliranih snovi oz. materialov lahko z reciklažo izdelamo materiale oz. snovi z enako ali spremenjeno kakovostjo. V nekaterih primerih pa povrnemo samo funkcionalnost določenega izdelka oz. sestavnega dela izdelka. Material, ki bo nastal pri gradnji in ga je možno reciklirati je asfalt. Z reciklažo asfalta ohranjamo naravne vire oz. zmanjšamo posege v naravo ter s tem zmanjšamo količino odpadnega materiala, ki prav tako obremenjuje okolje. Asfalt granuliramo in ponovno uporabimo za gradnjo cestišč.

Pri izvajanju pripravljalnih del za gradnjo in pri samih gradbenih delih bodo nastajale različne vrste odpadkov. Zaradi tega je potrebno zagotoviti, da izvajalci gradbenih del gradbene odpadke hranijo ali začasno skladiščijo na gradbišču tako, da ne onesnažujejo okolja in je zbiralcu gradbenih odpadkov omogočen dostop za njihov prevzem.

10.4 Učinkovitost izrabe naravnih virov

Zavedanje odgovornosti za ohranjanje narave, delovanje na področju varovanja okolja in prostorskega planiranja, se vseskozi spremlja in prilagaja zahtevam okoljske zakonodaje, deluje v skladu s standardi in si nenehno prizadeva za zmanjševanje vplivov na okolje.

Prednostni cilji, ki so izpostavljeni pri načrtovanju investicije so:

- gospodarno ravnanje s prostorom, energijo, surovinami in naravnimi viri,
- znižati emisije toplogrednih plinov,
- implementirati inovativne produkte in storitve,
- ločeno zbiranje in recikliranje odpadkov, ter s tem zmanjšanje količine deponiranih odpadkov,
- preprečevanje onesnaženja okolja,
- zamenjava nevarnih snovi z manj nevarnimi.

10.4 Trajnostna dostopnost

Pri načrtovanju in izvedbi investicije se bo upoštevala trajnostna dostopnost in dostopnost vsem pod enakimi pogoji. Človekove pravice in dolžnosti so na začetku 21. stoletja ena bistvenih prvin pravne države, saj zagotavljajo varstvo temeljnih vrednot, ki jih priznava moderno pravo. Z vidika človekovih pravic je treba nameniti pozornost predvsem načelu pravice do enakih možnosti in načelu prepovedi diskriminacije. Dostopnost do zdravstveno ustrezne pitne vode in informacij o njeni kakovosti oziroma komunikacije o tem omogoča najprej integracijo v družinsko, delovno in širše družbeno okolje.

Vplivi variant na okolje

Okoljski cilji	Ocena	
	Izhodiščni scenarij	Varianta z investicijo
Zmanjševanje vplivov na okolje	delno vpliva	vpliva
Okoljska učinkovitost	delno vpliva	delno vpliva
Učinkovitost izrabe naravnih virov	ni vpliva	delno vpliva
Trajnostna dostopnost	ni vpliva	delno vpliva
Ocena vpliva na okolje	2	5

Ocenjevanje: ocena 0 = ne vpliva, ocena 1 = delno vpliva, ocena 2 = vpliva

11 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI

11.1 Časovni načrt

Pričetek operacije je oktober 2019, ko je občinski svet Mestne občine Slovenj Gradec potrdil dokument identifikacije investicijskega projekta Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru. Zaključek investitor predvideva oktobra 2022, ko bodo potrjena vsa potrebna poročila, ki so zahtevana s strani posredniškega organa za sofinanciranje s sredstvi EU in proračuna RS.

	Aktivnost	Čas trajanja (od/do)	
A	Izdelava dokumenta identifikacije investicijskega projekta	september 2019	oktober 2019
B	Potrditev dokumenta identifikacije investicijskega projekta s strani občinskega sveta Mestne občine Slovenj Gradec.	oktober 2019	december 2019
C	Izdelava projektne dokumentacije.	oktober 2019	junij 2020
D	Izdelava novelacije DIIP	november 2019	november 2019
E	Potrditev dokumenta identifikacije investicijskega projekta s strani občinskega sveta Mestne občine Slovenj Gradec.	december 2019	december 2019
F	Prijava projekta na Povabilo ZMOS k predložitvi vlog za sofinanciranje operacije Ureditev trajnostne mobilnosti v mestnem jedru z mehanizmom CTN ZA Prednostno naložbo 4.4.	oktober 2019	oktober 2019
G	Izdelava Investicijskega programa.	maj 2020	avgust 2020
H	Potrditev investicijskega programa na mestnem svetu	september 2020	oktober 2020
I	Prijava na razpis MzI za neposredno potrditev operacije.	avgust 2020	oktober 2020
J	Izdaja sklepa o neposredni potrditvi operacije.	december 2020	december 2020
K	Javni razpis za izbor izvajalca.	november 2020	januar 2021
L	Sklenitev pogodbe o sofinanciranju.	marec 2021	marec 2021
M	Gradbena dela	april 2021	september 2022
N	PID	september 2022	oktober 2022
O	Zaključek financiranja	november 2022	november 2022

Od navedenih aktivnosti so že bile izvedene aktivnosti od A do G.

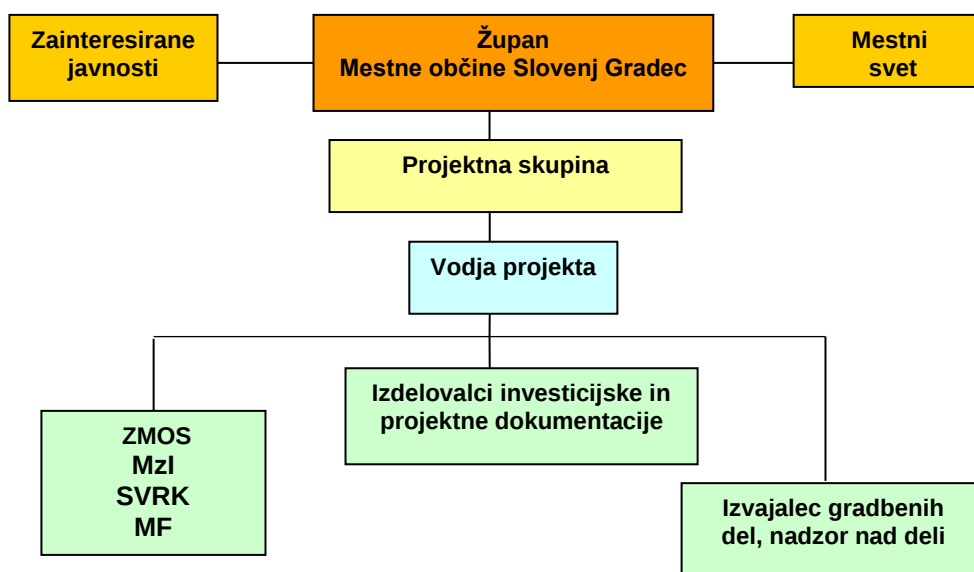
11.2 Vodenje projekta in izkušnje

Projekt vodi Urad za pripravo projektov Mestne občine Slovenj Gradec, ki je v preteklosti že vodil projekte, ki so bili sofinancirani s strani EU. V prejšnjem referenčnem obdobju je bil urad uspešen pri prijavah na EU projekte v višini 30.000.000 €. V zadnjih desetih letih je bilo na uradu prijavljenih ter vodenih več podobnih projektov (glej razpredelnico). Model vodenja, ki ga uporabljamo je predstavljen spodaj.

Prijavljeni projekti, pridobljena sredstva
Sanacija degradiranega območja Mercator – gradnja bazena in parka urbanih športov
Blok neprofitnih stanovanj Polje
Revitalizacija mestnega jedra Slovenj Gradec
Posodobitev obstoječega vodovodnega sistema v MOSG
Mladinski center s hotelom Slovenj Gradec
Gradnja, upravljanje in vzdrževanje širokopasovnega omrežja v Mislinjski in Dravski dolini
Mrežni podjetniški inkubator – MPIK Slovenj Gradec
Energetska sanacija (OVE in URE) OŠ Podgorje
Ureditev površin za skupne namene na kulturnem domu Podgorje
Načrt varstva naravnih vrednot in turizem
Priprava organizacijskih vidikov samooskrbe na področju LAS MDD
Mreženje tematskih poti v Mislinjski in Dravski dolini
Cesta Gmajna
Ureditev cestne in komunalne infrastrukture v vaškem jedru Sele
Ureditev vaškega jedra Gmajna
Energetska sanacija POŠ Razbor
Energetska sanacija POŠ Šmiklavž

11.3 Organizacijska struktura

Organizacija vodenja operacije



Projektna skupina, ki jo je s sklepom imenoval župan Mestne občine Slovenj Gradec ima izkušnje pri vodenju investicij in črpanjem evropskih sredstev. Vodja projekta je Aljoša Krivec.

Ime in priimek	Sedanj status	Znanja, izkušnje in izobraževanja s področja projektnega vodenja	Izvedeni projekti in vloga
Aljoša Krivec	- Mag. znanosti; - vodja referata za promet; - 20 let delovnih izkušenj na področju prometa - Projektni vodja	- Udeležba na številnih seminarjih iz področja upravljanja s prometom.	- Član številnih projektne skupin – zadolžen za pokrivanje področje prometa v projektni skupini.
Sašo Blatešič	- Vodja skupne uprave	- Seminarji: spomladanski veliki kongres javnega naročanja, Zavarovanje plačil v poslovni in sodni praksi, nova praksa državne revizijske komisije, elektronska oddaja ponudb in spremembe ZJN-3A,...	- Pravna pomoč pri razpisih in sodelovanje pri vseh projektih mosg (Blok neprofitnih stanovanj, Sanacija degradiranega območja in park urbanih športov, obnova vodovodnega sistema v Mislinjski dolini, Trajnostna mobilnost, razpisi komunalno cestna infrastruktura, Pc Pameče...).
Lidija Požgan	- Magistrica pravnih znanosti; - vodja oddelka za gospodarske infrastrukture, investicije in razvoj; - strokovni vodja vodilnega partnerja MOSG za izvajanje politike CLLD za Mislinjsko in Dravsko dolino – LAS MDD (sklad ESRR in MKGP).	- Udeležba na raznih seminarjih s področja kohezijske in kmetijske politike; - strokovni izpit iz zakona o upravnih postopkih; - 20 letne izkušnje z vodenjem projektov in investicij.	- vodja projekta Izgradnja poslovne cone Pameče, - vodja projekta Izgradnja PC Ozare, - vodja projekta Izgradnja odprtega širokopasovnega omrežja v Mislinjski in Dravski dolini - vodja projekta Oživiljen zven preteklosti (muzej Hugo Wolf), - vodja projekta Izgradnja kolesarske poti v Mislinjski dolini, - vodja projekta Izgradnja kolesarske poti Slovenj Gradec-Pameče, - vodja projektov energetske sanacije javnih zgradb v MOSG.
Dragica Skledar	- Strokovni sodelavec.	- seminarji: strokovnjak za javna naročila ZJN3 - delavnice za lokalne akcijske skupine.	- Članica različnih projektne skupin – vlaganje zahtevkov in administracija.

11.4 Analiza izvedljivosti

V dokumentu identifikacije investicijskega projekta sta bili analizirani dve varianti operacije t.j. izhodiščni scenarij (brez investicije) in varianta z investicijo. Na osnovi meril je bila izbrana najboljša in izvedljiva varianta.

Mestna občina Občina Slovenj Gradec – kot nosilec operacije, vlaga prijavo za sofinanciranje s strani Evropskega kohezijskega sklada v okviru Celostnih teritorialnih naložb. Posredniški organ za tovrstne operacije je Ministrstvo za infrastrukturo. Na ta način bo zagotovljen delež sofinanciranja, preostali del pa bo zagotovila občina Slovenj Gradec.

Izvedljivost operacije je realna, saj bo investicija usklajena z razvojnimi občinskimi, regionalnimi, državnimi in EU programi, prav tako pa bodo zagotovljena finančna sredstva.

V tem pogledu investitor pridobiva nadaljnjo potrebno projektno, investicijsko in upravno dokumentacijo.

Investicijska dokumentacija:

- dokument identifikacije investicijskega projekta;
- investicijski program.

Projektna dokumentacija: IDZ/PZI

- IDZ;
- PZI.

Ostala dokumentacija:

- Vloga za sofinanciranje projekta – 1. faza ZMOS.

V nadaljevanju bo investitor oddal vlogo za sofinanciranje na Ministrstvo za infrastrukturo. Po zagotovitvi popolne vloge pričakuje investitor sklep o sofinanciranju.

Po potrditvi predmetnega investicijskega programa bo investitor:

- oddal vlogo za sofinanciranje na Ministrstvo za infrastrukturo;
- po zagotovitvi popolne vloge prejel sklep o sofinanciranju;
- pripravil in objavil javni razpis za izvajalca del v skladu z zakonodajo na področju javnega naročanja;
- izbral izvajalca nadzora nad izvajanjem gradbenih del v skladu z zakonodajo na področju javnega naročanja;
- prejel pogodbo o sofinanciranju z Ministrstvom za infrastrukturo.

Na osnovi navedenega se investitor odloča, da s projektom nadaljuje.

12 NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA Z ANALIZO O SMISELNOSTI VKLJUČITVE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

12.1 Opredelitev finančnih virov glede na varianto

Izhodiščni scenarij ne zahteva nobenih sredstev, stanje ostaja enako sedanjemu.

Maksimalna stopnja sofinanciranja za **Varianto z investicijo** je predvidoma 85% upravičenih investicije. Sofinanciranje operacije se pričakuje s strani Evropskega kohezijskega sklada in proračuna Republike Slovenije v razmerju 80:20.

Viri financiranja Variante z investicijo v €, stalne cene

Stroški \ Viri	SKUPAJ pred 2021–2023		
	Skupaj	Sredstva EU (KS) + proračun RS	Občina
Upravičeni stroški	863.882,38	744.801,37	119.081,01
Neupravičeni stroški	1.331.717,62	-	1.331.717,62
Skupaj	2.195.600,00	744.801,37	1.450.798,63

Viri financiranja Variante z investicijo v €, tekoče cene

Stroški \ Viri	SKUPAJ 2019–2022		
	Skupaj	Sredstva EU (KS) + Država	Občina
Upravičeni stroški	863.882,38	744.801,37	119.081,01
Neupravičeni stroški	1.331.717,62	-	1.331.717,62
Skupaj	2.195.600,00	744.801,37	1.450.798,63

Viri financiranja Variante z investicijo po letih v €, tekoče cene

Stroški \ Viri	Pred 2021	2021	2022	2023	Skupaj
Lastna sredstva - upravičeni stroški	40.500,00	0,00	56.196,49	22.384,52	119.081,01
Namenska sredstva EU za kohezijsko politiko	0,00	0,00	595.841,10	0,00	595.841,10
Slovenska udeležba za sofinanciranje kohezijske politike	0,00	0,00	148.960,27	0,00	148.960,27
Skupaj upravičeni stroški	40.500,00	0,00	800.997,86	22.384,52	863.882,38
Lastna sredstva – neupravičeni stroški	8.910,00	0,00	733.830,39	588.977,23	1.331.717,62
Skupaj neupravičeni stroški	8.910,00	0,00	733.830,39	588.977,23	1.331.717,62
SKUPAJ VREDNOST OPERACIJE	49.410,00	0,00	1.534.828,25	611.361,75	2.195.600,00

12.2 Opredelitev javno - zasebnega partnerstva

Javni sektor predstavlja mehanizem reševanja skupnih problemov in zagotavlja storitve, ki naj bi koristile čim širšemu krogu prebivalstva. Vpliv javnega sektorja na gospodarstvo je vsaj dvojen. Po eni strani deluje z zakonodajo, izvršilno in sodno oblastjo na celotno gospodarstvo, hkrati pa kupuje izdelke in najema storitve. S tem se vzpostavlja sodelovanje med zaposlenimi v javni upravi in poslovneži oziroma se porajajo razlogi za sklepanje partnerskih povezav med njimi. Javni sektor po navadi rešuje težave z javnimi financami tako, da išče kratkoročne rešitve, kar pomeni, da pri infrastrukturi in storitvah, ki niso visoko na prioritetni listi, kratkoročno planiranje preglesi dolgoročni strateški pristop. Na ta način se lahko zgodi, da začne primanjkovati denarja tudi za vzdrževanje obstoječe in ne le samo za izgradnjo nove infrastrukture. Celotni cikel investiranja (izgradnja, uporaba, izkoriščanje in vzdrževanje) je zato potrebno obravnavati celostno, saj zagotavljanje sredstev za fazo gradnje težave za javnimi financami ne reši, ampak jih samo pomakne v prihodnost.

Sodelovanje med javnim in zasebnim sektorjem je dvosmerni proces, ki poteka z izločanjem nekaterih dejavnosti iz javnega v zasebni sektor ter z uvajanjem managerskih metod v javni sektor. Ključno načelo pri izvedbi projektov javno – zasebnega partnerstva je obojestranska korist javnega sektorja in zasebnikov, saj morebitni udeleženci v takšnem projektu vsekakor ne bodo zainteresirani za vstop v partnerstvo, če s tem ne bodo dosegli vsaj svojih lastnih ciljev. Ker prihodki operacije niso planirani, saj se za uporabo kolesarskih in pešpoti ne zaračunavajo pristojbine, javno-zasebno partnerstvo za predmetni projekt ni smiselno.

13 PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

13.1 Izhodišča izračunov

Pri projekciji odhodkov in prihodkov smo upoštevali naslednja izhodišča:

- ker se za javno infrastrukturo za uporabo skupnega prometnega prostora cena uporabe ne zaračunava, projekt nima prihodkov;
- stroške vzdrževanja smo ocenili na osnovi izkustvenih ocen in sicer za letno in zimsko vzdrževanje za cca 600 m omrežja 10.000 € na letnem nivoju;
- amortizacijo sicer investitor obračunava s skladu s predpisi na področju javnih financ, vendar jo pokrije v breme svojega poslovnega sklada. V finančni in ekonomski analizi pa se amortizacija v izračunih ne upošteva v skladu z Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects;
- ekonomska doba projekta je 30 let, pripravljalna faza od 2019 do konca investicije leta 2023 (5 let) in obratovanje (25 let);
- izračun ostanka vrednosti investicije je izdelan na osnovi ponderirane življenjske dobe;
- diskontna stopnja 4 %.

13.2 Prihodki

Ker se za javno infrastrukturo za kolesarjenje in peš hojo cena uporabe ne zaračunava, projekt nima prihodkov.

13.3 Odhodki

Stroške vzdrževanja smo ocenili na osnovi izkustvenih ocen in sicer za letno in zimsko vzdrževanje za obnovljene infrastrukture 10.000 € na letnem nivoju.

Letni prihodki in stroški obratovanja v €, stalne cene

Vrsta stroška / prihodka	Vrednost v €
Stroški zimskega in letnega vzdrževanja	10.000,00
Skupaj stroški	10.000,00
Drugi prihodki	0,00
Skupaj prihodki	0,00
Rezultat	- 10.000,00

Letni stroški so enaki v celotni obravnavani ekonomski dobi.

14 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER IZRAČUN FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV

Veljavno metodološko izhodišče za pripravo finančne in ekonomske analize je priročnik Evropske komisije *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects: Economic Appraisal Tool for Cohesion Policy 2014–2020* (v nadaljevanju: CBA Guide) z vsemi navedenimi referencami, in sicer ne glede na vrednost operacije (ne samo za velike projekte, tj. za operacije z upravičenimi stroški v višini 50 milijonov € oz. 75 milijonov €). Pravna podlaga izhodiščem so Uredbe EU in EK: Uredba (EU) št. 1303/2013, Delegirana uredba Komisije (EU) št. 480/2014, Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 1011/2014, Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/207, Uredba (EU) št. 1299/2013, Uredba Komisije (ES) št. 108/2006.

14.1 Finančna analiza

14.1.1 Predpostavke finančne analize

Finančna analiza temelji na izračunu finančne interne stopnje donosnosti investicije in finančni neto sedanji vrednosti investicije. Za izračune potrebujemo investicijsko vrednost operacije ter prihodke in odhodke operacije v finančni dobi projekta. Predpostavke finančne analize za **Varianto z investicijo**, na podlagi katerih so izračunani finančni kazalniki, so naslednje:

- referenčna doba projekta je 30 let, od tega 4 leta za investicijo in 26 let obratovanja;
- diskontna stopnja je za izračun FNPV 4 %,
- investicija je terminsko in vsebinsko ustrezna,
- preostanek vrednosti je 524.512,55 €,
- viri financiranja so (bodo) pogodbeno zagotovljeni s strani KS, proračuna RS in proračuna MO Slovenj Gradec,
- investicija je vsebinsko usklajena s potrebami občanov lokalne skupnosti in Operativnim programom za izvajanje evropske kohezijske politike za obdobje 2014 – 2020.

14.1.2 Izračun ostanka vrednosti

Diskontiran preostanek vrednosti (po izračunu ponderirane dobe) znaša 340.187,44 €, kar smo uporabili kot preostanek vrednosti naložbe v finančni in ekonomski analizi.

Izračun ponderirane življenjske dobe

Sklop	Vsebina	Strošek skupaj	Delež	Življenjska doba	Ponderiranje
A	GOI dela	1.830.000,00	0,8335	33	27,51
B	Komunalna infrastruktura	260.000,00	0,1184	50	5,92
C	Dokumentacija, vodenje, nadzor	105.600,00	0,0481	50	2,40
	Skupaj	2.195.600,00	1,0000		35,83

Nediskontiran preostanek vrednosti

Nediskontiran preostanek vrednosti, ki ga uporabimo v finančni analizi, smo izračunali kot razliko med investicijsko vrednostjo in obračunano amortizacijo v 26 letih obratovanja.

	Vsebina	v €
1	Amortizacija na leto	61.276,97
2	Za 25 let	1.531.924,29
3=1-2	Preostanek vrednosti	663.675,71

Diskontiran preostanek vrednosti na 30. leto

V prvi tabeli prikazujemo nominalno vrednost v €, v naslednji pa diskontirano vrednost v €. Ta je bila tudi uporabljena v finančni in ekonomski analizi. Diskontirali smo iz leta 2054 kot zadnjega leta življenjske dobe na leto 2048, to je leto po 25. letih obratovanja investicije.

Vrednosti v €						
Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški v stalnih cenah	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
1	2048	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	2049	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	2051	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4	2053	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5	2053	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6	2054	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Skupaj	0,00	0,00	0,00	663.675,71	663.675,71

Diskontirane vrednosti v €						4%
Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
1	2048	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	2049	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	2051	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4	2053	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5	2053	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6	2054	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7	2055	0,00	0,00	0,00	524.512,55	524.512,55
	Skupaj	0,00	0,00	0,00	524.512,55	524.512,55

14.1.3 Finančna analiza

Izhodiščni scenarij

Izhodiščni scenarij je nadaljevanje obstoječe stanja in nima investicijske vrednosti, zato ni moč izračunati stopenj donosnosti in neto sedanjih vrednosti.

Varianta z investicijo

Pri izračunu finančne analize je upoštevana investicijska vrednost brez DDV **po stalnih cenah** v višini 1.846.557,38 € in ostanek vrednosti projekta v višini 524.512,55 €.

Dinamika investiranja po letih v €, stalne cene

Stroški	2019	2020	2021	2022	Skupaj
Skupaj vrednost operacije	40.500,00	-	1.296.311,92	509.745,45	1.846.557,38

Investicijska vrednost Variante z investicijo v €, stalne cene

Vsebina investicijskega odhodka	Leta									
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Zemljišče	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zgradbe in kom.infra.		-	-	1.258.789,02	501.210,98	-	-	-	-	-
Nova oprema	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stara oprema	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investicij. vzdrževanje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opredmetena OS	-	-	-	1.258.789,02	501.210,98	-	-	-	-	-
Nadzor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Informiranje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Drugi stroški	40.500,00	-	-	37.522,90	8.534,48					
Skupaj drugi izdatki izdatki	40.500,00	-	-	37.522,90	8.534,48	-	-	-	-	-
Investicijski stroški (A)	40.500,00	-	-	1.296.311,92	509.745,46	-	-	-	-	-
Gotovina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dobavitelji	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zaloge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kratkoročne obveznosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Neto obratna sredstva (12+13+14-15)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sprememba v obratnih sredstvih (B)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zamenjava opreme s krajšo življ.dobo										
Ostane vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Drugi investicijski stroški (C)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj investicijski stroški (A)+(B)+(C)	40.500,00	-	-	1.296.311,92	509.745,46	-	-	-	-	-

Prihodki in odhodki operacije v ekonomski dobi Varianta z investicijo v € , stalne cene

Vrste prihodkov in odhodkov	Leta									
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
			-	-	-	-	-	-	-	-
Storitve zimskega in letnega vzdrževanja	-	-	-	-	5.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj stroški-odhodki poslovanja	-	-	-	-	5.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Drugi prihodki	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prihodki od prodaje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dobiček/izguba	-	-	-	-	5.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00

Vrste prihodkov in odhodkov	Leta									
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Storitve zimskega in letnega vzdrževanja	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj stroški-odhodki poslovanja	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Drugi prihodki	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prihodki od prodaje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dobiček/izguba	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00

Vrste prihodkov in odhodkov	Leta									
	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
			-	-	-	-	-	-	-	-
Storitve zimskega in letnega vzdrževanja	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj stroški-odhodki poslovanja	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Drugi prihodki	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prihodki od prodaje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dobiček/izguba	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00

Viri financiranja investicije v €, stalne cene

Vrste virov financiranja	Leta									
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Lastniški kapital					-	-	-	-	-	-
Lokalna raven	14.653,76	2.960,24	343.442,85	343.479,98	-	-	-	-	-	-
Regionalna raven					-	-	-	-	-	-
Centralna raven	3.064,60	619,09	71.825,54	71.833,31	-	-	-	-	-	-
Skupaj nacionalna javna sredstva					-	-	-	-	-	-
Finančna pomoč EU	12.258,39	2.476,34	287.302,16	287.333,22	-	-	-	-	-	-
Obveznice in drugi finančni viri					-	-	-	-	-	-
EIB kredit					-	-	-	-	-	-
Drugi krediti	-	-			-	-	-	-	-	-
Skupaj finančni viri	29.976,75	6.055,67	702.570,55	702.646,51	-	-	-	-	-	-

Denarni tok operacije v ekonomski dobi Varianta z investicijo v €, stalne cene

Vrste prilivov in odlovov	Leta									
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Prihodki od prodaje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj prilivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj stroški poslovanja	-	-	-	-	5.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Skupaj investicijski stroški	40.500,00	-	-	1.296.311,92	509.745,46	-	-	-	-	-
Skupaj odlivi	40.500,00	-	-	1.296.311,92	5.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Neto priliv	- 40.500,00	-	-	- 1.296.311,92	- 5.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00
Kumulativa neto prilivov	- 40.500,00	- 40.500,00	- 40.500,00	- 1.336.811,92	- 1.341.811,92	- 1.351.811,92	- 1.361.811,92	- 1.371.811,92	- 1.381.811,92	- 1.391.811,92

Vrste prilivov in odlovov	Leta									
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Prihodki od prodaje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj prilivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj stroški poslovanja	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Skupaj investicijski stroški	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj odlivi	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Neto priliv	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00
Kumulativa neto prilivov	- 1.401.811,92	- 1.411.811,92	- 1.421.811,92	- 1.431.811,92	- 1.441.811,92	- 1.451.811,92	- 1.461.811,92	- 1.471.811,92	- 1.481.811,92	- 1.491.811,92

Vrste prilivov in odlovov	Leta									
	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	524.512,55
Prihodki od prodaje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj prilivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	524.512,55
Skupaj stroški poslovanja	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Skupaj investicijski stroški	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj odlivi	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Neto priliv	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	514.512,55
Kumulativa neto prilivov	- 1.501.811,92	- 1.511.811,92	- 1.521.811,92	- 1.531.811,92	- 1.541.811,92	- 1.551.811,92	- 1.561.811,92	- 1.571.811,92	- 1.581.811,92	- 1.067.299,37

Finančna interna stopnja donosnosti in finančna neto sedanja vrednost, stalne cene

Elementi izračuna	Leta									
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Prihodki od prodaje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj prihodki	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Preostanek vrednosti naložbe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj stroški poslovanja	-	-	-	-	5.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Skupaj investicijski stroški	40.500,00	-	-	1.296.311,92	509.745,46	-	-	-	-	-
Skupaj odhodki	40.500,00	-	-	1.296.311,92	514.745,46	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Neto denarni tok	40.500,00	-	-	1.296.311,92	514.745,46	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00

Elementi izračuna	Leta									
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Prihodki od prodaje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj prihodki	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Preostanek vrednosti naložbe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj stroški poslovanja	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Skupaj investicijski stroški	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj odhodki	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Neto denarni tok	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00

Elementi izračuna	Leta									
	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
Prihodki od prodaje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj prihodki	-	-	-	-	-	-	-	-	-	524.512,55
Preostanek vrednosti naložbe										524.512,55
Skupaj stroški poslovanja	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Skupaj investicijski stroški	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj odhodki	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Neto denarni tok	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	- 10.000,00	514.512,55
Fin. interna stopnja donosnosti FRR/C					-5,85%					
Fin. neto sedanja vred. invest. FNPV/C					-1.598.275,66					

Finančna interna stopnja donosnosti in finančna neto sedanja vrednost – brez podpore Unije

Elementi izračuna	Leta									
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Prihodki od prodaje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj prihodki	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Preostanek vrednosti naložbe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj stroški poslovanja	-	-	-	-	5.000,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00
Skupaj investicijski stroški	40.500,00	-	-	1.296.311,92	509.745,46	-	-	-	-	-
Skupaj odhodki	40.500,00	-	-	1.296.311,92	514.745,46	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00
Neto denarni tok	- 40.500,00	-	-	- 1.296.311,92	- 514.745,46	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00

Elementi izračuna	Leta									
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2028
Prihodki od prodaje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj prihodki	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Preostanek vrednosti naložbe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj stroški poslovanja	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00
Skupaj investicijski stroški	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj odhodki	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00
Neto denarni tok	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00

Elementi izračuna	Leta									
	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
Prihodki od prodaje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj prihodki	-	-	-	-	-	-	-	-	-	524.512,55
Preostanek vrednosti naložbe										524.512,55
Skupaj stroški poslovanja	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00
Skupaj investicijski stroški	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj odhodki	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00	20.676,00
Neto denarni tok	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	- 20.676,00	514.512,55
Fin. interna stopnja donosnosti FRR/C					-5,93%					
Fin. neto sedanja vred. invest. FNPV/C					-1.629.357,76					

Rezultati finančne analize brez in s podporo Unije, stalne cene

		Brez podpore Unije		S podporo Unije	
		(FSD/C)		(FSD/K)	
		A		B ⁽¹⁾	
1.	Finančna stopnja donosa (%)	- 5,93	FSD/C*	- 5,85	FSD/K*
2.	Neto sedanja vrednost (v evrih)	- 1.629.357,76	FNSV/C**	- 1.598.275,66	FNSV/K**
	* FSD – Finančna stopnja donosa				
	** FNSV – Finančna neto sedanja vrednost				

Prikaz rezultatov Finančne analize po variantah, stalne cene

Finančni parametri	Izhodiščni scenarij – brez investicije	Varianta z investicijo
Referenčno obdobje (5 let investiranje, 25 let obratovanja)	/	30 let
Finančna diskontna stopnja	/	4 %
Finančna neto sedanja vrednost investicije	/	- 1.598.275,66
Finančna interna stopnja donosnosti	/	- 5,85 %
Skupni naložbeni stroški (nediskontirani) brez DDV	/	1.846.557,38
Preostanek vrednosti	/	524.512,55
Doba vračanja	/	Se ne povrne

14.2 EKONOMSKA ANALIZA

14.2.1 Predpostavke ekonomske analize

Socialno družbena analiza stroškov in koristi je ena izmed metod ekonomskih analiz. Analiza omogoča pregled socialnih in družbenih vplivov implementacije projekta na ekonomijo lokalne skupnosti oziroma regije ali celo države. Metodologija je osnovana na izračun dodatnih prihodkov, proizvodov, ki bodo posredno ustvarjeni zaradi nove investicije.

Izhodiščni scenarij je nadaljevanje obstoječe stanja in nima investicijske vrednosti, zato ni moč izračunati stopenj donosnosti in neto sedanji vrednosti.

Predpostavke ekonomske analize **za Varianto z investicijo**, na podlagi katerih so izračunani ekonomski kazalniki, so naslednje:

- ekonomska doba projekta je 30 let, od tega 5 leta za investicijo, 25 let za obratovanje;
- diskontna stopnja je za izračun ENPV 5 %,
- preostanek vrednosti v višini 524.512,55 €,
- davčni popravki so upoštevani pri DDV kot prihodku proračuna RS,
- kot popravek zaradi eksternalij smo upoštevali smo upoštevali 1 % izboljšanje zdravstvenega stanja 7.244 občanov mesta. Če upoštevamo zdravstveni strošek na prebivalca v višini vsaj 1.800 € letno, bo prihranek zaradi 1 % izboljšane zdravstvenega stanja občanov na letnem nivoju znašal 130.392,00 €,
- zmanjšanje ogljičnega odtisa smo ovrednotili tako, da smo upoštevali, da bo 300 avtomobilov v mestu prevozilo 1 km manj zaradi več peš hoje . To pomeni prihranek 170 g CO₂ na km na dan/avtomobil in 30,6 kg za 300 avtomobilov/dan. Če to primerjamo s podatkom, da 1 liter bencina pri vožnji avtomobila povzroči 2,31 kg izpusta CO₂ v okolje, lahko izračunamo, da bomo prihranili 2.649 l bencina. Pri ceni 1,25 € za liter (izločili smo vpliv padca cen bencina zaradi pandemije koronavirusa) lahko ugotovimo prihranek v višini 3.311,69 €,
- investicija je terminsko in vsebinsko ustrezna,
- viri financiranja so (bodo) pogodbeno zagotovljeni s strani KS, proračuna RS in proračuna Mestne občine Slovenj Gradec,
- investicija je vsebinsko usklajena s potrebami občanov lokalne skupnosti in Operativnim programom za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020.

Za izračune smo **upoštevali naslednje koristi eksternalij**:

A	Družbena korist 1: Izboljšanje zdravja prebivalcev mesta		
1	Zdravstveni strošek/prebivalca	1.800,00	
2	Število prebivalcev	7.244,00	
3	Korekcijski faktor (1 % prihrankov)	0,01	
4	Prihranki v zdravstvu v €	130.392,00	(1*2*3)

C	Družbena korist 2: Zmanjšan ogljični odtis		
1	Zmanjšanje števila avtomobilov	300	
2	Izpust CO2 na avtomobil/km v kg	0,102	
3	Skupaj izpust CO2 za vse avtomobile/km	30,60	
4	Izpust CO2 za vse avtomobile za 200 delovnih dni v kg	6.120,00	
5	Izpust CO2 v kg 1 litra bencina	2,31	
6	Prihranek litrov bencina	2.649,35	
7	Cena litra bencina v €	1,25	
3	Družbena korist prihranek pri bencinu v €	3.311,69	(6*7)

Rekapitulacija družbenih koristi v € / leto

Vrsta družbene koristi	v € / leto
Prihranki v zdravstvu	130.392,00
Prihranek pri bencinu	3.311,69
Skupaj družbene koristi	133.703,69

Tako monetarizirane koristi smo upoštevali v ekonomski analizi tako za Variantu z investicijo.

14.2.2 Rezultati ekonomske analize

Za namen ekonomske analize so bili izdelani izračuni ekonomske neto sedanje vrednosti projekta, ekonomske notranje stopnje donosa, doba vračanja ter ekonomski količnik relativne koristnosti.

Diskontirane koristi in njihov delež v strukturi koristi

Korist	Vrednost enote	Skupna vrednost ^[1]	% skupnih koristi
	(kjer je primerno)	(v €, diskontirana)	
Zunanje koristi	v €	1.899.788,03	91,87%
Ostanek vrednosti	v €	168.185,69	8,13%
Skupaj		2.067.973,72	100%
Stroški	Vrednost enote	Skupna vrednost	% skupnih stroškov
	(kjer je primerno)	(v €, diskontirana)	
Stroški	v €	137.812,22	100%
Skupaj	v €	137.812,22	100%

Skupni upravičeni stroški (zahteve iz 61. člena Uredbe)

	Vsebina	Vrednost
1.	Skupni upravičeni stroški pred upoštevanjem zahtev iz 61. člena Uredbe (EU) št. 1303/2013 (v €, nediskontirani)	863.882,38
2.	Sorazmerna uporaba diskontirane vrednosti neto prihodkov (v %) (če je primerno) = (E.1.2.9)	100 %
3.	Skupni upravičeni stroški po upoštevanju zahtev iz 61. člena Uredbe (EU) št. 1303/2013 (v €, nediskontirani) = (1) * (2)	863.882,38

Glavni elementi in parametri ter stopnja primanjkljaja

	Glavni elementi in parametri[1]	Vrednost	
1	Referenčno obdobje (leta)	30 let	
2	Finančna diskontna stopnja (%)	4%	
	Glavni elementi in parametri	Vrednost, nediskontirana	Vrednost, diskontirana (čista sedanja vrednost)
3	Skupni naložbeni stroški brez nepredvidenih stroškov[2]	2.575.270,82	1.628.649,12
4	Ostane vrednosti	524.512,55	168.185,69
5	Prihodki		0,00
6	Operativni stroški		137.812,22
	Izračun primanjkljaja v financiranju		
7	Čisti prihodek = prihodki – operativni stroški + ostanek vrednosti (v €, diskontirano) = (5) – (6) + (4)		30.373,48
8	Naložbeni stroški – čisti prihodek = (3) – (7)		1.598.275,65
9	Stopnja primanjkljaja v financiranju (%) = (8) / (3)	98,14%	

Ekonomski količnik relativne koristnosti

Pozicija	Diskontirane vrednosti v €
Investicija	1.628.649,12
Stroški	137.812,22
Skupaj	1.766.461,34
Koristi	1.899.788,03
Preostanek vred.	168.185,69
Skupaj	2.067.973,72
Količnik relativne koristnosti	1,17

Tabela rezultatov ekonomske analize po variantah

Ekonomski parametri	Izhodiščni scenarij	Izbrana Varianta 2 diskontirano
Referenčno obdobje	/	30 let
Ekonomska diskontna stopnja	/	5%
Preostanek vrednosti (diskontiran v €)	/	168.185,69 €
Ekonomska neto sedanja vrednost investicije (ENPV)	/	372.859,78 €
Ekonomska interna stopnja donosnosti (ERR)	/	7,43%
Ekonomski količnik relativne koristnosti	/	1,17
Doba vračanja	/	se povrne 16. leto

Ekonomska interna stopnja donosnosti in ekonomska neto sedanja vrednost v €, stalne cene

Elementi izračuna	Leta										
	korek. faktor	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Popravek za DDV	1,00	7.303,28	-	-	233.761,17	91.921,31	-	-	-	-	-
Eksternalije	1,00	-	-	-	-	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69
Skupaj dohodki	1,00	7.303,28	-	-	233.761,17	225.625,00	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69
Skupaj stroški poslovanja	1,00	-	-	-	-	5.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Skupaj investicijski stroški	0,84	40.500,00	-	-	1.296.311,92	509.745,46	-	-	-	-	-
Skupaj odhodki	1,00	40.500,00	-	-	1.296.311,92	514.745,46	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Neto denarni tok		- 33.196,72	-	-	- 1.062.550,75	- 289.120,46	123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69
Kumulativa denarnega toka		- 33.196,72	- 33.196,72	- 33.196,72	- 1.095.747,48	- 1.384.867,93	- 1.261.164,24	- 1.137.460,55	- 1.013.756,86	- 890.053,17	- 766.349,48

Elementi izračuna	Leta										
	korek. Faktor	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Popravek za DDV	1,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eksternalije	1,00	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69
Skupaj dohodki	1,00	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69
Ostanek vrednosti	1,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj stroški poslovanja	1,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Skupaj investicijski stroški	1,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj odhodki	1,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Neto denarni tok		123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69
Kumulativa denarnega toka		- 642.645,79	- 518.942,10	- 395.238,41	- 271.534,72	- 147.831,03	- 24.127,34	99.576,35	223.280,04	346.983,73	470.687,42

Elementi izračuna		Leta									
	korek. Faktor	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
Popravek za DDV	1,00		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eksternalije	1,00	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69
Skupaj dohodki	1,00	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69	133.703,69
Preostanek vrednosti	1,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	524.512,55
Skupaj stroški poslovanja	1,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Skupaj investicijski stroški	1,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skupaj odhodki	1,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Neto denarni tok		123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69	123.703,69	648.216,24
Kumulativa denarnega toka		594.391,11	718.094,80	841.798,49	965.502,18	1.089.205,87	1.212.909,56	1.336.613,25	1.460.316,94	1.584.020,63	2.232.236,87
Ekon. interna stopnja donosnosti ERR		7,43%									
Ekon. neto sedanja vred. invest. ENPV		372.859,78									

15 ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

Analiza občutljivosti je metoda s pomočjo katere ugotavljamo, v kakšni meri je ciljna vrednost naložbe pri posamezni klasični metodi dovzetna na morebitne odklone vrednosti enega ali večjih vhodnih parametrov naložbe od predvidenih, oziroma v kolikšni meri bi mogli takšni negativni odkloni spremeniti donosno naložbo v nedonosno.

15.1 Analiza občutljivosti – varianta z investicijo

Obravnavali smo spremembe finančne in ekonomske interne stopnje donosnosti in neto sedanje vrednosti, če se vrednost investicije ali odhodkov spremeni za 1 %. Ker operacija prihodkov ne ustvarja jih v analizi nismo upoštevali.

Primerjava kazalcev ob 1% spremembi investicijske vrednosti, prihodkov in odhodkov

		Finančna interna stopnja donosa v %	Finančna čista sedanja vrednost v €	Ekonomska interna stopnja donosa v %	Ekonomska čista sedanja vrednost
Izbrana Varianta z investicijo		- 5,85	- 1.598.275,66	7,43	372.859,78

Preizkušena spremenljivka	% spremembe	Finančna stopnja donosa	Finančna čista sedanja vrednost	Ekonomska stopnja donosa	Ekonomska čista sedanja vrednost
Investicijski odhodki	1%	- 5,88	- 1.614.562,15	7,33	359.911,65
Investicijski odhodki	-1%	- 5,83	- 1.581.989,16	7,53	385.807,91
Odhodki	1%	-5,86	- 1.599.653,78	7,42	371.659,13
Odhodki	-1%	- 5,84	- 1.596.897,53	7,44	374.060,42

Preizkušena spremenljivka	Sprememba finančne stopnje donosa (%) +/-	Sprememba finančne neto sedanje vrednosti (%) +/-	Sprememba ekonomske stopnje donosa (%) +/-	Sprememba ekonomske neto sedanje vrednosti (%) +/-
Investicijski odhodki	+/- 0,3	+/- 1	+/- 1,3	+/- 3,5
Odhodki	+/- 0,2	+/- 0,08	+/- 0,14	+/- 0,3

Ugotovitve za občutljivost finančne stopnje donosa so naslednje:

- pri spremembi investicijske vrednosti za $\pm 1\%$ se finančna interna stopnja donosnosti spremeni za $\pm 0,3\%$, kar pomeni neznaten vpliv,
- pri spremembi odhodkov za $\pm 1\%$ se finančna interna stopnja donosnosti spremeni za $\pm 0,2\%$, kar pomeni neznaten vpliv.

Ugotovitve za občutljivost finančne neto sedanje vrednosti so naslednje:

- pri spremembi investicijske vrednosti za $\pm 1\%$ se finančna neto sedanja vrednost spremeni za $\pm 1\%$, kar pomeni neznaten vpliv
- pri spremembi prihodkov za $\pm 1\%$ se finančna neto sedanja vrednost spremeni za $\pm 0,08\%$, kar pomeni neznaten vpliv.

Ugotovitve za občutljivost ekonomske interne stopnje donosnosti so naslednje:

- pri spremembi investicijske vrednosti za $\pm 1\%$ se ekonomska interna stopnja donosnosti spremeni za $\pm 1,3\%$, kar tudi pri zmanjšanju še vedno zadošča pogoju, da je interna stopnja donosnosti investicije večja od diskontne stopnje,
- pri spremembi prihodkov za $\pm 1\%$ se ekonomska interna stopnja donosnosti spremeni za $\pm 0,14\%$, kar pomeni neznaten vpliv.

Ugotovitve za občutljivost ekonomske neto sedanje vrednosti naslednje:

- pri spremembi investicijske vrednosti za $\pm 1\%$ se ekonomska neto sedanja vrednost spremeni za $\pm 3,5\%$, kar tudi ob zmanjšanju še vedno zadošča pogoju, da je ekonomska neto sedanja vrednost večja od nič,
- pri spremembi prihodkov za $\pm 1\%$ se ekonomska neto sedanja vrednost spremeni za $0,3\%$, kar pomeni neznaten vpliv.

15.2 Analiza tveganja variant

Analiza tveganj je pripravljena z namenom opredelitve kritičnih spremenljivk projekta in njihovega vpliva na investicijske rezultate. Možna tveganja, povezana z izvedbo in obratovanjem investicije so (FT-faktor tveganja):

- FT1: Prvi faktor je povezan s tveganjem spremembe zakonodaje na področju predmetne investicije in posledično težave s pridobivanjem ustreznih dovoljenj, dokumentacije. Ta tveganja se preprečujejo s spremljanjem zakonodaje.
- FT2: Drugi faktor je povezan s spremembami prostorske rabe. V tej zvezi je potrebno izvajati aktivnosti, s katerimi se izvaja nadzor nad procesom.
- FT3: tretji faktor tveganja predstavlja tehnična izvedba investicije. Dejavniki, ki vplivajo na tveganje so: geološko, geomehansko in prostorsko zahteven teren gradnje, veliko število podizvajalcev, zanesljivost projektnega izvajalca, finančna stabilnost izvajalca, zamude pri izvedbi,...
- FT4: četrti faktor predstavljajo tveganja povezana s finančnimi viri. Če ima naročnik zadosti razpoložljivih finančnih virov, lahko sam nadomesti povečanje stroškov investicije ali izgubo virov sofinanciranja. Če je temu tako, je stopnja tveganja nizka.
- FT5: Peti faktor je povezan s odhodom kvalificiranega kadra naročnika.
- FT6: Šesti faktor je povezan z izvedbo postopkov javnega naročanja. V tej zvezi obstaja možnost revizijskih zahtevkov in posledično ugoditvam le-teh, kar bi lahko te postopke podaljšalo.

- FT7: Sedmi faktor predstavljajo tveganja v zvezi s sprejemljivostjo projekta v javnosti. Dejavniki, ki vplivajo na to tveganje je predvsem nasprotovanje projektu s strani širše javnosti.

V nadaljevanju je podana ocena tveganj investicije na podlagi faktorjev tveganja, za katero smo ocenili, da lahko ima vpliv na uspešno izvedbo projekta. Pri oceni tveganja so upoštevane sledeče stopnje verjetnosti tveganja:

N – nizka
S – srednja
V – visoka

Obravnavane resnosti tveganja so:

- Ni relevantna
- Minorna
- Zmerna
- Kritična
- Katastrofalna

Raven tveganja je v analizi določena skladno z metodologijo, ki je povzeta po Guide to Cost-Benefit Analysis of investment Projects. Ob upoštevanju omilitvenih ukrepov, ki jih bo izvedel investitor se ocenjuje, da bo končna raven tveganja pri vseh upoštevanih faktorjih nizka.

Analiza tveganj za Varianto z investicijo

	Zahtevnost izvedbe projekta *: ni zahteven **: srednje zahteven ***: zelo zahteven	Ocena možnih poglavitnih tveganj			
		Opis tveganja	Verjetnost in resnost tveganja	Aktivnosti za preprečevanje tveganj	Aktivnosti v primeru, da nastopi tveganje
F1: Zakonodajne podlage	*	Ni gradbenega dovoljenja	N, III.	Izbira kompetentnih projektantov	Popravki projektne dokumentacije
F2: Prostorske podlag	*	OPN (razumevanje novega dokumenta)	N, I.	Nadzor nad procesom	Korektivni ukrepi pri projektiranju
F3: Tehnična izvedba	*	Zamude pri izvedbi	N, II.	Nadzor in projektno vodenje	Korektivni ukrepi nadzora in vodje projekta
F4: Finančni viri	**	Finančno srednje zahtevna	N, II.	Kvalitetno pripravljena vloga za sofinanciranje iz KS in proračuna RS	Komunikacija z MZI
F5: Kadrovske viri	*	Kadrovske vire za realizacijo operacije	N, I.	Primerna organizacija, razporeditev dela ter timsko delo na projektu	Vključevanje novih človeških virov v primeru novih potreb
F6: Postopki javnega naročanja	**	Pritožbe in revizije	S, II.	Ustrezno pripravljen razpis	Korektivni postopki
F7: Sprejemljivost projekta v javnosti	*	Nasprotovanje projektu	N, I.	Komunikacija, informiranje in obveščanje javnosti	Komunikacijski postopki
F8: Vpliv na podnebne spremembe	*	Gre za trajnostno okoljsko investicijo	N, I.	Nadzor nad procesom gradnje	Nadzor nad procesom gradnje

Tveganja glede izvedbe **Variante z investicijo** se opredeljujejo kot **nizka tveganja**.

16 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Pri izbiri optimalne variante smo izhajali iz analize stroškov in koristi. Analiza stroškov in koristi (CBA - Cost-Benefit Analysis) je sistematičen postopek s katerim ugotavljajo, vrednotijo in primerjajo stroške in koristi projekta. Osnovni cilj te analize je ugotoviti ali koristi projekta pretehtajo (presega) stroške. Prav tako se s CBA ugotavlja razmerja med optimalno varianto in ostalimi variantami (vrstni red ugotovljenih variant). S to analizo se želimo prepričati o upravičenosti odločitve za investicijo ali ravnanje. S primerjavo alternativ (variant) odločimo o optimalni varianti.

Pri izbiri optimalne variante smo izhajali iz:

- investicijskih vlaganja;
- ERR,
- ENPV,
- Stopnja tveganja.

Obravnavane variante smo točkovali s točkami od 1 do 3, pri čemer pomeni 3 največjo možno oceno, 1 pa najnižjo možno oceno.

Podatki za ocenjevanje

Parametri	Izhodiščni scenarij	Varianta z investicijo
Investicijska vlaganja v €, stalne cene z DDV	/	2.195.600,00
Investicijska vlaganja v €, stalne cene brez DDV		1.846.557,38
ERR	/	7,43 %
ENPV v €	/	372.859,78 €
Stopnja tveganja	/	nizka

Točkovanje po posamezni varianti je naslednje:

Parametri	Izhodiščni scenarij	Varianta z investicijo
Investicijska vlaganja	3	2
ERR	0	3
ENPV	0	3
Stopnja tveganja	0	2

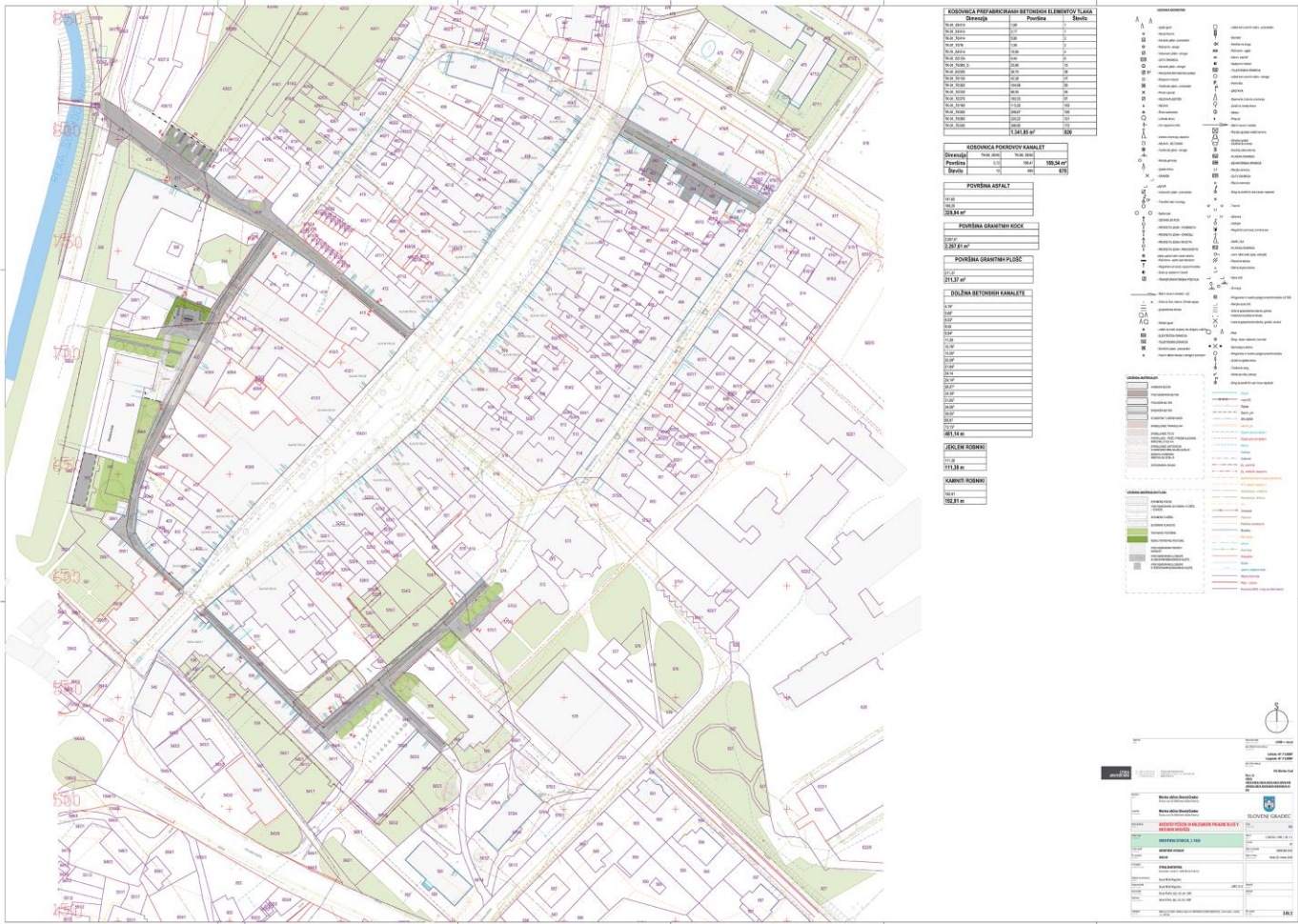
Končno točkovanje z upoštevanjem uteži

Parametri	Utež	Izhodiščni scenarij	Varianta z investicijo
Investicijska vlaganja	2	6	4
ERR	3	0	9
ENPV	3	0	9
Stopnja tveganja	2	0	4
Skupaj (točke)		6	26

Največ točk je dosegla Varianta z investicijo, kar pomeni, da je boljša od izhodiščnega scenarija, zato jo izberemo kot najboljšo in je smiselno, da jo Mestna občina Slovenj Gradec tudi realizira.

17 PRILOGE

17.1 UREDITVENA SITUACIJA PROJEKTA PO PZI



17.2 UREDITEV ŠOLSKE ULICE PO PZI



17.3 UREDITEV ZAHODNEGA DELA CANKARJEVE ULICE PO PZI



17.4 UREDITEV OZKE ULICE PO PZI



17.6 UREDITEV POŠTNE ULICE PO PZI



17.7 SKLEP O SPREJETJU IP NA MESTNEM SVETU