



Občina Hoče-Slivnica



EVROPSKA UNIJA
KOHZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

INVESTITOR:

Občina Hoče - Slivnica
Pohorska cesta 15
2311 HOČE

IZDELAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE V OBČINI HOČE-SLIVNICA

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA
PROJEKTA

(DIIP)



Odgovorna oseba:
g. Marko Soršak, župan

April, 2016

KAZALO VSEBINE:

1	<i>Opredelitev investitorja ter določitev strokovnih delavcev za nadzor in izdelavno ustrezne investicijske ter projektne dokumentacije</i>	3
1.1	Investitor	3
1.2	Bodoči upravljavec investicije	3
2	<i>Analiza sedanjega stanja z razlogi za investicijo</i>	5
2.1	Analiza obstoječega stanja	5
2.2	Razlogi za investicijo	5
3	<i>Opredelitev razvojnih možnosti, ciljev investicije in preveritev usklajenosti s strateškimi dokumenti</i>	5
3.1	Opredelitev razvojnih možnosti	5
3.2	Cilji investicije	6
3.3	Usklajenost s strateškimi dokumenti	7
4	<i>Opis variantnih rešitev</i>	8
4.1	VARIANTA »BREZ« INVESTICIJE	8
4.2	VARIANTA »Z« INVESTICIJO	8
5	<i>Opredelitev vrste investicije, vrednosti investicije po stalnih cenah in potrebne investicijske dokumentacije</i>	9
5.1	Vrsta investicije	9
5.2	Vrednost investicije	9
5.2.1	Ocena stroškov investicije	9
6	<i>Opredelitev temeljnih prvin, ki določajo investicijo</i>	9
6.1	Obseg in specifikacija naložbe	9
6.2	Časovni načrt izvedbe	9
6.3	Predvideni viri financiranja v tekočih cenah	10
6.4	Prikaz rezultatov investicije	11
7	<i>Ugotovitev smiselnosti in možnosti izdelave predinvesticijske zasnove oz. investicijskega programa</i>	11



1 Opredelitev investitorja ter določitev strokovnih delavcev za nadzor in izdelavno ustrezne investicijske ter projektne dokumentacije

1.1 Investitor

Tabela: Osnovni podatki o investitorju

Investitor (naziv):	Občina Hoče – Slivnica
Naslov:	Pohorska cesta 15, 2311 HOČE
Odgovorna oseba:	Marko Soršak
Funkcija odgovorne osebe	Župan
Telefon:	02/616-53-20
Telefax:	02/616-53-30
E-mail:	obcina@hoce-slivnica.si
Davčna številka:	SI 24685844
Matična številka:	1365568000
Transakcijski račun:	0136 0010 0009 425
Banka:	Banka Slovenije ,UJP Slovenska Bistrica
Internetna stran:	www.hoce-slivnica.si
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov	Karmen Purg
Telefon:	02 / 616 53 22
Telefax:	02 / 616 53 30
E-mail:	karmen.purg@hoce-slivnica.si

1.2 Bodoči upravljavec investicije

Upravljavec:	Občina Hoče – Slivnica
Naslov:	Pohorska cesta 15, 2311 HOČE
Matična številka:	1365568000
Identifikacijska številka:	SI24685844
Transakcijski račun:	0136 0010 0009 425
Banka:	Banka Slovenije, UJP Slovenska Bistrica



Občina Hoče-Slivnica



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Telefon:	02/616-53-20
Faks:	02/616-53-30
E-mail:	obcina@hoce-slivnica.si
Internetna stran:	www.hoce-slivnica.si
Odgovorna oseba:	Marko Soršak
Žig:	Podpis:



2 Analiza sedanjega stanja z razlogi za investicijo

2.1 Analiza obstoječega stanja

Občina Hoče-Slivnica zajema 5.411,28 ha površine in 13 naselij. V občini živi 11.225 prebivalcev. Še leta 2000 pa jih je v občini živelo 9.613. Iz tega izhaja, da se število prebivalcev in potrebe z leti povečujejo.

Tabela: Osnovni podatki o Občini Hoče-Slivnica

Občina Hoče-Slivnica	Podatki
Velikost občine	5.411,28 ha
Število prebivalcev (2014)	11.262
Povprečna mesečna neto plača (avgust 2015)	916,64 €
Število gospodinjstev (2015)	4613
Povprečna velikost gospodinjstva (Popis 2011)	2,4

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Občina Hoče-Slivnica, ki je nastala v letu 1998, poleg dela avtoceste Slivnica-Pesnica in Slivnica-Draženci, in ca 25 km regionalnih cest, ima tudi ca 146 km lokalnih cest in javnih poti. Precejšen del občinskih cest je bilo zgrajenih v obdobju takratne Mestne občine Maribor in njenih pravnih predhodnic, predvsem kot akcije krajevnih skupnosti ali občanov, zaradi česar del le-teh ne ustreza veljavnim prometno-tehničnim zahtevam in potrebam občanov.

2.2 Razlogi za investicijo

Temeljni razlog za izdelavo celostne prometne strategije (CPS) je vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah s pomočjo izdelanih strateških dokumentov. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije. Proces priprave CPS v Sloveniji je v začetni fazi, kar pomeni, da večina občin CPS še nima izdelanih.

S pomočjo CPS pomagamo vzpostaviti trajnostni prometni sistem tako, da se zagotovi dostopnost delovnih mest in storitev za vse, izboljša prometna varnost, zmanjša onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in poraba energije, poveča učinkovitost in zmanjša stroške potniškega in tovornega prevoza ter izboljša privlačnost in kakovost mestnega okolja.

3 Opredelitev razvojnih možnosti, ciljev investicije in preveritev usklajenosti s strateškimi dokumenti

3.1 Opredelitev razvojnih možnosti

S pripravo CPS in njihovim doslednim izvajanjem bo občina stopila na pot trajnostne mobilnosti. Proces spreminjanja načina dela in drugačen pristop k reševanju prometnih problemov sta bistvena za spremembe tako na ravni urejenosti mest oz. krajev, ki bodo postala prijazna pešcem



in kolesarjem, kot na ravni spreminjanja potovalnih navad občanov, ki bodo na račun manjše uporabe avtomobilov prispevali k večjemu deležu trajnostnih oblik mobilnosti.

Občine, ki ne bodo imele izdelane CPS ter potrjenega akcijskega načrta za njeno izvedbo, se ne bodo mogle potegovati za sredstva, ki bodo na voljo v okviru razpisov v prihodnosti. Le-ti bodo namenjeni izvedbi ukrepov v okviru potrjenih CPS ter predstavljajo ukrepe trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020.

3.2 Cilji investicije

Celostno urejen promet ne pomeni zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost, manjših zastojev, bolj učinkovitih naložb, večjega zadovoljstva in manjšega onesnaženja. Prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj.

Celostno načrtovanje prometa ima številne **koristi**:

- **Boljša kakovost bivanja**

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, in ne za avtomobile in promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

- **Pozitivni učinki na okolje in zdravje**

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.

- **Izboljšani mobilnost in dostopnost**

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

- **Izboljšana podoba občine**

Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti.

- **Odločitve, ki jih podpira javnost**

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

- **Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti**

Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.

- **Nove in celovite politične vizije**

Celostno načrtovanje prometa ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Spodbuja kulturo učinkovitega in integriranega načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter omogoča tudi doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih).

- **Izboljšanje dostopa do sredstev**

Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.



3.3 Usklajenost s strateškimi dokumenti

Naložba je skladna s cilji in vizijo **Strategije razvoja Slovenije**, ki je usmerjena v celovito blaginjo vsakega posameznika in posameznice ter se ne osredotoča samo na gospodarska vprašanja, temveč vključuje socialna, okoljska, politična in pravna ter kulturna razmerja.

Projekt je skladen predvsem s peto razvojno prioriteto *Povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja*, katere cilji so deljeni na naslednje sklope

- Trajnostno obravnavanje prebivalstva,
- Skladnejši regionalni razvoj,
- Zagotavljanje optimalnih pogojev za zdravje,
- Izboljšanje gospodarjenja s prostorom,
- Integracija okoljevarstvenih meril v sektorske politike in potrošniške vzorce.

Projekt je skladen tudi s **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije**, ki upošteva družbene, gospodarske in okoljske dejavnike prostorskega razvoja Slovenije, saj na prostorski razvoj vplivajo spremenjene družbenoekonomske in pravne razmere ter z njimi povezane razvojne opredelitve države, pospešen razvoj tržnega gospodarstva, mednarodni odnosi, globalizacija ter spremenjen geopolitični položaj Slovenije.

Cilji prostorskega razvoja so namenjeni razreševanju obstoječih in pričakovanih prostorskih problemov v Sloveniji ter preusmeritvi negativnih teženj in doseganju večje stopnje urejenosti v prostoru. Projekt CPS je skladen zlasti s 4. ciljem *Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij*:

- Varna, socialno pravična, vitalna, zdrava in urejena mesta ter druga naselja,
- Zagotavljanje kvalitete bivalnega okolja z ustrezno in racionalno infrastrukturno opremljenostjo, z razvito mrežo gospodarskih in storitvenih dejavnosti ter dostopnostjo do družbene javne infrastrukture.

Projekt je skladen tudi z **Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije**, v kateri so opredeljena izhodišča, cilji in ukrepi ter glavni nosilci prometne politike. CSP Občine Hoče-Slivnica sledi splošnim ciljem resolucije:

1. *internalizacija zunanjih stroškov, ki jih povzroča promet,*
2. *doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor,*
3. *povečanje prometne varnosti in varovanja,*
4. *učinkovita poraba energije in čisto okolje,*
5. *povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa,*
6. *prenos blaga v tranzitu na železnico,*
7. *usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema,*
8. *vzpostavljajanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev ter interesov,*
9. *ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti,*
10. *zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski kot tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja,*
11. *zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu,*
12. *optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov,*



13. vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva,
14. deregulacija posameznih podsistemov prometa in prodaja državnih lastniških deležev, skladno z obstoječo zakonodajo, kjer ni ogrožen javni interes, zasebni ponudniki pa z načelom tržnega gospodarstva lahko zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati,
15. natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi.

4 Opis variantnih rešitev

V sklopu investicije sta možni naslednji dve varianti in sicer:

- Varianta 0: Izdelava Celostne prometne strategije v Občini Hoče-Slivnica se ne izvede,
- Varianta 1: Izdelava Celostne prometne strategije v Občini Hoče-Slivnica se izvede.

4.1 VARIANTA »BREZ« INVESTICIJE

Varianta »brez investicije« je varianta, ki ne vključuje nobenih investicijskih izdatkov in pomeni ohranjanje obstoječega stanja ter posledično ne daje možnosti razvoja in sledenja ciljem trajnostnih prometnih sistemov in izboljšanju kakovosti življenja prebivalcem.

4.2 VARIANTA »Z« INVESTICIJO

V varianti z investicijo se izdelava Celostna prometna strategija Občine Hoče-Slivnica z naslednjimi sklopi dejavnosti:

- postavitve temeljev,
- analiza stanja,
- opredelitev vizije in prioritete,
- izbira ukrepov,
- načrtovanje izvajanja,
- vzpostavitev nadzora,
- sprejem CPS,
- izvajanje CPS.

Celostna prometna strategija se izvede v skladu s **Smernicami za pripravo CPS** (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012; <http://www.trajnostnamobilnost.si/en-gb/aktivnosti/publikacije.aspx>).



5 Opredelitev vrste investicije, vrednosti investicije po stalnih cenah in potrebne investicijske dokumentacije

5.1 Vrsta investicije

Občina Hoče-Slivnica je kot lokalna skupnost, skladno z zakonom, dolžna zagotavljati sredstva za investicijsko vzdrževanje in za investicije v občinsko prometno in komunalno infrastrukturo.

Navedena investicija bo financirana iz naslednjih virov:

- proračuna Občine Hoče-Slivnica
- proračuna RS (Evropski kohezijski sklad-slovenska udeležba)
- Evropskega kohezijskega sklada v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

5.2 Vrednost investicije

5.2.1 Ocena stroškov investicije

Ocena stroškov investicije je bila narejena na podlagi izvedenega javnega naročila male vrednosti.

VREDNOST IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

VREDNOST IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE
28.523,60 € z DDV

6 Opredelitev temeljnih prvin, ki določajo investicijo

6.1 Obseg in specifikacija naložbe

V sklopu projekta se bo izvedla celostna prometna strategija v Občini Hoče-Slivnica.

6.2 Časovni načrt izvedbe

Izdelava CPS se bo pričela v letu 2016 in zaključila predvidoma v pričetku leta 2017. V novembru 2015 se bo občina s projektom izdelave CPS prijavila na Javni razpis Ministrstva za infrastrukturo za sofinanciranje operacij »Celostne prometne strategije« v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.



Takoj po prejemu sklepa o izboru in podpisu pogodbe o sofinanciranju bo občina v skladu z Zakonom o javnih naročilih ZJN-2 (Uradni list RS, št. 12/13-UPB5, 19/14) objavila javno naročilo za izbiro izvajalca, ki bo izdelal CPS. Z izbranim izvajalcem se bo podpisala pogodba o izvedbi. Celoten proces izdelave CPS traja predvidoma 9 mesecev-12 mesecev.

6.3 Predvideni viri financiranja v tekočih cenah

Investicija se bo financirala iz naslednjih virov:

- proračuna Občine Hoče-Slivnica
- proračuna RS (Evropski kohezijski sklad-slovenska udeležba)
- Evropskega kohezijskega sklada v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

V sklopu javnega razpisa je predvideno, da so upravičeni stroški storitev zunanjih izvajalcev in stroški informiranja in komuniciranja. DDV ni upravičen strošek. Predvideno je sofinanciranje v deležu 85% od upravičenih stroškov. Iz navedenega izhaja, da je občina dolžna kriti 15% upravičenih stroškov in stroške DDV-ja.

Tabela: Viri financiranja investicije po **stalnih** cenah v €:

Št.	Viri financiranja investicije	2016	2017	Skupaj
1.	Proračun občine – lastna sredstva	2.630,25	876,75	3.507,00
2.	Evropski kohezijski sklad	12.669,04	4.223,01	16.892,05
3.	Evropski kohezijski sklad-slovenska udeležba	2.235,71	745,24	2.980,95
4.	Skupaj	17.535,00	5.845,00	23.380,00
5.	DDV	3.857,70	1.285,90	5.143,60
6.	Skupaj z DDV	21.392,70	7.130,90	28.523,60

Tabela: Viri financiranja investicije po **tekočih** cenah v €:

Št.	Viri financiranja investicije	2016	2017	Skupaj
1.	Proračun občine – lastna sredstva	2.630,25	876,75	3.507,00
2.	Evropski kohezijski sklad	12.669,04	4.223,01	16.892,05
3.	Evropski kohezijski sklad-slovenska udeležba	2.235,71	745,24	2.980,95
4.	Skupaj	17.535,00	5.845,00	23.380,00
5.	DDV	3.857,70	1.285,90	5.143,60
6.	Skupaj z DDV	21.392,70	7.130,90	28.523,60



Projekt izdelava CPS bo s strani Evropskega kohezijskega sklada financiran v višini 16.892,05 €, s strani Evropskega kohezijskega sklada-slovenska udeležba 2.980,95 €, s strani občine pa v višini 8.650,60 € (3.507,00 € + 5.143,60 € DDV), saj je DDV neupravičen strošek.

6.4 Prikaz rezultatov investicije

V sklopu investicije je predvidena izdelava CPS za območje Občine Hoče-Slivnica.

Izdelava CPS se bo pričela v letu 2016 in zaključila predvidoma v pričetku leta 2017. Investicija se bo financirala iz proračuna občine in iz javnega razpisa Ministrstva za infrastrukturo.

Izdelava CPS je predpogoj za koriščenje sredstev EU, ki bodo na voljo v okviru nadaljnjih razpisov s katerimi se bo CPS dejansko izvajala.

Celostno urejen promet ne pomeni zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost, manjših zastojev, bolj učinkovitih naložb, večjega zadovoljstva in manjšega onesnaženja. Prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj.

S pripravo CPS in njihovim doslednim izvajanjem bo občina stopila na pot trajnostne mobilnosti. Celostno načrtovanje prometa ima številne **koristi, ki se bodo kazale z dejanskim izvajanjem CPS:**

- Boljša kakovost bivanja
- Pozitivni učinki na okolje in zdravje
- Izboljšani mobilnost in dostopnost
- Izboljšana podoba občine
- Odločitve, ki jih podpira javnost
- Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti
- Nove in celovite politične vizije
- Izboljšanje dostopa do sredstev

7 Ugotovitev smiselnosti in možnosti izdelave predinvesticijske zasnove oz. investicijskega programa

Za izvedbo projekta smo pridobili projektantski predračun. Poleg tega je bilo potrebno izdelati Dokument identifikacije investicijskega projekta. Na podlagi izvedbe javnega naročila male vrednosti smo izbrali izvajalca za izvedbo celostne prometne strategije. Pogodbena vrednost naročila znaša 28.523,60 € z DDV, kar pomeni, da v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ ni potrebno izdelati investicijskega programa.