



MESTNA OBČINA  
**MARIBOR**

**DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

**GARAŽNA HIŠA GLAVNI TRG – STARI PERON**

**PROPLUS**  
inženiring, projektiranje d.o.o.

**Maribor, oktober 2011**

Naročnik: **MESTNA OBČINA MARIBOR**  
Ulica Heroja Staneta 1, 2000 Maribor

Investicija: **Novogradnja objekta GARAŽNA HIŠA GLAVNI TRG – STARI PERON**

Vrsta dokumenta: **Dokument identifikacije investicijskega projekta**

Številka projekta: **32/2011**

Datum: **Oktober 2011**

Izvajalec: **PROPLUS, d.o.o.**  
Strma ulica 8, 2000 Maribor

Odgovorni vodja projekta: **Bojana Sovič, univ. dipl. inž. grad.**

Dokument izdelali: **Sabina Brdnik, univ. dipl. ekon.**  
**Samo Potrč, univ. dipl. gosp. Inž.**  
**v sodelovanju s predstavniki naročnika**

PROPLUS d.o.o.  
Bojana Sovič, direktorica

## KAZALO VSEBINE

<b>1. UVODNO POJASNILO .....</b>	<b>6</b>
<b>2. NAVEDBA INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE, Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB .....</b>	<b>8</b>
<b>3. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO .....</b>	<b>9</b>
3.1. Prikaz obstoječega stanja .....	9
3.2. Opis razlogov za investicijsko namero .....	12
<b>4. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI .....</b>	<b>13</b>
4.1. Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije .....	13
4.2. Usklajenost investicijskega projekta z razvojnimi strategijami in politikami .....	13
<b>5. OPIS VARIANT »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE IN / ALI MINIMALNO VARIANTO .....</b>	<b>14</b>
5.1. Varianta »brez« investicije .....	14
5.2. Varianta »z« investicijo .....	14
<b>6. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN NAVEDBO OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI .....</b>	<b>15</b>
6.1. Vrsta investicije .....	15
6.2. Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah z navedbo osnov za oceno vrednosti .....	23
<b>7. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO .....</b>	<b>25</b>
7.1. Strokovne podlage za pripravo dokumenta identifikacije investicijskega projekta .....	25
7.2. Navedba in opis lokacije .....	25
7.2.1. Makrolokacija .....	25
7.2.2. Mikrolokacija .....	26
7.3. Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe ter viri financiranja .....	28
7.3.1. Terminski plan izvedbe investicije .....	28
7.3.2. Dinamika in viri financiranja .....	28
7.4. Varstvo okolja .....	30
7.5. Kadrovsko-organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo .....	31
7.6. Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta .....	31
<b>8. UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM .....</b>	<b>32</b>
<b>9. SKLEPNE UGOTOVITVE .....</b>	<b>33</b>
<b>10. PRILOGE .....</b>	<b>35</b>

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Podatki o investitorju oziroma naročniku .....	8
Tabela 2: Podatki o izdelovalcih investicijske dokumentacije (DIIP) .....	8
Tabela 3: Prikaz brezplačnih parkirnih mest – modre cone.....	10
Tabela 4: Prikaz parkirnih površin, namenjenih dolgotrajnemu parkiranju – bele cone .....	10
Tabela 5: Cene parkiranja na javnih plačljivih parkiriščih v lasti MOM: .....	11
Tabela 6: Prikaz razpoložljivih javnih garažnih hiš v središču mesta: .....	11
Tabela 7: Prikaz predvidenih površin .....	16
Tabela 8: Prikaz predvidenega števila parkirnih mest z izračunom izkoristka površin .....	16
Tabela 9: Projektantska ocena faze idejnega projekta (avgust 2011) – izgradnje garažne hiše s prestavitvijo komunalnih vodov:.....	24
Tabela 10: Vrednost investicije po stalnih in tekočih cenah – izgradnja garažne hiše:.....	24
Tabela 11: Okvirni terminski plan aktivnosti .....	28
Tabela 12: Dinamika financiranja po stalnih cenah (avgust 2011) v EUR.....	28
Tabela 13: Dinamika financiranja po tekočih cenah v EUR.....	29
Tabela 14: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – varianta 1 (proračun):.....	29
Tabela 15: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – varianta 2 (JZP):.....	29
Tabela 16: Okvirni terminski plan izdelave investicijske, projektne in druge dokumentacije .....	32

## KAZALO SLIK

Slika 1: Pogled na Glavni trg v Mariboru .....	12
Slika 2: Pogled na Maribor .....	25
Slika 3: Glavni trg v Mariboru – utrinki iz preteklosti.....	26
Slika 4: Glavni trg v Mariboru - danes .....	27
Slika 5: Prikaz lokacije predvidene novogradnje podzemne hiše.....	27

## 1. UVODNO POJASNILO

Mestna občina Maribor namerava prenoviti Glavni trg, Koroško cesto ter Ulico Kneza Koclja v območju starega mestnega jedra od Strossmayerjeve do Svetozarevske ulice. V sklopu te prenove se bo na mestu nekdanjega avtobusnega postajališča postavil paviljonski objekt kot reminiscenca starega avtobusnega perona. V ta namen že bil v januarju 2010 izdelan in potrjen Dokument identifikacije investicijskega projekta »Ureditev širšega območja Glavnega trga v Mariboru« (ZIM d.o.o.), ki je predvideval prenavo širšega območja Glavnega trga v obsegu:

- urbanistična ureditev in prenova Glavnega trga v Mariboru,
- postavitve paviljona Stari peron na vzhodnem delu Glavnega trga,
- prostorska sanacija Glavnega trga, s poudarkom na objektu Glavni trg 17-19 in poslovni stavbi podjetja Elektro Maribor,
- uvedba novih vsebin in revitalizacija Koroške ceste in Ulice kneza Koclja v območju starega mestnega jedra,
- izbira krajinskih prvin, kot so različne zasaditve, ozelenitve in vodne ureditve ipd.

Prenova je bila predvidena na območju Koroške ceste, Glavnega trga, Starega perona in Ulice Kneza Koclja.

Ker se v mestnem središču še vedno pojavlja manjko parkirnih površin, ki bi jih bilo, v sklopu ureditve mirujočega prometa, potrebno zagotoviti, je pod površino vzhodnega dela Glavnega trga predvidena izgradnja podzemne garaže, kapacitete 509 parkirnih mest. Navedeno je predmet tega dokumenta. Garažna hiša je predvidena v gabaritih do kletne stene poslovne stavbe »Trim« in pod delom osrednje ploščadi Kužnega znamenja. Osnova za pripravo dokumenta je izdelan idejni projekt št. 110331 (Reichenberg arhitektura d.o.o., september 2011).

Informativno pa v dokumentu prikazujemo tudi potrebno spremljajočo ureditev Glavnega trga (kar je sicer predmet že potrjenega predhodno navedenega Dokumenta identifikacije investicijskega projekta), ki jo je potrebno izvesti bodisi hkrati oziroma takoj po dokončanju izgradnje garažne hiše. Prenova trga je razdeljena na vzhodni del (območje Starega perona), za kar je idejna zasnova že na razpolago in na zahodni del (Glavni trg), kjer idejna rešitev še ni izdelana. Zaradi težke ločljivosti obeh projektov je smiselna sočasna izvedba tako garažne hiše kakor tudi ureditve trga.

V dokumentu sta glede na način financiranja prikazani dve varianti:

- Varianta 1: izgradnja garažne hiše s proračunskimi sredstvi,
- Varianta 2: izgradnja garažne hiše po modelu javno-zasebnega partnerstva.

Ne glede na način financiranja pa je smiselna izvedba garažne hiše ob hkratni ureditvi zgornjega platoja (vzhodnega in zahodnega dela) oziroma trga ter postavitvijo paviljonskih objektov. Sama izvedba projekta garažne hiše namreč ne pomeni celovitega zaključka investicije.

Zato je načrtovana hkratna oddaja del tako izgradnje garažne hiše kakor ureditve trga.

Ne glede na izbrani način financiranja, je tehnično-tehnološka rešitev v obeh obravnavanih variantah enaka. Le-ta temelji za potrebe izgradnje garažne hiše, kot že predhodno pojasnjeno, na izdelanem idejnem projektu, za ureditev zgornjega platoja pa je izvedba ustreznih projektnih rešitev v teku.

## 2. NAVEDBA INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE, Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB

**Tabela 1:** Podatki o investitorju oziroma naročniku

<b>INVESTITOR in NAROČNIK</b>	
Naziv	<b>MESTNA OBČINA MARIBOR</b>
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Franc Kangler, župan
Odgovorni za izvedbo investicijskega projekta ter nadzor nad pripravo investicijske, projektne in druge dokumentacije	Mag. Monika Kirbiš, univ. dipl. ekon., vodja Službe za razvojne projekte in investicije – projektne pisarne
Telefon	(02) 22-01-168
Fax	(02) 25-26-551
E-naslov	<a href="http://www.maribor.si">http://www.maribor.si</a>
E-pošta	mestna.obcina@maribor.si
Identifikacijska številka za DDV	SI 12709590
Matična številka	5883369000
Žig in podpis	

V varianti 1 je investitor MOM, v varianti 2 pa stopata v soinvestitorski odnos Mestna občina Maribor kot javni partner in zasebni izvajalec kot zasebni partner.

**Tabela 2:** Podatki o izdelovalcih investicijske dokumentacije (DIIP)

Naziv	<b>PROPLUS d.o.o.</b>
Naslov	Strma ulica 8, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Bojana Sovič, direktorica
Telefon	(02) 250-41-10
Telefax	(02) 250-41-35
E-pošta	proplus@proplus.si
Identifikacijska številka za DDV	SI 23447737
Matična številka	5608899
Žig in podpis	

Upravljaev objekta bo zainteresiran ponudnik, z izkušnjami pri upravljanju in trženju tovrstnih objektov.



### 3. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

#### 3.1. Prikaz obstoječega stanja

Na koncu petdesetih let je stopnja motorizacije pričela naglo naraščati, hkrati s povečanjem deleža storitvenih dejavnosti pa tudi število opravljenih poti. Naraščati je začel pritisk mirujočega prometa na proste površine, najprej v mestnih središčih, nato v večjih mestnih centrih, v obmestju in danes v lokalnih nakupovalnih centrih in na stanovanjskih ulicah.<sup>1</sup>

Vsako vozilo v določenem trenutku sodi ali med dinamični ali mirujoči promet. Mirujoči promet obsega vsa vozila, ki so parkirana za krajši ali daljši čas. Vozila so parkirana povprečno več kot 23 ur na dan oziroma opravljajo svojo osnovno funkcijo – prevoz – le 4 % celotnega časa. Če primerjamo čas obratovanja osebnih vozil in površino, ki jo zasedajo (cca 20 m<sup>2</sup>), gre za najbolj potratno (nesmiselno) rabo prostora. Moderno poslovanje in moderni način življenja je odvisen od mobilnosti, uporaba osebnih motornih vozil pa se smatra za nujno. Prav zaradi tega je načrtovanje parkirnih površin, kot ene izmed pomembnih funkcionalnih površin, postalo pomembno področje prostorskega načrtovanja, upravljanje in nadzor nad mirujočim prometom pa ena glavnih nalog prometne politike evropskih držav.<sup>2</sup>

Skladno z Odlokom o ureditvi cestnega prometa (MUV št 20/07) so javne parkirne površine:<sup>3</sup>

1. parkirne površine namenjene kratkotrajnemu brezplačnemu parkiranju – MODRE CONE,
2. parkirne površine, na katerih je uvedeno plačilo parkirnine – BELE CONE in plačljiva parkirišča,
3. parkirne površine, na katerih ni uvedeno plačilo parkirnine,
4. javne parkirne hiše,
5. ostale parkirne površine.

#### Ad 1 – parkirne površine, namenjene kratkotrajnemu brezplačnemu parkiranju – MODRE CONE

Skladno z Odlokom o ureditvi cestnega prometa je parkiranje v območju kratkotrajnega parkiranja brezplačno.

Kratkotrajno brezplačno parkiranje (časovno omejeno brezplačno parkiranje) se uvede na parkirnih pasovih v neposredni bližini upravnih funkcij.

Na parkirnih površinah namenjenih kratkotrajnemu brezplačnemu parkiranju se parkirnina ne plačuje, čas dovoljenega parkiranja pa omeji na maksimalno 60 minut.

<sup>1</sup> Povzeto po gradivu, objavljeno na internetnem naslovu: <http://www.maribor.si/povezava.aspx?pid=4367>

<sup>2</sup> Povzeto po gradivu, objavljeno na internetnem naslovu: <http://www.maribor.si/povezava.aspx?pid=4367>

<sup>3</sup> Vir: <http://www.maribor.si/povezava.aspx?pid=4367>

**Tabela 3:** Prikaz brezplačnih parkirnih mest – modre cone

Lokacija	Maksimalni čas parkiranja	Število parkirnih mest
Partizanska cesta – pred pošto	20 minut	20
Ulica heroja Staneta, odsek med Razlagovo in Maistrovo	60 minut	50
Slomškov trg – pred pošto	20 minut	10
Cankarjeva ulica, odsek med Partizansko in Razlagovo ulico	20 minut	9
Parkirna mesta pred Železniško postajo	20 minut	15
Cafova ulica	60 minut	8
Slovenska ulica pred Uradom za komunalo, promet, okolje in prostor	60 minut	3
Gregorčičeva ulica med Strossmayerjevo in Tyrševo ulico – južna stran	60 minut	12
Sodna ulica, odsek med Vošnjakovo in heroja Šlandra – južna stran	60 minut	22
Odsek med Svetozarevsko ulico in Ulico Vita Kraigherja – na južni strani cerkve	60 minut	10
<b>Skupaj</b>		<b>159</b>

**Ad 2 – parkirne površine, namenjene dolgotrajnemu parkiranju – BELE CONE**

Skladno z Odlokom o ureditvi cestnega prometa je parkiranje na parkirnih površinah namenjenih dolgotrajnemu parkiranju **odplačno**.

**Tabela 4:** Prikaz parkirnih površin, namenjenih dolgotrajnemu parkiranju – bele cone

Cona	Ulice v okviru cone	Število parkirnih mest
CONA 1	Prešernova ulica, Razlagova ulica, Cafova ulica, Maistrova ulica, Cankarjeva ulica, Kersnikova ulica, Kopitarjeva ulica, Trg Borisa Kidriča, Partizanska cesta	378
CONA 2	Ulica Heroja Bračiča, Ulica heroja Šlandra, Sodna ulica	100
CONA 3	Trg generala Maistra, Krekova ulica, Gregorčičeva ulica, Mladinska ulica, Ulica heroja Tomšiča, Tyrševo ulica, Gledališka ulica, Trubarjeva ulica, Strossmayerjeva ulica	698
CONA 4	Slomškov trg, Slovenska ulica, Orožnova ulica, Glavni trg in Židovska ulica, Lent (zahodno od Starega mostu, Usnjarska ulica)	317
CONA 5	Gregorčičeva ulica, odsek med Strossmayerjevo in Kajuhovo	103
CONA 6	Smetanova ulica in Lent (med Pristanom in Sodnim stolpom)	232
<b>Skupaj</b>		<b>1.828</b>

**Tabela 5:** Cene parkiranja na javnih plačljivih parkiriščih v lasti MOM:<sup>4</sup>

Parkirišče	Kapaciteta	Cena za 1 uro	Mesečni najem	Upravnik
MLINSKA ULICA	89	1,00	od 55,00 do 65 EUR	INDOMA d.o.o.
RAKUŠEV TRG	86	1,00	od 55,00 do 65 EUR	INDOMA d.o.o.
SODNA ULICA IN ULICA TALCEV	86	1,00	od 55,00 do 65 EUR	INDOMA d.o.o.
LOŠKA ULICA - LENT	89	1,00	od 55,00 do 65 EUR	INDOMA d.o.o.
ŽELEZNIŠKA POSTAJA Partizanska cesta	89	1,00	od 55,00 do 65 EUR	INDOMA d.o.o.
<b>Skupaj</b>	<b>439</b>			
<b>Povprečje</b>		<b>1,00</b>	<b>60,00</b>	

Ad 3 – parkirne površine, na katerih ni uvedeno plačilo parkirnine

**Brezplačno** dolgotrajno parkiranje ostaja na parkirnih površinah, katere so že sedaj namenjene takšnemu parkiranju in nekatere se postopoma (fazno) vključujejo v sistem odplačnega parkiranja na podlagi spremljanja uvedbe ukrepov na področju parkiranja in analize podatkov v pristojnih službah mestne uprave MOM.

Ad 4 – javne parkirne hiše

Kot javne garaže so mišljene garaže, ki funkcionirajo kot javne, saj imajo javno dostopne parkirne površine – bolnica, City, Kolosej, Pristan, Forum...

**Tabela 6:** Prikaz razpoložljivih javnih garažnih hiš v središču mesta:<sup>5</sup>

Garažna hiša	Naslov	Št. parkirnih mest	Cena za 1 uro	Mesečni najem
F-City	Ulica Vita Kraigherja 5	980	1,60	od 80,40
Kolosej	Loška ulica 13	650	1,40	60,00
Forum	Cankarjeva ulica 6	330	1,00	84,00
Pristan	Koroška cesta 35	295	0,70	64,00
Tržnica Maribor	Vodnikov trg 5	290	1,00	60,00 <sup>6</sup>
UKC Maribor	Ljubljanska ulica 5	961	1,30	68,00
<b>Skupaj</b>		<b>3.506</b>		
<b>Povprečje</b>			<b>1,17</b>	<b>69,40</b>

V prikazu niso zajete javne parkirne hiše oziroma parkirišča v sklopu trgovskih centrov (npr. Europark,...).

Ad 5 – ostale parkirne površine

To so parkirne površine, ki se uporabljajo za parkiranje:

- vozil voznikov, ki prevažajo otroke v in iz vzgojno-varstvenih ustanov in osnovnih šol;
- službenih vozil, vozil organov lokalne skupnosti, vozil državnih organov in tujih diplomatskih predstavništav.

<sup>4</sup> Vir: <http://www.maribor.si/povezava.aspx?pid=5749>

<sup>5</sup> Vir: <http://www.maribor.si/povezava.aspx?pid=5749>

<sup>6</sup> Cena korigirana glede na zadnje razpoložljive informacije (avgust 2011)

V juniju 2009 je bil s strani ZUM d.o.o. izdelan Razvojni program za področje parkiranja, ki predvideva okvirni manjko parkirnih površin na levem bregu Drave – cca 5.500 parkirnih mest. Navedeno tudi opravičuje izgradnjo garažne hiše.

### **3.2. Opis razlogov za investicijsko namero**

Ker se v strogem mestnem središču še vedno kaže potreba po zagotovitvi dodatnih parkirnih mest, je načrtovana izgradnja garažne hiše kapacitete 509 parkirnih mest na območju Glavnega trga.

Vzporedno z izgradnjo garažne hiše oziroma takoj po dokončanju le-te pa je predvidena ureditev območja Starega perona in Glavnega trga. Ureditev trga predstavlja del načrtovane prenove Glavnega trga, Koroške ceste ter Ulice Kneza Koclja v območju starega mestnega jedra, od Strossmayerjeve do Svetozarevske ulice.

**Slika 1:** Pogled na Glavni trg v Mariboru<sup>7</sup>



Mestna občina je začela pred dvema letoma urejati prometne površine na vzhodnem delu Glavnega trga in sicer z ureditvijo krožišča pred glavnim mostom in prometnega otoka avtobusne postaje. Izvedena je le ploščad brez objektov, urbane opreme in zelenja.

<sup>7</sup> Vir: Programsko-projektna naloga: Novogradnja objekta garažna hiša Glavni trg – Stari peron Projektna naloga št. 07/PN/2011 (Proplus d.o.o., maj 2011)

## **4. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI**

### **4.1. Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije**

Namen investicije je pod Glavnim trgom v Mariboru zagotoviti cca. 500 parkirnih mest.

Cilji investicije:

- izgradnja garažne hiše kapacitete 509 parkirnih mest (v okviru le-teh tudi za potrebe parkiranja invalidov), pridobitev funkcionalnega objekta (velikost parkirnega mesta minimalno 250 x 500 cm),
- pridobiti rešitev, ki bo dosegala optimalno uporabno vrednost s svojo funkcionalno organizacijo in namensko uporabo prostorov v objektu, racionalnost v času gradnje in vzdrževanje objekta, opravičiti stroške investicijskega in tekočega vzdrževanja,
- vzpostavitev potrebnih peš povezav objekta z Lentom, obstoječo garažo pod poslovno stavbo »Trim« in predvideno knjižnico na Rotovškem trgu,
- zgraditi objekt, odgovoren do okolja z minimalnimi posledicami za naravo ter z vso odgovornostjo za zdravje in varnost zaposlenih uporabnikov.

### **4.2. Usklajenost investicijskega projekta z razvojnimi strategijami in politikami**

Sprejeti oz. veljavni dokumenti, ki predstavljajo izhodišče za sprejemanje ukrepov na področju prometne in v okviru nje tudi parkirne politike v mestu sta dva akta:

- Resolucija o prometni politiki RS (Ur. l. RS, št. 58/06), z relevantnimi cilji: učinkovita poraba energije in čisto okolje in sprememba potovalnih navad v mestu,
- Občinski program varstva okolja za Maribor za obdobje 2008 – 2013 (MUV št. 10/2008, sprejet na 16. seji Mestnega sveta MOM dne 31.3.2008) in to strateški cilj 4: trajnostno usmerjen razvoj prometa z vsemi sistemskimi in operativnimi cilji ter navedenimi ukrepi za doseg te. Operativni cilji so naslednji:
  - povečanje deleža javnega prevoza na 25% vseh poti v mestu,
  - povečanje deleža kolesarjenja na 25% vseh poti v mestu,
  - povečanje deleža pešačenja na 25% vseh poti v mestu,
  - zmanjšanje deleža uporabe osebnih avtomobilov na 25% vseh poti v mestu.

V Resoluciji o prometni politiki RS je velik poudarek dan spodbujanju uporabe javnega prevoza potnikov, kot enega izmed načinov prevoza, ki sledi trajnostni mobilnosti. Iz izkušenj evropskih mest, tudi takšnih, ki so primerljivi z Mariborom (velikosti, št. prebivalcev, funkcije v mestu,...) izhaja, da je najuspešnejši sistem ukrepov, ki vključuje indirektne in direktne ukrepe oz. kombinacija ukrepov za večjo uporabo javnega potniškega prometa, pa tudi »mehkih« oblik prometa: peš in kolesarjenja (namenske površine ipd.) in manjšo uporabo osebnega motornega prometa (ukrepi kontrole, zaračunavanje ipd.).

Projekt je skladen z »Razvojnim programom za področje parkiranja« (2009), saj pripomore k zagotovitvi manjkajočih parkirnih mest na levem bregu Drave.

## 5. OPIS VARIANT »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE IN / ALI MINIMALNO VARIANTO

### 5.1. *Varianta »brez« investicije*

Varianta »brez« investicije pomeni nezagotavljanje dodatnih manjkajočih parkirnih mest v mestu in dolgoročno ne pomeni rešitve problema.

### 5.2. *Varianta »z« investicijo*

**Varianta »z« investicijo** predvideva izgradnjo objekta garažne hiše na Glavnem trgu, na podlagi izdelanega idejnega projekta št. 110331 (Reichenberg arhitektura d.o.o., september 2011), odgovorni vodja projekta Bogdan Reichenberg, u.d.i.a.

Pod površino vzhodnega dela Glavnega trga v Mariboru je predvidena izgradnja podzemne garaže kapacitete 509 parkirnih mest do kletne stene poslovne stavbe »Trim« in pod delom osrednje ploščadi Kužnega znamenja, z uvozno izvoznim cestnim priključkom v smeri Ulice Kneza Koclja in uvozno izvoznim priključkom proti jugu na nivoju Ulice ob Bregu na Lentu. Vhodi in izhodi za pešce so locirani na treh mestih; glavni se nahaja pred mestno hišo "Rotovž", dva pa južno na površini trga pred poslovno stavbo "Tima". Predviden je še podzemni prehod iz garaže v mestno hišo "Rotovž".

V dokumentu sta, glede na način izvedbe oziroma financiranja, obdelani dve varianti:

- Varianta 1: izgradnja garažne hiše s proračunskimi sredstvi,
- Varianta 2: izgradnja garažne hiše na podlagi javno-zasebnega partnerstva.

Tehnično-tehnološka rešitev je v obeh obravnavnih variantah identična in temelji na izdelanem idejnem projektu.

Nadaljevanje projekta pa pomeni ureditev zgornjega platoja, ki pomeni na vzhodnem delu postavitev paviljonskih objektov, pokritih s pergolo, za kar je bila že izdelana idejna zasnova št. 100220 (Reichenberg arhitektura d.o.o., september 2011) ter ureditev zahodnega dela, za kar je bila izvedena le natečajna rešitev, medtem ko idejna zasnova še ni narejena, oboje pa predstavlja del projekta, obravnavanega v Dokumentu identifikacije investicijskega projekta »Ureditev širšega območja Glavnega trga v Mariboru« (ZIM d.o.o., januar 2010).

## 6. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN NAVEDBO OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI

### 6.1. Vrsta investicije

V nadaljevanju podajamo opis obsegov iz izdelanega idejnega projekta št. 110331 (Reichenberg arhitektura d.o.o., september 2011).

Predvidena je izgradnja podzemne garaže pod Glavnim trgom – pod vzhodno in delom osrednje ploščadi Glavnega trga:

- mesto uvozno – izvozne rampe na Ulici kneza Koclja,
- 3 podzemne etaže, maksimalna globina objekta, spodnja kota 253,85 m.n.m.,
- predviden izvoz tretje kletne etaže na Usnjarsko ulico,
- predvidena povezava druge kletne etaže z obstoječo garažo objekta na Vojašniško ulico,
- predviden izhod proti Lentu za uporabnike v prvi kletni etaži (navezava na Dravsko ulico),
- podzemna povezava z obstoječo garažo poslovne stavbe „TRIM“.

Predvidena garaža s skupno površino cca 16.780 m<sup>2</sup> in kapaciteto 509 parkirnih mest sestoji iz treh podzemnih etaž K1+K2+K3.

Predvidena je izgradnja podzemne garaže pod površino vzhodnega dela Glavnega trga, do kletne stene poslovne stavbe „TRIM“ in pod delom osrednje ploščadi do Kužnega znamenja. Objekt ima bruto površino etaže ca 5.765 m<sup>2</sup> + uvozno – izvozna rampa 445 m<sup>2</sup> + podzemna povezava obstoječe garaže poslovne stavbe 125 m<sup>2</sup> + izvoz iz tretje etaže 145 m<sup>2</sup>. Skupno znaša bruto kvadratura garaže z vsemi priključki 18.016 m<sup>2</sup>, kapaciteta je 509 parkirnih mest. Garaža ima organiziran pravokotni način parkiranja, parkirna mesta so dimenzije 250 x 500 cm, mesta za invalide so razširjena z dodatnim pasom širine 100 cm. Promet poteka dvosmerno na dveh voznih pasovih širine 2 x 300 cm. Garaža je formirana v treh etažah, svetla mera etaže 240 cm + 40 cm za inštalacijski prostor. Obod je armiranobetonska stena, nosilna konstrukcija – AB stebri v ustreznem rastru. Za potrebe vertikalnih komunikacij so predvidena 3 stopnišča v kombinaciji z dvigali, ki so dimenzionirana ustrezno glede na kapaciteto in tehnične smernice požarne varnosti v stavbah. Izhodi nad koto terena, so pozicionirani v novih paviljonih in/oz. v objekt mestne hiše „Rotovž“ na robu Glavnega trga. Tukaj so nameščeni tudi avtomati za plačilo parkirnega lističa. Prezračevanje je prisilno s prečno zagotovitvijo zamenjave zraka preko ustrezno dimenzioniranih odprtih – zunanjih jaškov. Za kontrolo morebitnega povečanja koncentracije CO<sup>2</sup> se v garaži namesti alarmna naprava s senzorji. Na ogrevani uvozno - izvozni rampi iz Ul. Kneza Koclja in na priključku tretje kleti z Ul. Ob bregu je predvidena avtomatska zapornica z avtomatom izdaje parkirnega lističa in namestitvev semaforja s prikazom zasedenosti garaže. Za potrebe parkiranja invalidov je v skladu s predpisi namenjeno potrebno število parkirnih mest (5 % = 26 PM). Objekt podzemne garaže ima gasilni sistem „šprinkler“. Za nemoteno delovanje sistema, so na južni strani garaže ob Starem mostu predvideni tehnični prostori strojnice, agregata in bazena volumna 80 m<sup>3</sup>. Za polnjenje bazena bo izveden zunanji priključek, dostopen izpod prvega oboka Starega mosta. Izgradnja garaže zahteva prestavitev obstoječe stikalne postaje. V ta namen so zagotovljeni prostori v novo načrtovani garaži.



Izgradnja podzemne garaže bo bistveno vplivala na reorganizacijo vzhodnega dela Glavnega trga. Potek trase ceste se prestavi proti objektom na jugu tega dela Glavnega trga. Vozna površina je omejena z betonskimi okvirji- konfini, dimenzije 40/40/40, znotraj okvirja je nizka cestna razsvetljava. Na mestih vhodov v posamezna dvorišča se za stanovalce in intervenco konfini pogrezajo. Sedanje križišče je ukinjeno, na njegovo mesto je postavljeno trikrako križišče, ki omogoča obojestransko zavijanje na most. Promet po mostu je dvosmerni, kakor tudi tlakovana prometna površina po vzhodnem delu Glavnega trga in ulici Kneza Koclja, vozišče je široko 2 x 3,0 m. Parkirišč v celotnem območju ni, s časovnim in težnostnim režimom je potrebno omejiti dostavo. V ureditvi dela ploščadi Glavnega trga je predvidena povezave izteka Gosposke ulice preko novega stopnišča pod prvim obokom starega mosta z Dravsko ulico. Uvozno – izvozna rampa v novo garažo je predvidena iz Ul. Kneza Koclja, kjer je potrebna tudi reorganizacija voznih pasov. Predvidena rampa je v sredini vozišča, levo in desno pa je prostor, potreben za izvedbo voznega pasu mimo. Pred objektom „Elektro“ je locirano avtobusno postajališče. Ploščad vzhodnega dela Glavnega trga predstavlja izvedba zelenega habitata, dreves, grmovnic in različno obdelanih tlakovanih ploskev. Na tej površini so organizirani paviljoni namenjeni izhodu oz. dostopu do podzemne garaže. Prometna ureditev je vodena podrejeno, kar pomeni brez višinskih razlik med cestiščem in pločnikom.

**Tabela 7:** Prikaz predvidenih površin

<b>KLET 1</b>	
Uvozno-izvozna rampa	445,00 m <sup>2</sup>
Navezava na TRIM garažo	123,25 m <sup>2</sup>
Garaža	4.995,60 m <sup>2</sup>
Predprostori evak. izhodov	50,65 m <sup>2</sup>
stopnišča	78,00 m <sup>2</sup>
Tehnični prostori	182,95 m <sup>2</sup>
<b>SKUPAJ KLET 1</b>	<b>5.875,45 m<sup>2</sup></b>
<b>KLET 2</b>	
garaža	5.096,00 m <sup>2</sup>
Predprostori evak. izhodov	46,00 m <sup>2</sup>
Stopnišča, povezovalni hodnik/Rotovžl	101,80 m <sup>2</sup>
Tehnični prostori	171,10 m <sup>2</sup>
<b>SKUPAJ KLET 2</b>	<b>5.414,90 m<sup>2</sup></b>
<b>KLET 3</b>	
Garaža	5.096,00 m <sup>2</sup>
Predprostori evak. izhodov	46,00 m <sup>2</sup>
Stopnišča, dvigali	65,35 m <sup>2</sup>
Tehnični prostori	282,00 m <sup>2</sup>
<b>SKUPAJ KLET 3</b>	<b>5.489,35 m<sup>2</sup></b>
<b>PODZEMNA GARAŽA - skupaj</b>	<b>16.779,70 m<sup>2</sup></b>

**Tabela 8:** Prikaz predvidenega števila parkirnih mest z izračunom izkoristka površin

Opis	Vrednost
Kapaciteta	<b>509 parkirnih mest</b>
Izračun izkoristka površin za parkirna mesta	
- Garaža/parkirno mesto	32,96 m <sup>2</sup>
- Garaža (PM+vozišče+rampe)/PM	30,71 m <sup>2</sup>



## **Nizke gradnje**

Predvidena je izvedba potrebnih rušitev in prestavitev obstoječe javne kanalizacije, potrebnega hišnega priključka kanalizacije ter zagotavljanja obnove obstoječih hišnih priključkov objektov na nove predstavljene zbirne javne kanale.

Za izvedbo predvidenega objekta se v tangiranem območju pripravi potrebna gradbena jama.

Prestavitev obstoječih komunalnih vodov je potrebno izvajati pred izkopom gradbene jame objekta, saj je potrebno zagotoviti nemoteno oskrbo in delovanje hišnih priključkov obstoječih objektov v okolici ter delovanje javnih komunalnih mrež v tem delu mesta.

Zato se izvedejo najprej izkopi v območju predvidenih prestavitev javnih zbirnih kanalov iz gabarita predvidene garaže. Nato se izvedejo polaganja globokih kanalizacijskih cevi večjih dimenzij z zagotavljanjem potrebne obstoječe pretočnosti. Ko se izvedejo prestavitve zbirnih kanalov se preveže obstoječe hišne priključke okoliških objektov na nove kanale ter zagotovi odvodnjavanje padavinskih vod iz obstoječe površine pred in med gradnjo podzemne garaže.

Končno odvodnjavanje padavinskih vod iz utrjenih površin v območju obdelave se uredi z izvedbo površin Glavnega trga.

Po izvedbi kanalizacije se izvede prestavitve transportnih plinovodov in vodovodov ter sekundarne razvode s hišnimi priključki.

Nazadnje se izvede prestavitve elektro in telekomunikacijskih podzemnih vodov z vsemi potrebnimi priključki.

Površine v območju prestavitev komunalnih vodov se sproti začasno protiprašno utrjuje in vzdržuje potrebne prometne poti, ki so potrebne za zagotavljanje prometa pešcev, kolesarjev in motornih vozil. Posebej se v času gradnje skrbi za zagotavljanje stalnega dostopa do okoliških objektov stanovalcem, poslovnim subjektom ter za slučaj intervencije reševalnih služb ob nesrečah.

## **Prometna ureditev podzemne garaže**

Uvozno izvozni priključek na Ulico Kneza Koclja se izvede v osi ulice v smeri proti vzhodu po ogrevani dovozni klančini. Ker v bodoče ni predviden javni promet v območje na nivoju utrditve Glavnega trga z izjemo avtobusnega prometa, dostavnega prometa in prometa intervencijskih vozil, se glavni prometni tokovi odvijajo po vzporednih voznih pasovih, ki v območju pred križiščem Ulice Kneza Koclja in Svetozarevske ulice prehajajo na nov prometni režim predvidenega krožišča (ločena projektna dokumentacija – ni predmet projekta).

Uvozno izvozni priključek na Ulico ob Bregu na Lentu se izvede v območju neposredno ob starem Dravskem mostu. Priključek je pravokoten, opremljen s predpisano prometno signalizacijo.

Uvoz in izvoz iz podzemne garaže se kontrolira s pomočjo avtomatskih zapornic ter sistema elektronskega vodenja plačila parkirnine.

Prometne obremenitve na javno prometno mrežo vsled izgradnje predvidene podzemne garaže bo podrobneje obdelano v prometni študiji (Cestno prometni inštitut d.o.o. iz Maribora).

## **Odvodnjavanje padavinske vode in odpadne sanitarne vode iz podzemne garaže**

Zagotovi se odvodnjavanje vseh utrjenih površin, preko vzdolžnih in prečnih sklonov, koritnic ob robnikih ali asfaltnih muld v cestne požiralnike in dalje preko nove prestavljene vodotesne zbirne kanalizacije v javno kanalizacijo.

Prestavitve obstoječih kanalov in hišnih priključkov ter novi hišni priključek na obstoječi javni kanal se izvedejo v skladu z izdanimi soglasji upravljavca javne kanalizacije.

Revizijski jaški kanalizacije so locirani na vseh predvidenih priključkih kanala in v točkah spremembe smeri kanala.

Meteorna kanalizacija in kanalizacija odpadnih sanitarnih vod sta izdelani ločeno, vodotesno za preseke pod DN400 iz polnoobetoniranih PVC cevi s padci od 0,5% do 2,0% ter za preseke večje od DN400 iz betonskih cevi okroglega preseka.

Hišni priključek odpadne sanitarne vode iz območja podzemne garaže se izvede na jugu - v območju uvozno izvoznega cestnega priključka na Ulico ob Bregu.

Vse vode iz povoznih površin (taljenje snega, linijski požiralniki na uvozni klančini - 15l/s in voda za gašenje) se spelje po novi vodotesni kanalizaciji do črpalne postaje z dvema črpalkama in dalje v primerno dimenzioniran usedalnik mehanskih delcev in lovilec lahkih tekočin v skladu z veljavnimi predpisi ter po gravitacijski kanalski povezavi na javni zbirni kanal v Ulici ob Bregu.

## **Elektro instalacije**

Za potrebe napajanja garaže z električno energijo se predvideva el. moč  $P_k=300$  kW. Najbližja možna napajalna točka za garažo je transformatorska postaja TP14 - Glavni trg - most, ki se nahaja na južnem robu garaže, pri mostu.

Glavni električni porabniki v garaži so:

- |   |        |
|---|--------|
| - razsvetljava (splošna in varnostna):          | 24 kW  |
| - prezračevanje in odvod dima v primeru požara: | 200 kW |
| - električno ogrevanje ramp:                    | 40 kW  |
| - dvigala za vertikalno komunikacijo:           | 12 kW  |
| - ostali manjši porabniki:                      | 24 kW  |

V primeru daljšega izpada napajanja objekta z električno energijo je predviden diesel električni agregat odgovarjajoče moči. Tako bo garaža ob izpadu obratovala nemoteno.

Za agregat je predvidena strojnica v tretji kleti. Glavni razdelilci za garažo bodo v tehničnem prostoru v 2. kleti.

Sprinkler sistem ima svoj diesel agregat za potrebe gašenja, tako da v primeru gašenja ne potrebuje električne energije.

Ostali manjši električni porabniki bodo:

- sistem javljanja požara,
- meritve koncentracije CO,
- el. zapornica v povezavi s parkirnim avtomatom,
- video nadzorni sistem,
- sistem tehničnega varovanja,...

Garažo se priklopi na obstoječe TK omrežje, predvidi se nova TK kabelska kanalizacija. Predvidenih je cca 10 števil.

## **Strojne instalacije**

Zaradi izgradnje podzemne garaže bo potrebno preurediti in odmakniti obstoječe komunalne vode:

- vodovodni cevovodi s hišnimi priključki,
- instalacija zemeljskega plina s hišnimi priključki,
- elektro instalacije,
- komunikacijske instalacije.

## Prezračevanje podzemne garaže

Garaža bo namenjena predvsem bližnjim stanovalcem in poslovnemu parkiranju, v manjši meri pa tudi nakupovalcem. Vse tri garažne etaže se prezračujejo prisilno.

Skupni odvod je porazdeljen na tri prezračevalne sisteme tako, da vsak v slučaju okvare enega ventilatorja, druga dva pokriva še 2/3 skupnega odvoda.

## **POŽARNO PREZRAČEVANJE PODZEMNE GARAŽE**

V slučaju požara je v skladu s konceptom študije požarne varnosti potrebno odsesati ustrezno količino hladnega mokrega dima zaradi uporabe sprinkler sistema.

## **VENTILATORJI IN KRMILJENJE PREZRAČEVANJA**

Za vse etaže garaže je uporabljen sistem potisne ventilacije s potisnimi - jet ventilatorji. Pod strop posamezne etaže je nameščeno določeno število potisnih ventilatorjev, ki zagotavljajo, da se ustvari zadostno gibanje zraka. Potisni ventilatorji obratujejo tako v času CO prezračevanja kakor tudi v času požarnega prezračevanja. S potisnimi ventilatorji se zrak potisne proti odsesovalnima odprtinama pri čemer se zagotavlja, da ne nastajajo mrtvi koti, v katerih se lahko nabirajo dim ali CO onesnažen zrak. Potisni ventilatorji so v dvohitrostni izvedbi kategorije F300. Pripadajoči krmilni sistem na osnovi pojava povečane koncentracije CO oziroma dima in toplote v slučaju požara, aktivira ustrezne impulzne ventilatorje, kakor dovodne in odvodne ventilatorje za reguliranje smeri dima in dovod svežega zraka.

Odsesalna ventilatorja V1, V2 in V3 so srednjetačni kanalski aksialni dvohitrostni ventilator za CO prezračevanje ter odvod hladnega mokrega dima v primeru požara. Nameščeni so v ventilatorskih strojnica v kleti 1.. Vpihujejo zavrženi zrak preko zunanjih rešetk v zunanje jaške. Ventilatorske strojnice so po vertikali povezani z gradbenimi jaški. Na te jaške pa so pod stropom posamezne etaže priključeni prezračevalni kanali zaključeni z dimnimi loputami DPL-7 s požarno odpornostjo EI90 z elektromotornim pogonom. Naloga teh loput je odpiranje in zapiranje posamezne prezračevalne veje v odvisnosti od načina prezračevanja (CO prezračevanje ali požarno prezračevanje). Prav tako so predvideni tudi kot dušilni elementi v slučaju CO prezračevanja.

## KRMILJENJE VENTILACIJSKIH SISTEMOV

Skladno s predpisi je parkirna garaža opremljena z napravami za merjenje koncentracije ogljikovega monoksida, ki krmili delovanje ventilacijskih naprav in sproža alarm pri morebitnih prekoračitvah vrednosti CO.

## DOVOD SVEŽEGA ZRAKA V POSAMEZNE GARAŽNE ETAŽE

Sveži zrak, ki nadomešča iz garažnih etaž odsesani zavrženi zrak, vstopa iz okolice delno preko odprtih vrat za dostop z rampe oziroma skozi vertikalne gradbene kanale na obodnih stenah garaže. Hitrost zraka na posamezni dovodni rešetki je max. 5,0 m/s, da se v čim večji meri prepreči vrtinčenje plasti dimnih plinov pod stropom garaže. Dovodne rešetke svežega zraka so nameščene v zunanji steni 10 cm od tal.

## SPRINKLER INSTALACIJA PODZEMNE GARAŽE

Za požarne potrebe vseh treh etaž podzemne garaže je predvidena suha hidrantna mreža zaradi obstajanja nevarnosti zmrzovanja. Sprinkler instalacija se projektira v skladu s predpisi SIST EN 12845:2005 in Študiji požarne varnosti.

## Vodovod, kanalizacija podzemne garaže

### VODOVOD ZA POTREBE PODZEMNE GARAŽE

Voda je predvidena samo za potrebe požarnih zahtev - notranjih hidrantov in polnjenje sprinkler bazena. Objekt bo priključen na javno vodovodno omrežje - LŽ100 ki prihaja iz zahodne strani Glavnega trga. Za odčitavanje porabe vode 15 l/s = 54 m<sup>3</sup>/h bo v tehničnem prostoru v kleti K3 vgrajen skupni volumetrični obračunski vodomern DN 80 z daljinskim odčitavanje porabe vode.

### PROTIPOŽARNA ZAŠČITA

Za gašenje začetnih požarov bo vgrajena suha hidrantna mreža. Za suho hidrantno mrežo bo predviden avtomatsko polnilni praznilni ventil in izpusti vertikal v kleti 3. Na vertikale bodo v vsaki etaži priključene zidne hidrantne omarice opremljene s 30 m gumi cevi DN25 na navijalnem bobnu, ročnikom in gasilskim ventilom ter elektro končnim stikalom.

Za začetno gašenje bodo vgrajeni aparati za gašenje ABC-6 in CO<sub>2</sub>-5, ki bodo nameščeni na dostopna mesto v vsaki etaži. Za posredno gašenje pa se koristijo hidranti na uličnih vodih javnega vodovodnega omrežja.

### HIŠNA KANALIZACIJA

Vertikalna in horizontalna fekalna kanalizacija bo izvedena s PP - polipropilenskimi kanalizacijskimi cevmi in fazonskimi kosi. Horizontalni razvod bo speljan pod stropom kleti K3 z vertikalami do kleti K1. Na vertikale bodo priključeni posamezni odtoki LŽ talni odtoki.

Horizontalni razvod v kleti K3 bo priključen na črpalno postajo z dvema črpalkama od koder se prečrpava v lovilnik lahkih tekočin in nato v jašek zunanje kanalizacije v smeri Dravske ulice. Predvidena je kompaktna postaja z dvema črpalkama.

### HIŠNI PRIKLJUČEK

Objekt se priključi na novi ulični vodovod, ki bo potekal ob južni strani podzemne garaže. Tlak v omrežju znaša ca 4,2 bar.

### TEHNIČNA IZVEDBA PRIKLJUČNEGA CEVOVODA

Materiali, iz katerih so izdelani elementi vodovoda, vključno s tesnili, ki pridejo v stik z vodo, ne smejo glede fizikalnih, kemijskih ali mikrobioloških lastnosti vplivati na kakovost vode, kar mora biti potrjeno z ustreznimi dokazili.

Priključni cevovod se izvede z LŽ Duktilno cevjo DN 100. Cev hišnega priključka se položi v padcu proti uličnemu cevovodu. Cev priključnega cevovoda in hišnega priključka mora biti na območju, kjer je vgrajena v teren, položena na peščeno posteljico debeline 10 cm iz dvakrat sejanega peska ter obsipana in zasipana s tem materialom v višini najmanj 10 cm nad temenom zaščitne cevi.

Trasa priključka naj poteka po javnih zemljiščih.

#### MERILNO MESTO

Merilno mesto bo predvideno v tehničnem prostoru kleti K3. Za odčitavanje porabe je predviden volumetrični obračunski vodomer DN 80 z daljinskim odčitavanjem.

#### PORABA HLADNE VODE

Količina vode za gašenje z notranjimi hidranti v podzemni garaži je po Konceptu študiji požarne varnosti garažah 15 l/s ali 54 m<sup>3</sup>/h.

Za odčitavanje porabe vode ustreza volumetrični obračunski vodomer DN 80.

#### Prestavitev komunalnih vodov

V okviru prestavitve komunalnih vodov je načrtovana:

- prestavitev obstoječega vodovodnega omrežja
- in prestavitev obstoječega razvoda zemeljskega plina.

#### UREDITEV GLAVNEGA TRGA

V nadaljevanju je zgolj informativno podan povzetek ureditve vzhodnega dela Glavnega trga v okvirni velikosti cca 6.000 m<sup>2</sup>, za kar je bila idejna zasnova že izdelana. Za ureditev zahodnega dela, ki je ocenjena prav tako na okvirno cca 6.000 m<sup>2</sup> idejna zasnova še ni izdelana.

#### UREDITEV GLAVNEGA TRGA – VZHOD – območje nekdanjega avtobusnega perona

Predstavlja vzhodni del Glavnega trga, ki je nastal deloma po izgradnji državnega mostu in deloma po bombardiranju mesta v II. svetovni vojni. Nastale vrzeli je v manjši meri zapolnila poslovna stavba zgrajena v 80-tih letih, z izgradnjo avtobusne postaje ob Mlinski ulici pa je na pomenu izgubil tudi avtobusni peron. Osnovno idejo ureditve predstavlja misel o ponovni zapolnitvi prostora. To zapolnitev predstavlja izvedba zelenega habitata, dreves, grmovnic in različno obdelanih ploskev, preko katerih je raztegnjena struktura, nova mestna pergola.

Pod njo so organizirani paviljoni z mestnim funkcijami – gostinski paviljon, sladoled, trafika, ki povezani med seboj pod difuzno svetlobo pergole tvorijo duhovni, virtualni re-make nekdanji strukturi avtobusnega perona. Od petih paviljonov sta dva namenjena izhodu oz. dostopu do podzemne garaže. Predlog ureditve prometa predvideva njegovo postopno zmanjševanje znotraj območja starega mestnega jedra. Preostala prometna ureditev je vodena podrejeno, kar pomeni brez višinskih razlik med cestiščem in pločnikom. Vozna površina je omejena z betonskimi okvirji - konfini, dimenzije 40/40/40, znotraj okvirja je nizka ambientalna razsvetljava, hitrost vozil se omeji na 10 km/h. Sedanje križišče, ki uvaja sisteme udobnega prometnega zavijanja je ukinjeno, na njegovo mesto je postavljeno trikrako križišče, ki omogoča obojestransko zavijanje na most. Promet po mostu je dvosmerni, kakor tudi tlakovana prometna površina po vzhodnem delu Glavnega trga in ulici Kneza Koclja, vozišče je široko 2 x 3,0 m. Potek trase ceste se prestavi proti objektom na jugu tega dela Glavnega trga.

Posebno okoliščino predstavlja dejstvo, da je celotna ureditev formirana na strehi bodoče garaže, ki bo bistveno vplivala na reorganizacijo vzhodnega dela Glavnega trga. Garaža je locirana med objekti z namenom povezovanja vitalnih mestnih programov - Rotovža, Mestne knjižnice, Velike kavarne in dveh

sosejnih garaž - pod blagovnico Trim in pod Usnjarsko ulico. Uvozi v garažo so v ulici Kneza Koclja, njihova postavitve pogojuje organizacijo prostora in vodenje prometnih tokov.

Parkirišč v celotnem območju ni, s časovnim in težnostnim režimom je potrebno omejiti dostavo. Na določenih obrobni delih ploščadi so predvidene delovno-postavitvene površine za gasilce. Smisel ureditve je v favoriziranju in urejanju površin za pešca s poudarjeno potezo povezave izteka Gosposke ulice preko novega stopnišča pod prvim obokom starega mosta v Dravsko ulico. Ta povezava bi naj dodatno učvrstila stik srednjeveškega mestnega jedra z obalo Drave.

Površina območja prenove dela Glavnega trga – vzhod je cca 6000m<sup>2</sup>.

## **6.2. Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah z navedbo osnov za oceno vrednosti**

### **Izhodišča za določitev ocene investicijske vrednosti:**

- oceno GOI del povzemamo iz projektantske ocene, faze idejnega projekta (Reichenberg arhitektura d.o.o., september 2011),
- ostale stroške ocenjujemo v % od GOI del:
  - investicijska dokumentacija, inženiring, nadzor v višini 3,1%,
  - projektna dokumentacija v višini 3,7 %;
  - komunalna opremljenost zemljišča v višini 7%;
  - rezerva v višini 8 %;
- v investicijski vrednosti je ločeno prikazan in zajet 20 % davek na dodano vrednost
- vrednosti zemljišča v investicijski vrednosti ne zajemamo, saj je v večini v lasti MOM,
- za potrebe podelitve stavbne pravice je potrebno pridobiti cenitveno poročilo;
- izračun vrednosti obravnavane investicije po cenah avgust 2011 obravnavamo kot vrednost investicije po stalnih cenah;
- preračun stalnih cen v tekoče cene je narejen skladno z Jesensko napovedjo gospodarskih gibanj 2011 (UMAR, september 2011), ki napoveduje za leto 2011: 1,6%, v letu 2012 1,8%, v letu 2013 pa 2,0%.

**Tabela 9:** Projektantska ocena faze idejnega projekta (avgust 2011) – izgradnje garažne hiše:

Vrsta del	Vrednost v EUR
<b>A. Garažna hiša</b>	
1. Pripravljalna in odstranitvena dela	250.000,00
2. Zaščita gradbene jame	2.461.283,80
3. Zemeljska dela	168.601,20
4. Betonska dela	1.911.695,96
5. Železokrivska dela	1.894.700,00
6. Tesarska dela	661.818,02
7. Zidarska dela	571.634,10
8. Krovsko kleparska dela	5.390,00
9. Ključavničarska dela (vrata, ograje,...)	291.780,00
10. Slikopleskarska dela	482.221,00
11. Dvigala	70.000,00
12. Horizontalna in vertikalna signalizacija v garaži	25.000,00
13. Nizke gradnje - garaža	122.850,50
14. Elektro instalacije	480.600,00
15. Strojne instalacije - prezračevanje	204.000,00
16. Strojne instalacije - sprinkler instalacije, vodovod	520.000,00
17. Kanalizacija	160.000,00
<b>Skupaj A</b>	<b>10.281.574,58</b>
<b>B. Prestavitev komunalnih vodov</b>	
1. Kanalizacija	364.350,50
2. Vodovod	210.000,00
3. Zemeljski plin	120.000,00
4. Optični in koaksialni vod - Telemach	60.000,00
5. Optični in bakreni vod - Telekom	130.000,00
6. SN vod, NN vod in stikališče za TPO 14	250.000,00
<b>Skupaj B</b>	<b>1.134.350,50</b>
<b>Rekapitulacija</b>	
A. Garažna hiša	10.281.574,58
B. Prestavitev komunalnih vodov	1.134.350,50
<b>Skupaj - brez DDV</b>	<b>11.415.925,08</b>
DDV 20%	2.283.185,02
<b>Skupaj - z DDV</b>	<b>13.699.110,10</b>

**Tabela 10:** Vrednost investicije po stalnih in tekočih cenah – izgradnja garažne hiše:

Vrsta del	% od GOI	Vrednost v EUR	
		Stalne cene	Tekoče cene
GOI dela z zunanjo ureditvijo		11.415.925	11.917.060
investicijska dokumentacija, inženiring, nadzor	3,1%	353.894	365.154
projektna dokumentacija	3,7%	422.389	428.527
komunalna opremljenost zemljišča	7,0%	799.115	817.837
rezerva	8,0%	913.274	949.626
<b>Skupaj - brez DDV</b>		<b>13.904.597</b>	<b>14.478.205</b>
DDV 20%		2.780.919	2.895.641
<b>Skupaj - z DDV</b>		<b>16.685.516</b>	<b>17.373.846</b>

Zemljišče je v lasti MOM, zato ga v vrednosti investicije ne prikazujemo.



## 7. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

### 7.1. *Strokovne podlage za pripravo dokumenta identifikacije investicijskega projekta*

Za potrebe predmetne investicije je bila izdelana naslednja dokumentacija:

- Programsko-projektna naloga: Novogradnja objekta garažna hiša Glavni trg – Stari peron Projektna naloga št. 07/PN/2011 (Proplus d.o.o., maj 2011),
- Idejna zasnova »Podzemna garaža pod Glavnim trgom« št. 110331 (Reichenberg arhitektura d.o.o., julij 2011),
- Idejni projekt »Podzemna garaža pod Glavnim trgom« št. 110331 (Reichenberg arhitektura d.o.o., september 2011).

### 7.2. *Navedba in opis lokacije*

#### 7.2.1. Makrolokacija

Maribor je drugo največje mesto v Sloveniji ter poslovno, univerzitetno, kulturno in športno središče. Mesto je znano po številnih kulturnih in športnih prireditvah mednarodnega kova kot so Borštnikovo srečanje, Festival Lent, Zlata lisica idr.

Nad mestom se dviga Pohorje, največje smučarsko središče v Sloveniji, z več kot 50 km smučarskih prog, 36 km prog za tek na smučeh ter največjim, 10 km smučiščem za nočno smuko. Tukaj vsako leto potekajo svetovna prvenstva v smučanju, deskanju na snegu in telemarku. Najbolj znana je zagotovo tekma za svetovni pokal v alpskem smučanju za ženske – Zlata lisica.

Občina Maribor, po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije obsega površino 147 km<sup>2</sup> in ima cca 114.349 prebivalcev. Mesto se je razširilo na obe strani reke Drave. V njem se naravno stekajo sklenjene pokrajine:

- Dravska dolina med Pohorjem in Kozjakom, ki se pri Selnici raztegne v nižino Mariborske ravni,
- Slovenske gorice,
- Dravsko-Ptujsko polje, ki se razteza proti Ptujju.

**Slika 2:** Pogled na Maribor<sup>8</sup>



<sup>8</sup> Vir: <http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/22956708.jpg>

### 7.2.2. Mikrolokacija

Glavni trg v Mariboru je bil v preteklosti središče družabnega, tržnega in poslovnega utripa mesta ob Dravi.

Z izgradnjo novega Dravskega mostu leta 1913 je postal tudi prometno središče, s preselitvijo tržnice na Vodnikov trg, pa je ugašalo tudi družabno in poslovno življenje.

V 80. letih je bila na tej lokaciji načrtovana podzemna garaža s pasažo in lokali, ki bi povezali Gosposko ulico in Lent, vendar kljub več poskusom realizacije tega projekta do izgradnje ni prišlo. Historična nadstrešnica nekoč glavne avtobusne postaje v mestu je bila zaradi dotrajanosti odstranjena in je tako ostal osrednji prostor programsko in oblikovno neurejen in nedefiniran.

Danes je trg prazen in neatraktiven za družabno življenje.

**Slika 3:** Glavni trg v Mariboru – utrinki iz preteklosti<sup>9</sup>

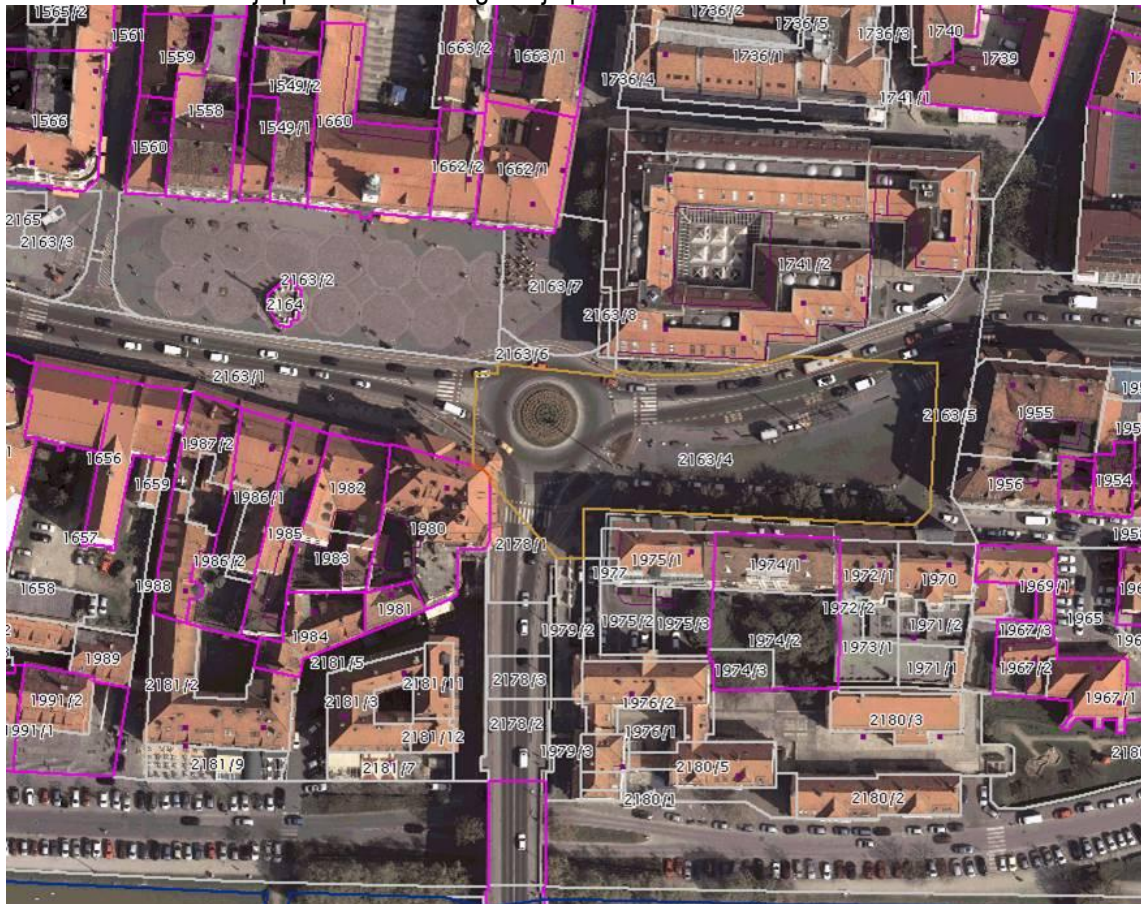


<sup>9</sup> Vir: Projektna naloga in <http://www.hajnrh-pika.si/>



**Slika 4:** Glavni trg v Mariboru - danes<sup>10</sup>

Predvidena lokacija novogradnje podzemnega objekta garažne hiše Glavni trg na območju Glavnega trga med Ulico Kneza Koclja in Koroško cesto je predvidena na parcelah št. 2157, 2163/1, 2163/2, 2163/4, 2163/5, 2163/6 in 2163/7, 2163/8, 2170, 2173/1, 2178/2, 2178/3, 2180/1, 2180/7, 2180/18, 1660, 1958, 1975/1, 1975/2, 1977, 1979/1, 1979/2, 1979/3, 1741/2, vse k.o. Maribor - Grad. Vse parcele so v lasti MOM, razen parcele št. 1741/2, ki je v lasti etažnih lastnikov objekta ter parcele št. 2180/7 (lastnik Hypo leasing – posegi predvideni le na delu parcele cca 2 m<sup>2</sup>). Zanje bo potrebno izvesti odkup oziroma pridobiti stavbno pravico s strani lastnikov.

**Slika 5:** Prikaz lokacije predvidene novogradnje podzemne hiše

<sup>10</sup> Vir: <http://www2.arnes.si/~osljs2s/evropa/slovenija/Maribor.htm>

Prostorski akti, ki veljajo na območju parcel:

- Prostorske sestavine planskih aktov občine: Dolgoročni plan občine Maribor za obdobje 1986-2000 (MUV št. 1/86, 13/87, 19/87), Odlok o družbenem planu Mesta Maribor za obdobje 1986-1990 (MUV št. 12/86, 20/88, 3/879, 2/90, 3/90, 16/90, 7/92) in odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana občine Maribor za območje mestne občine Maribor (MUV št. 7/93, 8/93, 8/94, 5/96, 6/96, 27/97, 6/98, 11/98, 26/98, 11/00, 2/01, 23/02, 28/02, 19/04, 25/04, 8/08 tehnični popravek MUV št. 17/09 in Ur. l. RS, št. 72/04, 73/05, 9/07, 27/07, 36/07 in 111/08),
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje starega mestnega jedra v Mariboru (MUV št. 1/02, sprem. in dop. št. 24/04, obv. razlaga št. 27/07).

### 7.3. Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe ter viri financiranja

#### 7.3.1. Terminski plan izvedbe investicije

Tabela 11: Okvirni terminski plan aktivnosti

Vrsta aktivnosti	Čas izvedbe
Izdelava in uskladitev idejne zasnove in idejnega projekta	junij – september 2011
Izdelava in potrditev dokumenta identifikacije investicijskega projekta	Avgust – november 2011
Izdelava predinvesticijske zasnove in investicijskega programa s potrditvijo	December 2011 – januar 2012
Izvedba razpisnega postopka	Februar – marec 2012
Izdelava PGD projekta s pridobitvijo soglasij in gradbenega dovoljenja*	Marec 2012 – september 2012
Izdelava PZI projekta	Oktober – december 2012
Gradnja objekta	Marec – oktober 2013
Pridobitev uporabnega dovoljenja in začetek obratovanja objekta	November 2013

#### 7.3.2. Dinamika in viri financiranja

Tabela 12: Dinamika financiranja po stalnih cenah (avgust 2011) v EUR

Vrsta del	2011	2012	2013	Skupaj
GOI dela z zunanjo ureditvijo			10.119.000	10.119.000
investicijska dokumentacija, inženiring, nadzor	19.400	167.247	167.247	353.894
projektna dokumentacija	160.417	261.972		422.389
komunalna opremljenost zemljišča		799.115		799.115
rezerva		182.655	730.619	913.274
<b>Skupaj - brez DDV</b>	<b>179.817</b>	<b>1.410.989</b>	<b>12.313.791</b>	<b>13.904.597</b>
DDV 20%	35.963	282.198	2.462.758	2.780.919
<b>Skupaj - z DDV</b>	<b>215.780</b>	<b>1.693.186</b>	<b>14.776.549</b>	<b>16.685.516</b>

**Tabela 13:** Dinamika financiranja po tekočih cenah v EUR

Vrsta del	2011	2012	2013	Skupaj
<i>Inflacijski faktor</i>	1,0053	1,023429333	1,04389792	
GOI dela z zunanjo ureditvijo	0	0	11.917.060	11.917.060
investicijska dokumentacija, inženiring, nadzor	19.400	171.165	174.589	365.154
projektna dokumentacija	160.417	268.110	0	428.527
komunalna opremljenost zemljišča	0	817.837	0	817.837
rezerva	0	186.934	762.692	949.626
<b>Skupaj - brez DDV</b>	<b>179.817</b>	<b>1.444.047</b>	<b>12.854.341</b>	<b>14.478.205</b>
DDV 20%	35.963	288.809	2.570.868	2.895.641
<b>Skupaj - z DDV</b>	<b>215.780</b>	<b>1.732.857</b>	<b>15.425.209</b>	<b>17.373.846</b>

**Tabela 14:** Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – varianta 1 (proračun):

Vir financiranja	2011	2012	2013	Skupaj	%
MOM	215.780	1.732.857	15.425.209	17.373.846	100,00%
<b>Skupaj</b>	<b>215.780</b>	<b>1.732.857</b>	<b>15.425.209</b>	<b>17.373.846</b>	<b>100,00%</b>

**Tabela 15:** Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – varianta 2 (JZP):

Vir financiranja	2011	2012	2013	Skupaj	%
MOM	215.780	51.350	52.377	319.507	1,84%
Zasebni investitor		1.681.507	15.372.833	17.054.340	98,16%
<b>Skupaj</b>	<b>215.780</b>	<b>1.732.857</b>	<b>15.425.209</b>	<b>17.373.846</b>	<b>100,00%</b>

Vrednost zemljišča v virih ni zajeta (zemljišče v večini v lasti MOM). Vložek MOM poleg zemljišča predstavlja še plačilo idejnega projekta (v letu 2011) in delno storitve inženiringa v letih 2012 in 2013 v deležu 1/4 od skupno načrtovanih stroškov iz naslova potrebne izvedbe razpisnih postopkov, zagotovitve potrebne investicijske dokumentacije, pregledov projektne dokumentacije v smislu možnosti dajanja soglasij na projekt ipd.

Varianta 1 je prikazana zgolj informativno, ker občina ne razpolaga z zadostnimi viri za izvedbo v letih 2011-2013, bi bila izvedba projekta zgolj s proračunskimi sredstvi možna šele v daljšem časovnem obdobju.

V krajšem časovnem roku je možno izvesti postopek javno-zasebnega partnerstva, pri čemer predstavlja vložek občine zemljišče, njen interes pa zagotovitev dodatnih parkirnih mest. Zasebni partner pa zagotavlja sredstva za izvedbo projekta ter trži storitve. Poleg izgradnje garažne hiše je smiselna hkratna izvedba ureditve trga, kar za zasebnika sicer pomeni večjo finančno obremenitev po eni strani, po drugi strani pa dodatni viri prihodkov (trženje paviljonov, pokritih površin,...).

## 7.4. Varstvo okolja

### Zrak:

Pri izdelavi predmetne dokumentacije so upoštevana določila Zakona o varstvu okolja (Ur. list RS št. 41/2004), Uredbe o mejnih, opozorilnih in kritičnih emisijskih vrednostih snovi v zraku (Uradni list RS št. 73/94) in Uredbe o emisiji snovi v zraku iz kurilnih naprav (Uradni list RS št. 73/94).

Po sklepu o določitvi območij in stopnji onesnaženosti zaradi žveplovega dioksida, dušikovih oksidov, delcev, svinca, benzena, ogljikovega monoksida in ozona v zunanjem zraku (Uradni list RS št. 72/02) spada obravnavano območje v II. območje onesnaženosti zraka, kjer so koncentracije  $SO_2$ ,  $NO_2$ ,  $PM_{10}$ , Pb, CO in benzen pod spodnjim pragom ocenjevanja in ozona v mejah dopustnega odstopanja oziroma ciljne vrednosti.

### Hrup:

V skladu z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS št. 105/2005) in Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS št. 34/2008) se obravnavana parcela nahaja v III. območju stopnje varstva pred hrupom.

### Voda:

V skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrove in Dravskega polja (Uradni list RS št. 24/2007) se zemljiška parcela nahaja v VV2 varstvenem območju.

### Varstvo kulturne dediščine:

območje kulturnih spomenikov:

- Maribor – mestno jedro EŠD 424
- Maribor – Stari most EŠD 9022
- Maribor – Kužno znamenje EŠD 435
- Maribor – Trg Glavni trg EŠD 442.

### Ohranjanje narave:

Območje se nahaja izven zavarovanih območij.

### Varovalni pas vodotoka reke Drave:

znaša 15 m od vodne parcele reke Drave in se vanj ne sme posegati. Predviden poseg je izven tega pasu.

### Varovalni pas glavne mestne ceste:

12 m merjeno od zunanjega roba cestnega sveta.

### Požarna varnost

V skladu z 22. členom Zakona o varstvu pred požarom (ZVPoz-A, Uradni list RS št. 71/93 in 87/2001) je potrebno upoštevati prostorske, gradbene in tehnične ukrepe, s katerimi bodo zagotovljeni:

- pogoji za uren umik ljudi in premoženja,
- potrebni odmiki od objektov in gozdnih zemljišč oz. ustrezna požarna ločitev, s čimer bodo zagotovljeni pogoji za omejevanja širjenja ognja ob požaru,
- prometne in delovne površine za intervencijska vozila (SIST DIN 14090, površine za gasilce na zemljišču),
- viri za zadostno oskrbo z vodo za gašenje (Pravilnik o tehničnih normativih na hidrantno omrežje za gašenje požarov, Uradni list SFRJ št. 30/91).



## **7.5. Kadrovsko-organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo**

V okviru MOM so za izvedbo investicije zadolženi:

- Mag. Monika Kirbiš, vodja Službe za razvojne projekte in investicije – projektne pisarne,
- G. Dejan Flakus, vodja projekta.

Za izvedbo ustreznih postopkov izbora izvajalcev je zadolženo Javno podjetje za gospodarjenje z nepremičninami d.o.o. Maribor.

Projekt bo voden, v primeru variante 1, s strani strokovnih služb MOM v sodelovanju z zunanjimi strokovnjaki (inženiring); v primeru variante 2 pa s strani zainteresiranega ponudnika in njegovih strokovnih služb.

V okviru novozgrajene garažne hiše bodo po potrebi realizirane nove zaposlitve.

## **7.6. Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta**

Ker je za predmetno investicijo potrebno izdelati še predinvesticijsko zasnovo in investicijski program, bodo podrobnejši finančni izračuni sestavni del nadaljnje investicijske dokumentacije. Le-ta pa bo poleg garažne hiše obsegala tudi ureditev Glavnega trga.

Na osnovi obstoječih parkirnih mest ter upoštevanja visoke zasedenosti obstoječih javnih garažnih hiš je pričakovati visoko stopnjo zasedenosti tudi v načrtovanem objektu.

Kot je že iz predhodnih poglavij razvidno, je zaradi omejenosti proračunskih sredstev smiselna izvedba projekta s pomočjo zasebnega partnerja. Poleg izgradnje garažne hiše pa je smiselno v okviru enega postopka zagotoviti še ureditev zgornjega platoja: v vzhodnem delu vključno s postavitvijo paviljonskih objektov, v zahodnem delu pa le ureditev trga. Na tak način se sicer poveča vložek zasebnega partnerja, po drugi strani pa omogoči trženje drugih programov (paviljonski objekti, pokrit prostor cca 400 m<sup>2</sup>).

Interes javnega partnerja je zagotovitev dodatnih parkirnih mest in ureditev območja, njegov vložek pa predstavlja le zemljišče.

## 8. UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

Na podlagi vsega navedenega je smiselno nadaljevati s pripravo ostale dokumentacije.

V skladu z določili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/2006, 54/2010) je, glede na višino investicije, potrebno izdelati še predinvesticijsko zasnovo in investicijski program.

Idejni projekt bo podlaga za kasnejšo izdelavo PGD in PZI projektne dokumentacije ter pridobitev ustreznih dovoljenj za izvedbo.

V okviru izvedbe projekta bo potrebno pridobiti soglasja lastnikov večstanovanjskega objekta za potrebe izvajanja predvidenih posegov, na minimalnem delu je predviden odkup oziroma pridobitev stavbne pravice.

Terminski plan je enak za obe obravnavani varianti.

**Tabela 16:** Okvirni terminski plan izdelave investicijske, projektne in druge dokumentacije

Vrsta aktivnosti	Čas izvedbe
Izdelava in uskladitev idejne zasnove in idejnega projekta	junij – september 2011
Izdelava in potrditev dokumenta identifikacije investicijskega projekta	Avgust – november 2011
Izdelava predinvesticijske zasnove in investicijskega programa s potrditvijo	December 2011 – januar 2012
Izvedba razpisnega postopka	Februar – marec 2012
Izdelava PGD projekta s pridobitvijo soglasij in gradbenega dovoljenja*	Marec 2012 – september 2012
Izdelava PZI projekta	Oktober – december 2012



## 9. SKLEPNE UGOTOVITVE

Mestna občina Maribor namerava prenoviti Glavni trg, Koroško cesto ter Ulico Kneza Koclja v območju starega mestnega jedra od Strossmayerjeve do Svetozarevske ulice. V sklopu te prenove se bo na mestu nekdanjega avtobusnega postajališča postavil paviljonski objekt kot reminiscenca starega avtobusnega perona. Le-ta bo postavljen na predhodno zgrajeno podzemno garažno hišo, ki je predmet tega dokumenta.

V mestnem središču je namreč še vedno manjko parkirnih površin, ki bi jih bilo, v sklopu ureditve mirujočega prometa, potrebno zagotoviti.

Predmet projekta je tako izgradnja garažne hiše na Glavnem trgu, kapacitete 509 parkirnih mest. Za potrebe izgradnje objekta je že bila izdelana idejna zasnova št. 110331 (Reichenberg arhitektura d.o.o., julij 2011) in idejni projekt IDP št. 110331 (Reichenberg arhitektura d.o.o., september 2011).

V dokumentu je, glede na način izvedbe oziroma financiranje, obdelanih več variant:

- Varianta 1: izgradnja garažne hiše s proračunskimi sredstvi,
- Varianta 2: izgradnja garažne hiše na podlagi javno-zasebnega partnerstva.

Izbor variante je odvisen od razpoložljivih finančnih sredstev, ter upoštevanja prednosti in slabosti posameznih variant.

Vrednost investicije izgradnje garažne hiše znaša 16,685.516 EUR po stalnih oziroma 17,373.846 EUR po tekočih cenah.

V okviru postopka za izbor izvajalca garažne hiše bo vključena ureditev trga – vzhodni del s postavitvijo paviljonskih objektov in zahodni del trga, kar je poleg prenove Koroške ceste in Ulice Kneza Koclja že obdelano v Dokumentu identifikacije investicijskega projekta »Ureditev širšega območja Glavnega trga v Mariboru« (ZIM d.o.o., januar 2010).

Izvedba je predvidena v letu 2013, v letih 2011-2012 je predvidena izvedba pripravljalnih aktivnosti (izdelava projektne dokumentacije, pridobitev potrebnih soglasij in dovoljenj, izvedba razpisnega postopka).

Projekt pripomore, ne glede na izbrano varianto, k uresničitvi ciljev, kot so:

- izgradnja garažne hiše kapacitete 509 parkirnih mest (v okviru le-teh tudi za potrebe parkiranja invalidov),
- pridobitev funkcionalnega objekta (velikost parkirnega mesta minimalno 250 x 500 cm),
- pridobiti rešitev, ki bo dosegala optimalno uporabno vrednost s svojo funkcionalno organizacijo in namensko uporabo prostorov v objektu, racionalnost v času gradnje in vzdrževanje objekta, opravičiti stroške investicijskega in tekočega vzdrževanja,

- zgraditi objekt, odgovoren do okolja z minimalnimi posledicami za naravo ter z vso odgovornostjo za zdravje in varnost zaposlenih uporabnikov.

Na podlagi vsega navedenega je smiselno nadaljevati s pripravo ostale dokumentacije. Investicijska dokumentacija bo v nadaljnjih fazah združena za obe načrtovani investiciji – tako izgradnjo garaže kakor prenovo Glavnega trga ter postavitvijo paviljonskih objektov. Prav tako je za potrebe izvedbe ureditve trga potrebno zagotoviti potrebno projektno dokumentacijo.

## 10. PRILOGE

Priloga št. 1: Sklep o potrditvi dokumenta identifikacije investicijskega projekta

**Priloga št. 1**

**SKLEP O POTRDITVI DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**