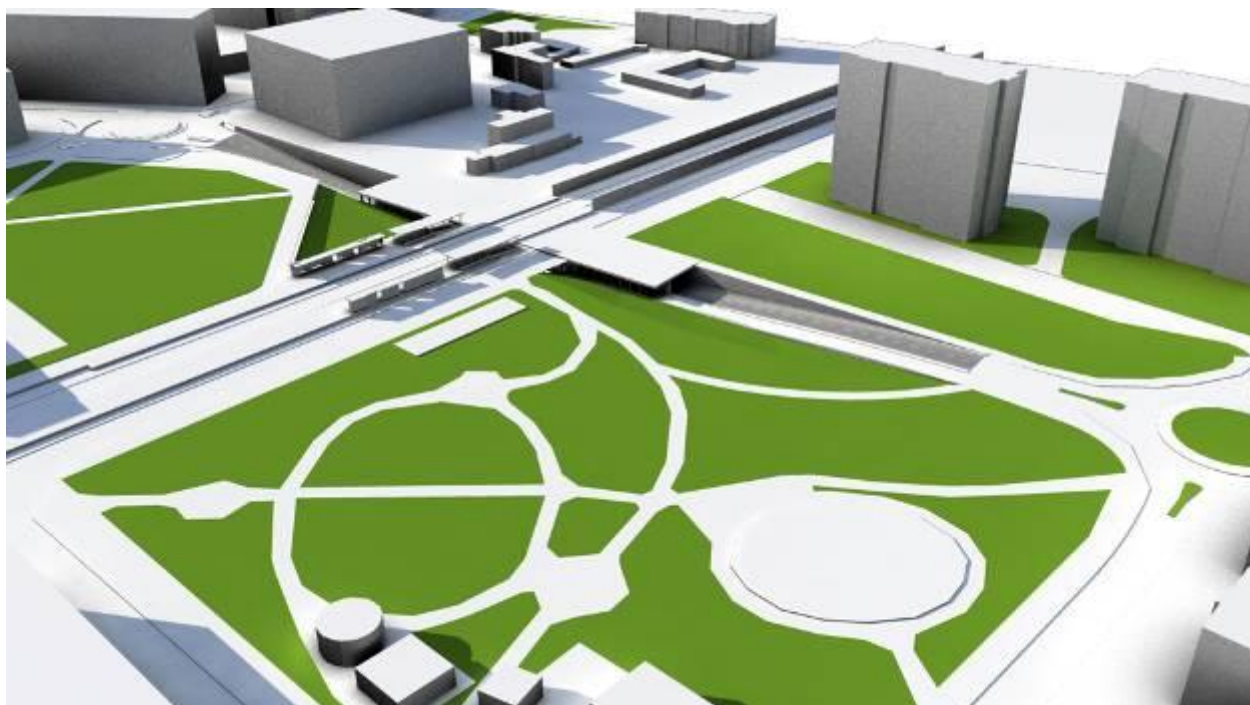


INVESTICIJA

**IZVENNIVOJSKO KRIŽANJE LJUBLJANSKE ULICE (ŠT. LG 243790) V MARIBORU Z REGIONALNO ŽELEZNIŠKO PROGO ŠT. 34, MARIBOR - PREVALJE - DRŽAVNA MEJA IN ŠT. 30-34, LOK TEZNO - MARIBOR STUDENCI, Z UKINITVIJO NIVOJSKEGA PREHODA V KM 0+895 IN REKONSTRUKCIJO ŽELEZNIŠKEGA POSTAJALIŠČA MARIBOR TABOR**



NALOGA

## **DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

DATUM  
IZDELAVE

Maj, 2010

*INVESTITOR*

**MESTNA OBČINA MARIBOR**  
**Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor**

*SOFINANCER IN SOINVESTITOR*

**MINISTRSTVO ZA PROMET,  
DIREKCIJA RS ZA VODENJE INVESTICIJ  
V JAVNO ŽELEZNIŠKO  
INFRASTRUKTURO**  
**Kopitarjeva ulica 5, 2000 Maribor**

*INVESTICIJSKI OBJEKT*

**IZVENNIVOJSKO KRIŽANJE  
LJUBLJANSKE ULICE (ŠT. LG 243790) V  
MARIBORU Z REGIONALNO  
ŽELEZNIŠKO PROGO ŠT. 34 MARIBOR -  
PREVALJE - DRŽAVNA MEJA IN ŠT. 30-  
34, LOK TEZNO – MARIBOR STUDENCI, Z  
UKINITVIJO NIVOJSKEGA PREHODA V  
KM 0+895 IN REKONSTRUKCIJO  
ŽELEZNIŠKEGA POSTAJALIŠČA  
MARIBOR TABOR**

*NALOGA*

**DOKUMENT IDENTIFIKACIJE  
INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

*IZDELOVALEC*

**INŽENIRING BIRO d.o.o.**  
**Jezdarska ulica 2, 2000 Maribor**  
**direktor:**  
**Igor ŠPOLAR, univ.dipl.inž.grad.**

*ODGOVORNI IZDELOVALEC  
NALOGE:*

**Igor ŠPOLAR, univ.dipl.inž.grad.**

*ŠTEVILKA NALOGE*

**01/10-DIIP**

*DATUM*

**Maj, 2010**

## VSEBINA

1. UVODNO POJASNILO.....	4
1.1. Izhodišča.....	4
1.2. Obstoječe stanje .....	5
1.3. Namen in cilji investicijskega projekta .....	5
1.4. Razlogi za izdelavo investicijske dokumentacije.....	6
1.5. Strokovne podlage za izdelavo DIIP .....	6
1.6. Projektni pogoji.....	7
2. PODATKI O INVESTITORJU IN SOFINANCERJU, DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA NADZOR TER IZDELAVO INVESTICIJSKO-PROJEKTNE DOKUMENTACIJE .....	7
2.1. Investitor .....	7
2.2. Soinvestitor oziroma sofinancer.....	7
2.3. Strokovni delavci in službe, odgovorni za nadzor ter izdelavo investicijske in projektne dokumentacije.....	7
3. ANALIZA SEDANJEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO8	
3.1. Prometne ureditve .....	8
3.2. Prometne obremenitve .....	9
3.3. Razlogi za investicijo .....	9
4. OPREDELITEV RAZVOJIH MOŽNOSTI IN CILJEV TER PREVERITEV Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI .....	11
4.1. Splošne razvojne možnosti in cilji investicije.....	11
4.2. Skladnost investicije s strategijami, programi in plani .....	11
5. UGOTOVITEV RAZLIČNIH VARIANT .....	12
5.1. Minimalna varianta »brez« investicije .....	12
5.2. Varianta »z« investicijo.....	12
6. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE .....	12
6.1. Podlage za izvedbo investicije.....	12
6.2. Faznost izvedbe investicije.....	13
6.3. Aproksimativna vrednost investicije po variantah »z« investicijo.....	13
6.4. Dinamika in viri financiranja.....	16
7. OPREDELITEV OSNOVNIH ELEMENTOV, KI DOLOČAJO INVESTICIJO .....	19
7.1. Lokacijski podatki .....	19
7.2. Obseg investicijskega projekta .....	19
7.3. Opis predvidenih arhitekturno-urbanističnih, gradbenih in prometno-tehničnih rešitev 20	
7.4. Varstvo okolja.....	22
7.5. Terminski plan izvedbe investicije .....	23
8. ANALIZA TVEGANJA IN OBČUTLJIVOSTI.....	24
8.1. Ocena tveganj .....	24
8.2. Analiza občutljivosti .....	24
9. UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN POTREBNE IZDELAVE NASLEDNJIH FAZ PROJEKTNE IN INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE .....	24
10. ZAKLJUČEK.....	24
11. GRAFIČNE PRILOGE .....	25

## 1. UVODNO POJASNILO

### 1.1. Izhodišča

- 1.1.1 Ljubljanska ulica v Mariboru predstavlja – poleg Titove ceste in Gorkega ulice – najkrajšo prometno povezavo ožjega mestnega jedra Maribora na levem bregu in območja Tabora na desnem bregu.

Na Ljubljansko ulico se neposredno navezuje območje UKC, ki predstavlja velik generator prometa (zaposleni, obiskovalci, pacienti in delno tudi intervencija) in vrsta srednjih šol, lociranih na območju Tabora. Križanje Ljubljanske ulice z železniško progo Maribor – Prevalje – državna meja pa je hkrati tudi zadnje nivojsko križanje obeh prometnic na širšem mestnem območju.

Iz vidika prometne varnosti in pretočnosti, kakor tudi z vidika veljavne zakonodaje, je tovrstno križanje, kljub temu, da je zavarovano z zapornicami, neustrezno.

- 1.1.2 Republika Slovenija, Ministrstvo za promet, Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo ter Mestna občina Maribor sta, zaradi ugotovljenih tehnično-prometnih neskladnosti, v decembru 2008 podpisali »Dogovor o sofinanciranju projektne in tehnične ter investicijske dokumentacije za gradnjo podvoza ter postajališča Tabor z ukinitvijo nivojskega železniškega prehoda v km 0+895 na Ljubljanski cesti št. LG 243790 v Mariboru« (v nadaljevanju »Dogovor«).

S podpisom tega dogovora sta stranki potrdili svoj interes in voljo za skupno financiranje oziroma izdelavo:

- investicijske dokumentacije ter
- projektne dokumentacije,

kot tudi to, da bosta z aneksom k temu »Dogovoru« opredelila deleže gradnje podvoza in ukinitve citiranega nivojskega železniškega prehoda v km 0+895 regionalne železniške proge št. 34 Maribor – Prevalje- državna meja in loka Tezno – Maribor Studenci št. 30-34 na Ljubljanski ulici, vključno z razširitvijo železniškega postajališča Tabor s pripadajočo infrastrukturo.

Podpisnici »Dogovora« sta v 3. členu določili, da je nosilec projekta Mestna občina Maribor, ki je dolžna zastopati skupne interese obeh podpisnic, organizirati vodenje projekta, pridobiti vsa soglasja k projektu, gradbeno dovoljenje Ministrstva za okolje in prostor ter izvajati vso potrebno koordinacijo s pristojnimi ministrstvi in vsemi drugimi organi, ki bodo sodelovali v projektu.

Podpisnici »Dogovora« sta se v 4. členu dogovorili, da bo Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo pridobila vsa potrebna dovoljenja za izvedbo projekta, ki so v njeni pristojnosti (in jih namesto nje ne more opraviti Mestna občina Maribor), opravila samostojno in v dogovoru z MOM.

Obe podpisnici bosta iz svojega proračuna zagotovili sorazmerni del sredstev za izdelavo dokumentacije, vodenje in koordiniranje le-te.

V 5. členu »Dogovora« pa sta podpisnici določili delež financiranja izdelave dokumentacije v razmerju 60/40 (Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo / MOM).

Vrednost sofinanciranja izvedbenih del pa bosta - v skladu z določili »Dogovora« -

opredeliti v dodatnem pisnem medsebojnem dogovoru ali v pogodbi za izvedbo del.

## 1.2. Obstoječe stanje

Obstoječe prometne razmere na območju desnega brega mesta Maribor (med reko Dravo in Ulico Pariške komune) so podrobneje opisane v projektnih rešitvah (IDZ) in deloma povzete v tej investicijski dokumentaciji.

- 1.2.2 Ljubljanska ulica povezuje Tabor s centrom mesta. V neposredni bližini nivojskega prehoda je železniško postajališče Maribor Tabor. Na južni strani (neposredno ob železniškem prehodu) poteka ulica Ob Železnici, ki prečka Ljubljansko ulico. Vzhodno od Ljubljanske ulice je območje UKC Maribor, neposredno ob železniškem prehodu pa se na vzhodni strani ulice nahaja še sakralni objekt (Kapela Srca Jezusovega). Prometna obremenjenost predmetnega odseka Ljubljanske ulice je izredno velika (predvsem ob konicah), saj predstavlja Ljubljanska ulica edino dostopno prometnico do UKC Maribor. Na citiranem odseku Ljubljanske ulice so tri križišča in sicer z Jezdarsko ulico, z ulico Ob Železnici ter z Ulico Moše Pijade in Masarykovo ulico. Križišče z ulico Ob Železnici tik ob železniški progi, predstavlja edino dostopno pot do oddelka psihiatrije UKC in je iz prometno – tehničnega vidika sporno, saj je ob spušenih zapornicah dostop zaradi čakajočih vozil na omenjeno cesto onemogočen.

Kolesarji so vodeni po vozišču, kar je glede na njihovo številčnost neustrezno. Pešci so vodeni po hodnikih za pešce, vendar pa tako kot vsi ostali udeleženci v prometu, prečkajo železniško progo nivojsko.

- 1.2.3 Železniško postajališče Maribor Tabor je zastarelo in povsem neskladno s »Pravilnikom o opremljenosti železniških postaj in postajališč«.

## 1.3. Namen in cilji investicijskega projekta

- 1.3.1 Obstoječe stanje je iz vidika prometne varnosti neustrezno, zato je območje nivojskega križanja Ljubljanske ulice in železniške proge ter pripadajočih križišč in cest (Jezdarska ulica, Ulica Moše Pijade, Masarykova, ulica Ob Železnici) mogoče preurediti samo z večjimi gradbenimi posegi ter spremenjenimi prometnimi ureditvami vozišč in križišč, tako za motorna vozila, kolesarje in pešce na cestni infrastrukturi (v lasti Mestne občine Maribor) ter s posegi na železniški infrastrukturi (v lasti države, oziroma Slovenskih železnic).
- 1.3.2 Oba pravna subjekta (podpisnika »Dogovora«, citiranega v točki 1.1) sta tako izrazila namen in voljo sanirati obstoječe stanje.

### Cilji investicijskega projekta so torej:

- ureditev izvennivojskega križanja mestne prometnice (Ljubljanska ulica) in železniške proge Maribor – Prevalje – državna meja ter loka Tezno - Studenci;
- ureditev železniških postajališč Maribor Tabor;
- gradbeno-prometna rekonstrukcija dela pripadajočih cest (Ljubljanska, Jezdarska, Ob Železnici);
- gradbeno-prometna preureditev obstoječih križišč v krožišče:
  - Ljubljanska/Jezdarska,
  - Ljubljanska/Mošé Pijade/Masarykova,
- rekonstrukcija in/ali prestavitev SVTK naprav v lasti Slovenskih železnic;
- rekonstrukcija, prestavitev in/ali dograditev dela javne gospodarske infrastrukture na območju predvidenih gradbenih posegov (vodovod, plinovod, elektro in TK vodi, meteorna in fekalna kanalizacija, vročevod).

#### 1.4. Razlogi za izdelavo investicijske dokumentacije

- 1.4.1 Investicijski posegi, ki so opredeljeni v idejni zasnovi (citirani v točki 1.5), bodo izvedeni na javni gospodarski infrastrukturi, ki je v lasti države (RS), lokalne skupnosti (Mestna občina Maribor) in drugih pravnih subjektov.
- 1.4.2 Skladno z »Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ« (Ur. list RS 60/06-dalje UEM) je potrebno izdelati investicijsko dokumentacijo.

Investicijska dokumentacija pa - na podlagi določb 4. člena UEM - obsega:

- Dokument identifikacije investicijskega projekta – dalje DIIP,
- Predinvesticijsko zasnovo – dalje PIZ,
- Investicijski program – dalje IP.

#### 1.5. Strokovne podlage za izdelavo DIIP

Predmetni DIIP je po vsebini in strukturi izdelan v skladu z določili »Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ« (Ur. list RS št. 60/06).

Strokovne podlage za izdelavo tega dokumenta so bile:

- Zapisnik 32. seje »Komisije za nivojske prehode« v letu 2008 (št. zapisa 0692-135/2008/(0432) z dne 12.8.2008);
- Projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije (faza IDZ) za gradnjo podvoza (izvennivojsko križanje Ljubljanske ulice v Mariboru z regionalno železniško progo št. 34 Maribor – Prevalje – državna meja in št. 30-34, lok Tezno – Maribor Studenci z ukinitvijo nivojskega prehoda v km 0+895) in rekonstrukcijo železniškega postajališča Maribor Tabor;
- Poročilo o preiskavah tal in pogojih temeljenja novega podvoza pod železnico na Ljubljanski ulici v Mariboru (izdelal Geokal d.o.o. Maribor, št. 174-09/2009, november 2009);
- »Magdalenski park, stanje lesnatih rastlin in vpliv projekta izvennivojsko križanje« – strokovno mnenje arborista, izdelal Arborist Tanja Grmovšek s.p. (št. MN 2010-03-03, marec 2010);
- Lokacijska informacija MOM/Urad za komunalno, promet, okolje in prostor /Sektor za urejanje prostora, št. 35014-822/2009, z dne 6.1.2010;
- Idejna zasnova (IDZ) za odsek oziroma objekt »Izvennivojsko križanje Ljubljanske v Mariboru z regionalno železniško progo št. 34 Maribor - Prevalje - državna meja in št. 30-34, lok Tezno – Maribor Studenci, z ukinitvijo nivojskega prehoda v km 0+895 in rekonstrukcijo železniškega postajališča Maribor Tabor« v sestavi:
  - 0/ Vodilna mapa (št. 934, februar 2010) – izdelal Lineal d.o.o. Maribor
  - 0/ Vodilna mapa Podvoz Ljubljanska ulica (št. 925/2009, februar 2010) - izdelal ISB Inženirsko statični biro d.o.o., Glavni trg 17b, Maribor,
  - 1/ Načrt arhitekture (št. 934, februar 2010) – izdelal Lineal d.o.o. Maribor
  - 3/ Načrt gradbenih konstrukcij in drugi gradbeni načrti
    - 3/1 Načrt cest (št. 934-C, februar 2010) - izdelal Lineal d.o.o.
    - 3/1 Načrt gradbenih konstrukcij (št. 425/09, februar 2010) – izdelal ISB Inženirsko statični biro d.o.o., Glavni trg 17b, Maribor.

## 1.6. Projektni pogoji

Projektni pogoji, ki so jih na podlagi IDZ izdali državni in lokalni soglasodajalci, bodo, glede na vsebino (zahteve, pogoji, omejitve, itd.) tudi podlaga za izdelavo naslednjih faz projektne dokumentacije (PGD in PZI) in investicijske dokumentacije (PIZ in IP).

## 2. PODATKI O INVESTITORJU IN SOFINANCERJU, DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA NADZOR TER IZDELAVO INVESTICIJSKO-PROJEKTNE DOKUMENTACIJE

### 2.1. Investitor

Investitor gradnje podvoza, rekonstrukcije prometnic (Ljubljanske ceste, Jezdarske ulice, Ulice Moše Pijade) ter pripadajočih križišč in javne gospodarske infrastrukture je Mestna občina Maribor, ki je skladno z podpisanim »Dogovorom« (v višini 40%) sofinancer izdelave projektne in investicijske dokumentacije.

#### 2.1.1 Osnovni podatki o investitorju

Investitor: **Mestna občina Maribor**  
Sedež: **Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor**  
Matična številka: **5883369**  
Davčna številka: **SI12709590**  
Župan: **Franc KANGLER**  
Telefon: **02/22 01 000**  
Faks: **02/22 01 207**

### 2.2. Soinvestitor oziroma sofinancer

2.2.1 Republika Slovenija, Ministrstvo za promet, Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo je v višini 60% sofinancer izdelave projektne in investicijske dokumentacije in sofinancer, oziroma soinvestitor, gradnje novega objekta in železniške infrastrukture, ki po dokončani operativni izvedbi – kot osnovno sredstvo - preide v last države.

#### 2.2.2 Osnovni podatki o sofinancerju

Sofinancer: **Republika Slovenija, Ministrstvo za promet, Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo**  
Sedež: **Kopitarjeva ulica 5, 2000 Maribor**  
Matična številka: **2299488**  
Davčna številka: **SI60971789**  
Direktor: **dr. Andrej GODEC**  
Telefon: **02/234 14 21**  
Faks: **02/234 14 95**

### 2.3. Strokovni delavci in službe, odgovorni za nadzor ter izdelavo investicijske in projektne dokumentacije

2.3.1 Mestna občina Maribor, je v skladu s 16. členom ZJN-2 (Ur. list RS št. 128/06), pooblastila (št. 37101-67/2009 030315 AK, z dne 26.08.2009) Inženiring biro d.o.o., Jezdarska ulica 2, 2000 Maribor, da izvede postopek oddaje javnega naročila izdelave projektne dokumentacije (IDZ) za predmetni investicijski objekt in s Pooblastilom št.

37101-67/2009 030315K z dne 01.09.2009 imenovala odgovornega vodjo projekta, Igorja Špolarja, univ.dipl.inž.grad., da zastopa naročnika v vseh upravnih postopkih.

Izbrani izvajalec Inženiring biro d.o.o. Maribor je pridobil del idejnih zasnov za predmetni investicijski projekt in vodi vse ostale postopke (izdelava projektne in investicijske dokumentacije, pridobitev projektnih pogojev in soglasij).

### 2.3.2 Odgovorni strokovni sodelavci

Odgovorni strokovni sodelavci za izdelavo projektne dokumentacije (idejna zasnova) in investicijske dokumentacije so:

IME IN PRIIMEK	PODJETJE, INSTITUCIJA	ODGOVORNOST
Uroš KOSI, univ.dipl.ekon., dipl.inž.prom.	MOM/ Urad za komunalno, okolje in prostor/ Sektor za komunalno in promet	Odgovorna oseba investitorja za vodenje investicije
Aleš KLINC, univ.dipl.inž.prom.	MOM/ Urad za komunalno, okolje in prostor/ Sektor za komunalno in promet	Pomočnik odgovorne osebe investitorja za vodenje investicije
Miran ANDERLIČ, dipl.prav.	MP, Direkcija RS za vodenje investicij v železniško infrastrukturo	Odgovorna oseba sofinancerja za vodenje investicije
Peter DOLENC, univ.dipl.inž.el.	MP, Direkcija RS za vodenje investicij v železniško infrastrukturo	Pomočnik odgovorne osebe sofinancerja za vodenje investicije
Igor ŠPOLAR, univ.dipl.inž.grad.	Inženiring biro d.o.o., Maribor	Vodja projekta svetovalnega inženiringa in izdelovalec investicijske dokumentacije
Samo Peter MEDVED, univ.dipl.inž.grad.	Lineal d.o.o., Maribor	Izdelava IDZ - prometna infrastruktura – odgovorni vodja projekta
Metod KRAJNC, inž.grad.	ISB d.o.o., Maribor	Izdelava IDZ - gradbene konstrukcije – odgovorni vodja projekta

### 2.3.3 Ostale odgovorne osebe

Ostale odgovorne osebe za izdelavo ostalih faz projektne dokumentacije, za izvedbo investicije in nadzora gradnje, bodo - v skladu z veljavnimi predpisi o javnem naročanju - določene kasneje.

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

### 3.1. Prometne ureditve

3.1.1 Neposredno prometno gravitacijsko območje dela MČ Tabor na desnem bregu, ki ga v smeri sever-jug prečka Ljubljanska ulica, sega na jugu do ulice Pariške komune, na



zahodu do Betnavske ceste oziroma Gorkega ulice, na jugu do Valvasorjeve, Ulice Moše Pijade in Masarykove ulice.

Ljubljanska ulica (kategorizirana cesta LG 243790) v km 0+895 prečka regionalno železniško progo Maribor – Studenci – Prevalje – državna meja in lok Tezno – Maribor Studenci. Širina ceste v osi železniške proge, ki na tem odseku poteka v premi, je 14,0 m.

Nivojsko prečkanje je zavarovano s polnimi mehanskimi zapornicami. Zahodno od nivojskega prehoda je železniško postajališče Maribor Tabor.

Neposredno ob železniškem prehodu, na južni strani, Ljubljanska ulica prečka ulico ob Železnici, ki predstavlja edini prometni dostop do Psihiatričnega oddelka UKC Maribor. Ljubljanska ulica, na območju predvidenega investicijskega projekta (med Jezdarsko ulico in Ulico Moše Pijade oziroma Masarykovo) poteka ob vzhodnem robu Magdalenskega parka.

3.1.2 Magdalenski park je na podlagi »Zakona o varstvu kulturne dediščine« (Ur. list RS 16/08) vpisan v register kulturne dediščine s številko EŠD 13561 in skladno z »Odlokom o razglasitvi naravnih znamenitosti na območju občine Maribor« (MUV 17/92) razglašen za spomenik oblikovane narave, zaradi česar so posegi v njegov rob (železniško postajališče) in odprti vkop podvoza izvedbeno zelo omejeni.

3.1.3 Nivojski prehod železniške proge zaradi velike gostote prometa osebnih vozil, avtobusov, pešcev in kolesarjev, povzroča pogoste in dolge zastoje v prometnih konicah.

Zaradi dosedanjega neoviranega dostopa in manjkajočega nadhoda ob novem krožišču na Titovi cesti pa pešci železniško progo pogosto uporabljajo tudi kot najkrajšo peš povezavo v smeri Magdalena – Europark in obratno.

3.1.4 Že v letu 1993 in 1994 so bili izvedeni prvi poizkusi izdelave rešitve izvennivojskega križanja železniške proge in Ljubljanske ulice na Taboru, aktivnosti pa so bile, zaradi pomanjkanja sredstev, ustavljene.

## 3.2. Prometne obremenitve

3.2.1 Prometna obremenitev cestnega omrežja (PLDP) na Ljubljanski ulici za leto 2009 znaša:

- A) Ljubljanska ulica proti mestu, smer S:
- od križišča Ulice Pariške komune do Jezdarske ulice: 6451
  - od Jezdarske ulice do Ulice Moše Pijada: 9960
- B) Ljubljanska ulica v smeri mesta, proti J:
- od Ulice Moše Pijada do Jezdarske ulice: 5968
  - od Jezdarske ulice do Pariške komune: 5800

3.2.2 Prometna obremenitev železniške proge (na dan 22.04.2009) znaša 8 tovornih in 21 potniških vlakov na dan.

## 3.3. Razlogi za investicijo

3.3.1 Izvennivojsko križanje Ljubljanske ulice z železnico (podvoz)

Za izvedbo izvennivojskega križanja kategorizirane ceste in regionalne železniške proge so naslednji razlogi:

- obstoječe nivojsko križanje ni skladno s »Pravilnikom o nivojskih prehodih ceste

preko železniške proge« (Ur. list RS 79/02);

- zaradi mehanskih zapor vozišča v času premikov vlakovnih komunikacij (vseh vrst) nastajajo na voziščih (Ljubljanska ulica in pripadajočih ulicah – Ulica Moše Pijada, Jezdarska ulica, Ob železnici) večkratni daljši zastoji, ki so izrazitejši ob jutranjih in popoldanskih prometnih konicah in času rednih obiskov UKC;
- zagotovitev prometne pretočnosti Ljubljanske ulice in pripadajočih prometnic Ulice Moše Pijade, Masarykove, Jezdarske ulice, Ob železnici;
- zagotovitev večje prometne varnosti za kolesarje in pešce z ločitvijo od vozišča;
- onemogočanje »nenamenske« uporabe železniške proge za peš prehode v smeri proti vzhodu in obratno.

### 3.3.2 Krožišče Ulice Moše Pijade, Ljubljanske ulice in Masarykove ulice

Za predvideno prometno-gradbeno preureditev obstoječega križišča v krožišče so naslednji razlogi:

- povečana prometna pretočnost križišč v vseh smereh;
- preprečitev ustavljanja vozil v križišču zaradi zapore Ljubljanske ceste pri prečkanju železniške proge;
- ustrežnejši in manj konflikten uvoz vozil v in iz garažne hiše UKC;
- lažje in manj ovirano vključevanje vozil iz Masarykove ulice na Ljubljansko cesto proti jugu;
- pravilnejši dovoz mestnih avtobusov iz smeri Masarykove ulice na avtobusno postajališče ob Ljubljanski ulici.

### 3.3.3 Krožišče Ljubljanske ceste in Jezdarske ulice

Za predvideno prometno-gradbeno preureditev obstoječega križišča (vključno z dovozno cesto do stanovanjskih objektov) so naslednji razlogi:

- zagotovitev povečane pretočnosti križišča v obeh smereh;
- uspešnejše in manj konfliktno vključevanje vozil iz Jezdarske ulice na Ljubljansko ulico;
- vključevanje vozil v Ljubljansko iz Jezdarske ulice in priključne ceste brez zastojev, ki jih zaradi zapornic povzroča sedanje mirovanje vozil;
- povečana prometna varnost pešcev in kolesarjev pri prečkanju vozišča;
- nujnost izvedbe krožišča zaradi povečanih prometnih tokov v času gradnje železniškega podvoza.

V IDZ je poleg križišča Jezdarska/Ljubljanska vključena tudi celotna rekonstrukcija Jezdarske ulice do križišča z Žitno ulico.

Predmet vrednotenja v DIIP je samo vzhodni del Jezdarske ulice (najdalj cca. 50 m proti zahodu), brez križišča z Žitno ulico in odseka Žitna ulica/ulica Ob Železnici.

### 3.3.4 Ulica Ob Železnici in Žitna ulica

Kot sestavni del prometne ureditve Ljubljanske ceste z denivelacijo vozišča je tudi predvidena ureditev ulice Ob Železnici, križišča z Žitno ulico ter severni del te ulice, za kar so naslednji razlogi:

- nekonfliktni in neoviran dostop (brez zastojev za vključevanje in izključevanje iz Ljubljanske) do objektov UKC (psihiatrija) in Pekarne ter ostalih objektov.

Predmetni DIIP v oceno investicijskih stroškov vključuje samo del ulice Ob Železnici, neposredno ob prečkanju podvoza.

### 3.3.5 Železniško postajališče Maribor Tabor

Za izgradnjo novega postajališča oziroma para postajališč (peronov) so naslednji razlogi:

- dosednji postajališči sta nezaščiteni (nepokrita) in poddimenzionirani po določilih »Pravilnika o opremljenosti železniških postaj in postajališč«;
- zaradi novih tirnih naprav na podvozu je potrebno izgraditi postajališče na zunanji strani obeh prog
- zaradi pokritega podvoza nad denivelirano Ljubljansko ulico je potrebno potnikom zagotoviti nov dostop iz peš hodnika.

### 3.3.6 Druge načrtovane prometne ureditve

V idejni zasnovi je, kot sestavni del celovite prometno-tehnične ureditve tega dela območja Tabora, predvidena tudi rekonstrukcija dveh obstoječih križišč:

- Gorkega ulica, Jezdarska in Betnavska ceste (krožišče št. 2),
- Gorkega ulica, Valvasorjeva in Ulica Moše Pijade (krožišče št. 4).

Rekonstrukcija teh križišč (posebej to velja za križišče, ki je v IDZ označeno s št. 2) bi pomembno pripomogla k večji pretočnosti in prometni varnosti na širšem območju MČ Tabor, že v času pred, oziroma po, izgradnji podvoza. Zaradi deloma nerazčiščenih premoženjsko pravnih zadev in finančnih omejitev, pa bodo ti posegi predmet ločenih in kasnejših projektov in niso predmet vrednotenja v tem DIIP.

## **4. OPREDELITEV RAZVOJIH MOŽNOSTI IN CILJEV TER PREVERITEV Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI**

### **4.1. Splošne razvojne možnosti in cilji investicije**

Investicijski projekt (v predvidenem obsegu, opisanem v DIIP) bo po dokončanju zagotovil boljšo in varnejšo prometno vključenost območja Tabora oziroma obstoječih dejavnosti (UKC z vsemi oddelki, območje Pekarne, šolski programi in stanovanjski kompleksi) v prometni sistem mesta Maribor in dostopnost na regionalno železniško omrežje.

S prometno-tehnično rekonstrukcijo obstoječih križišč in vozišč ter gradnjo izvennivojskega prehoda železniške proge ter gradnje železniškega postajališča, bodo (za vse uporabnike v cestnem in železniškem prometu), doseženi naslednji cilji:

- povečana prometna varnost vseh udeležencev v prometu;
- povečana pretočnost in kapacitete prometnic;
- odpravljeni prometni zastoji v koničnih časovnih obdobjih;
- urejeno železniško postajališče ustreznega standarda varnosti in zaščite.

### **4.2. Skladnost investicije s strategijami, programi in plani**

Investicijski projekt je vsebinsko vključen v »Pripravo občinskega prostorskega načrta Mestne občine Maribor«.

Lokacijo posegov v prostoru opredeljujejo že naslednji planski oziroma izvedbeni prostorski akti Mestne občine Maribor.

- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove Maribora (MUV št. 26/98, 2/01 in 14/02);
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor (MUV, št. 19/2006, spremembe in dopolnitve MUV št. 01/07, 5/07, 14/08,

15/08 in 26/09, obvezna razlaga MUV št. 01/08 in 05/08, popravek MUV št. 17/09, sklep MUV št. 30/09);

- Zazidalni načrt dela centralne cone C-3, bolnišnica (MUV št. 15/83).

## **5. UGOTOVITEV RAZLIČNIH VARIANT**

### **5.1. Minimalna varianta »brez« investicije**

Tako imenovana minimalna varianta »brez« investicije za nobenega od partnerjev oziroma podpisnikov »Dogovora« in lastnikov prometne infrastrukture (RS/regionalna železnica in MOM/prometnice) ne pride v poštev, saj se tako izključujejo razlogi, ki narekujejo investicijo in so opisani v Poglavju 3./ točka 3.3. Prav tako »brez« investicije ne bi bilo mogoče doseči nobenega od ciljev, opredeljenih v točkah 1.3 in 4.1.

Samo delna izvedba investicijskega projekta, kot na primer: izgradnja podvoza, brez ostalih posegov (krožišča in del vozišč, ki prečkajo Ljubljansko ulico) in so vključeni v projekt pa je, tako iz prometnega, kot iz prometno-varnostnega vidika, nesmiselna.

### **5.2. Varianta »z« investicijo**

Izbrana varianta »z« investicijo, v katero pa niso vključeni – z vidika prometne pretočnosti in varnosti – sicer potrebni in koristni posegi (krožišče Betnavska / Gorkega / Jezdarska) pa vendar že omogoča oziroma zagotavlja doseganje pretežnega dela zastavljenih ciljev, to je predvsem odpravo konfliktnih točk, ki jo predstavlja nivojski železniški prehod, povečano prometno pretočnost in zmanjšanje obremenitev okolja z izpušnimi plini in hrupom zaradi prometnih zastojev.

Varianta »z« investicijo temu delu mesta – tudi z urejenim dostopom do sakralnega objekta, novim dostopom do železniških postajališč in celovito ureditvijo ploščadi premostitvenega objekta – zagotavlja novo urbano podobo, ki bi z načrtovano (in v prihodnosti tudi izvedeno) ureditvijo peš poti proti vzhodu (preko krožišča na Titovi cesti) odprla nove možnosti za nove, prometno smiselne, peš in kolesarske povezave.

## **6. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE**

### **6.1. Podlage za izvedbo investicije**

- 6.1.1 Programsko izhodišče za izvedbo investicije (ukinitve nivojskega prečkanja železnice) je podala Mestna občina Maribor.

V nadaljevanju postopka je investicijsko pobudo obravnavala »Komisija za nivojske prehode« pri Ministrstvu za promet ter (na 32. seji dne 12.08.2008) podala ugotovitve in ugotavljala neusklajenosti z veljavnim Pravilnikom o nivojskih prehodih.

- 6.1.2 Programsko oziroma projektno nalogo, sta pripravili Mestna občina Maribor in Ministrstvo za promet/Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, kar je bila podlaga za sklenitev uvodoma opisanega »Dogovora«.

Na podlagi tega »Dogovora« je bila izdelana idejna zasnova (IDZ), kar predstavlja tehnično podlago za izdelavo DIIP in nadaljnje postopke izdelave projektne in investicijske dokumentacije.

Vse ostale pravne, finančne in tehnične podloge za izvedbo načrtovane investicije pa dajejo zakonodaja in izvedbeni predpisi RS in sicer za področje javnega naročanja,

javnih financ, načrtovanja ter odloki lokalne skupnosti za navedena področja.

Za nadaljnjo izdelavo projektne dokumentacije (PGD, PZI) je pooblaščen svetovalni inženiring že pridobil projektne pogoje lokalnih in državnih soglasodajalcev, v katerih so le ti opredelili pogoje, način in omejitve glede na načrtovane posege po IDZ.

Pri nadaljnji izdelavi projektne in investicijske dokumentacije pa bo potrebna predvsem detajlnejša uskladitev posegov, ki so predvideni v območju Magdalenskega parka, oziroma nanj mejijo.

## 6.2. Faznost izvedbe investicije

### 6.2.1 Prometna situacija območja in predvideni čas gradnje podvoza zahteva faznost operativne izvedbe del.

Na podlagi izdelane IDZ predlagamo v predmetni investicijski dokumentaciji naslednjo faznost rekonstrukcije prometne in pripadajoče javne gospodarske infrastrukture ter končanja gradnja podvoza:

- 1. Faza (predhodne rekonstrukcije)
  - Preureditev križišča Ljubljanska-Jezdarska - dovoz do stanovanjskih objektov v krožišče;
  - Rekonstrukcija vzhodnega dela Jezdarske ulice (v dolžini cca. 50m) z ureditvijo hodnikov za pešce in ukinitvijo dolgotrajnega parkiranja.
- 2. Faza
  - Rekonstrukcija zahodnega dela in dela vzhodnega dela ulice Ob Železnici, začasna ureditev prečkanja ulice v območju podvoza.
- 3. Faza
  - Izvede se popolna zapora Ljubljanske ulice ter gradnja podvoza;
  - Izvedejo se predstavitev, rekonstrukcija in novogradnja javne gospodarske infrastrukture na območju podvoza;
  - Izvede se rekonstrukcija železniškega postajališča Maribor Tabor;
- 4. Faza
  - Rekonstruira se obstoječe križišče št. 3, Ulice Moše Pijade / Ljubljanska / Masarykova v krožišče

### 6.2.2 Z ozirom na kulturnovarstvene pogoje (št. MK-148/2010, ki jih je dne 9.2.2010 izdal Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, OE Maribor), bo potrebno v okviru 3. faze izvesti arheološke raziskave ob gradnji (to je arheološki nadzor in spremljava del), kar lahko vpliva na časovni potek gradbenih del.

## 6.3. Aproksimativna vrednost investicije po variantah »z« investicijo

### 6.3.1 Podlage za aproksimativno oceno stroškov

Podlaga za aproksimativno oceno stroškov investicijskega projekta je podana:

- s projektantsko oceno dela investicijskih stroškov v IDZ (za del voziščne konstrukcije, podvoz in del prometne ureditve),
- z izkustveno oceno izdelovalca DIIP pri vrednotenju investicijskih projektov za:
  - stroške izdelave projektne in investicijske dokumentacije;
  - stroške projektantskega nadzora in nadzora gradbeno-montažnih del (po ZGO)
  - stroške svetovalnega inženiringa oziroma vodenja projekta (projektne pogoje, soglasja, celotni upravni postopek, itd.)

- že realiziranih stroškov za del predhodnih del.

### 6.3.2 Aproximativna ocena investicijskih stroškov

Preglednica vključuje oceno stroškov storitev in izvedbenih del za rekonstrukcijo in gradnjo po stalnih cenah. Strošek DDV je prikazan ločeno.

Ocena ne vključuje stroškov morebitnih odkupov zemljišč ali služnosti.

#### Vrste stroškov oziroma del

Vrednost v EUR na dan 30.04.2010

<b>1. PREDHODNE STORITVE IN DELA</b>	
<b>1.1 Raziskave v prostoru</b>	
• geodetski posnetki	2.300,00
• geološke raziskave in poročila	5.000,00
<b>Skupaj</b>	<b>7.300,00</b>
<b>1.2 Projektna dokumentacija</b>	
• IDZ	40.000,00
• PGD z revizijo, PZI	200.000,00
<b>Skupaj</b>	<b>240.000,00</b>
<b>1.3 Investicijska dokumentacija</b>	
• DIIP	3.000,00
• PIZ	5.900,00
• IP	8.000,00
<b>Skupaj</b>	<b>16.900,00</b>
<b>2. IZVEDBENA DELA</b>	
<b>2.1 Predдела na trasi</b>	
• Čiščenje terena	15.000,00
• Rušenje obstoječega asfalta	16.000,00
• Količbe in geodetska dela	2.400,00
<b>Skupaj</b>	<b>33.400,00</b>
<b>2.2 Zemeljska dela</b>	
• Izkopi	102.000,00
• Nasipi	42.500,00
<b>Skupaj</b>	<b>144.500,00</b>
<b>2.3 Voziščne konstrukcije in križišča</b>	
• Novogradnja vozišč NPP 6m	45.943,00
• Rekonstrukcija vozišč NPP 6m	117.688,00
• Rekonstrukcija obstoječih križišč 1 in 3	22.050,00
• Krožišče 1	163.150,00
• Krožišče 3	125.000,00
• Cestna oprema	20.000,00
<b>Skupaj</b>	<b>493.831,00</b>
<b>2.4 Hodniki za pešce in kolesarje</b>	
• Rekonstrukcija obstoječih hodnikov	15.750,00
• Novogradnja	56.500,00
<b>Skupaj</b>	<b>72.250,00</b>

**2.5 Gradbeni objekti**

- |                                                       |              |
|-------------------------------------------------------|--------------|
| • Izvedba provizorija in motnje v železniškem prometu | 300.000,00   |
| • Podvoz (AB konstrukcija, ploščad)                   | 2.700.000,00 |
| • Stopnišča                                           | 42.000,00    |
| • Peroni                                              | 256.800,00   |
| • Nadstrešnice in urbana oprema                       | 228.480,00   |

<b>Skupaj</b>	<b>3.527.280,00</b>
---------------	---------------------

**2.6 Javna gospodarska infrastruktura**

- |                                      |            |
|--------------------------------------|------------|
| • Zaščita in prestavitve SVTK naprav | 80.000,00  |
| • Odvodnjavanje                      | 103.500,00 |
| • Črpališče v podvozu                | 35.000,00  |
| • Prestavitve in rekonstrukcije      |            |
| ○ Plinovod                           | 44.800,00  |
| ○ TK vodi                            | 45.600,00  |
| ○ NN elektrovod                      | 6.000,00   |
| ○ Vodovod                            | 73.100,00  |
| • Javna razsvetljava                 | 55.000,00  |

<b>Skupaj</b>	<b>443.000,00</b>
---------------	-------------------

**3. SVETOVALNI INŽENIRING IN NADZOR****3.1 Svetovalni inženiring**

- |                                                                                  |          |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------|
| • Vodenje projekta, projektni pogoji, soglasja, pridobitev gradbenega dovoljenja | 4.000,00 |
| • Izdelava projektnih nalog ter sodelovanje pri razpisih                         | 6.000,00 |

<b>Skupaj</b>	<b>10.000,00</b>
---------------	------------------

**3.2 Nadzor**

- |                                        |           |
|----------------------------------------|-----------|
| • Projektantski nadzor                 | 8.000,00  |
| • Nadzor SŽ                            | 40.000,00 |
| • Nadzor gradbeno-montažnih del po ZGO | 40.000,00 |

<b>Skupaj</b>	<b>88.000,00</b>
---------------	------------------

<b>3.3 Arheološke raziskave in nadzor</b>	100.000,00
-------------------------------------------	------------

<b>Skupaj</b>	<b>100.000,00</b>
---------------	-------------------

**4. DRUGE STORITVE, STROŠKI ODKUPOV, SLUŽNOSTI IN NEPREDVIDENA DELA**

- |                                      |           |
|--------------------------------------|-----------|
| • Nepredvidena dela in storitve      | 10.000,00 |
| • Izdelava PID dokumentacije         | 24.000,00 |
| • Odkupi zemljišč, stroški služnosti | 50.000,00 |

<b>Skupaj</b>	<b>84.000,00</b>
---------------	------------------

**REKAPITULACIJA**

- |                                                         |              |
|---------------------------------------------------------|--------------|
| 1. Predhodne storitve in dela                           | 264.200,00   |
| 2. Izvedbena dela                                       | 4.714.261,00 |
| 3. Svetovalni inženiring, nadzori in arheologija        | 198.000,00   |
| 4. Druge storitve, stroški zemljišča, nepredvidena dela | 84.000,00    |

<b>Skupaj vrednost brez DDV</b>	<b>5.260.461,00</b>
---------------------------------	---------------------

<b>20% DDV</b>	<b>1.052.092,20</b>
----------------	---------------------

<b>SKUPAJ OCENJENA VREDNOST Z DDV</b>	<b>6.312.553,20</b>
---------------------------------------	---------------------

## 6.3.3 Ocena stroškov po tekočih cenah

Na vrednosti po tekočih cenah vpliva časovna dinamika realizacije storitev in gradnje ter drugi zunanji dejavniki glede na terminski plan - plan realizacije investicijskega projekta v obdobju 2010-2012 (točka 7.5). Glede na predvidene aktivnosti ocenjujemo, da je potrebno v skladu z indeksi podražitev s stopnjo 3,8 % (vir <http://e-uprava.gov.si>) korigirati samo del ocenjenih stroškov (izvedbena dela).

## PRIMERJALNA TABELA STALNIH IN TEKOČIH CEN

Vrsta storitev in del	Stalne cene brez DDV v EUR	Tekoče cene brez DDV v EUR
Predhodne storitve in dela	264.200,00	264.200,00
Izvedbena dela	4,714.261,00	4,888.334,92
Svetovalni inženiring, nadzori in arheologija	198.000,00	198.000,00
Druge storitve, stroški in dela	84.000,00	84.912,00
<b>SKUPAJ</b>	<b>5,260.461,00</b>	<b>5,435.445,72</b>
20% DDV	<b>1,052.092,20</b>	<b>1,087.089,14</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>6,312.553,20</b>	<b>6,522.534,86</b>

Vrsta storitev in del	Stalne cene brez DDV v EUR		Tekoče cene brez DDV v EUR	
	Mestna občina Maribor 40%	Direkcija RS za vodenje investicij v JŽI – 60%	Mestna občina Maribor 40%	Direkcija RS za vodenje investicij v JŽI – 60%
Predhodne storitve in dela	105.680	158.520	105.680	158.520
Izvedbena dela	1.885.704	2.828.557	1.955.334	2.933.000
Svetovalni inženiring, nadzori in arheologija	79.200	118.800	79.200	118.800
Druge storitve, stroški in dela	33.600	50.400	33.965	50.947
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.104.184</b>	<b>3.156.277</b>	<b>2.174.179</b>	<b>3.261.267</b>
20% DDV	<b>420.836</b>	<b>631.255</b>	<b>434.836</b>	<b>652.253</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>2.525.020</b>	<b>3.787.532</b>	<b>2.609.015</b>	<b>3.913.520</b>

## 6.4. Dinamika in viri financiranja

Tabelarični pregled virov financiranja, ki jih zagotavljata MOM in RS/MP/Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo je pripravljen glede na podpisani »Dogovor« in oceno izdelovalca DIIP ter ocenjeno dinamiko v času 2010-2012.



6.4.1 Predvidena dinamika financiranja vključuje finančne stroške do leta 2010, v letu 2010 in letu 2011. V letu 2012 predvidevamo zaključek oziroma končni obračun investicijskega projekta.

**Tabelarni pregled dinamike financiranja po sklopih stroškov:**

*Stalne cene brez DDV*

	Do leta 2010	V letu 2010	V letu 2011	V letu 2012	Skupaj	%
Predhodne storitve in dela	47.300	216.900	/	/	264.200	5,02
Izvedbena dela	/	133.400	4,067.030	513.831	4,714.261	89,62
Svetovalni inženiring, nadzor in arheologija	6.400	103.600	66.000	22.000	198.000	3,76
Druge storitve, stroški zemljišč, nepredvidena dela	/	50.000	10.000	24.000	84.000	1,60
<b>Skupaj</b>	<b>53.700</b>	<b>503.900</b>	<b>4,143.030</b>	<b>559.831</b>	<b>5,260.461</b>	<b>100</b>

*Tekoče cene brez DDV:*

	Do leta 2010	V letu 2010	V letu 2011	V letu 2012	Skupaj	%
Predhodne storitve in dela	47.300	216.900	/	/	264.200	4,86
Izvedbena dela	/	133.400	4,221.577	533.357	4,888.334	89,93
Svetovalni inženiring, nadzori in arheologija	6.400	103.600	66.000	22.000	198.000	3,64
Druge storitve, stroški zemljišč in nepredvidena dela	/	50.000	10.000	24.912	84.912	1,57
<b>Skupaj</b>	<b>53.700</b>	<b>503.900</b>	<b>4,297.577</b>	<b>580.268</b>	<b>5,435.445</b>	<b>100</b>

6.4.2 Stalne cene brez DDV na dan 30.04.2010, ločeno po financerju:

Mestna občina Maribor (40%)	Do leta 2010	V letu 2010	V letu 2011	V letu 2012	Skupaj	%
Predhodne storitve in dela	18.920	86.760	/	/	105.680	5,02

Izvedbena dela	/	53.360	1.626.812	205.532	1.885.704	89,62
Svetovalni inženiring, nadzori in arheologija	2.560	41.440	26.400	8.800	79.200	3,76
Druge storitve, stroški in dela	/	20.000	4.000	9.600	33.600	1,60
<b>Skupaj</b>	<b>21.480</b>	<b>201.560</b>	<b>1,657.212</b>	<b>223.932</b>	<b>2,104.184</b>	<b>100</b>

Direkcija RS za vodenje investicij v JŽI (60%)	Do leta 2010	V letu 2010	V letu 2011	V letu 2012	Skupaj	%
Predhodne storitve in dela	28.380	130.140	/	/	158.520	5,02
Izvedbena dela	/	80.040	2.440.218	308.299	2.828.557	89,62
Svetovalni inženiring, nadzori in arheologija	3.840	62.160	39.600	13.200	118.800	3,76
Druge storitve, stroški zemljišč in nepredvidena dela	/	30.000	6.000	14.400	50.400	1,60
<b>Skupaj</b>	<b>32.220</b>	<b>302.340</b>	<b>2,485.818</b>	<b>335.899</b>	<b>3,156.277</b>	<b>100</b>

## 6.4.3 Tekoče cene brez DDV od dne 30.04.2010, ločeno po financiranju:

Mestna občina Maribor (40%)	Do leta 2010	V letu 2010	V letu 2011	V letu 2012	Skupaj	%
Predhodne storitve in dela	18.920	86.760	/	/	105.680	4,86
Izvedbena dela	/	53.360	1.688.631	213.343	1.955.333	89,94
Svetovalni inženiring, nadzori in arheologija	2.560	41.440	26.400	8.800	79.200	3,64
Druge storitve, stroški in dela	/	20.000	4.000	9.965	33.965	1,56
<b>Skupaj</b>	<b>21.480</b>	<b>201.560</b>	<b>1,719.030</b>	<b>232.108</b>	<b>2,174.178</b>	<b>100</b>

Direkcija RS za vodenje investicij v JŽI (60%)	Do leta 2010	V letu 2010	V letu 2011	V letu 2012	Skupaj	%
Predhodne storitve in dela	28.380	130.140	/	/	158.520	4,86
Izvedbena dela	/	80.040	2.532.946	320.014	2.933.000	89,94
Svetovalni inženiring, nadzori in arheologija	3.840	62.160	39.600	13.200	118.800	3,64
Druge storitve, stroški zemljišč in nepredvidena dela	/	30.000	6.000	14.947	50.947	1,56
<b>Skupaj</b>	<b>32.220</b>	<b>302.340</b>	<b>2,578.546</b>	<b>348.161</b>	<b>3,261.267</b>	<b>100</b>

Morebitni drugi viri financiranja (na primer: sredstva strukturnih skladov EU) v preglednico niso vključeni, saj v času izdelave IDZ in DIIP nobena od podpisnic »Dogovora« tega oziroma te možnosti še nista opredelila.

## **7. OPREDELITEV OSNOVNIH ELEMENTOV, KI DOLOČAJO INVESTICIJO**

### **7.1. Lokacijski podatki**

Po podatkih iz IDZ predvidena rekonstrukcijska in gradbena dela podvoza, prometnic ter križišč zahtevajo posege na naslednja zemljišča:

2828, 2910, 255/1, 1076, 1077, 1072, 2832, 247/1, 2806/1, 1008/2, 2827, 1014/2, 901, 1078/1, 1003/3, 17, 918, 2830/2, 938/1, 932, 937, 924, 935/1, 930, 2806/4, 928, 929, 2806/3, 925, 927, 341, 256, 253, 252, 259, 258 k.o. Tabor.

Posege, ki bodo potrebni zaradi morebitnih prestavitvev in gradnje javne gospodarske infrastrukture in posegajo izven cestnega telesa in obodnih zemljišč, narekujejo projektni pogoji posameznih soglasodajalcev. Nekateri od njih projektno v fazi IDZ zaradi manjkajočih podatkov še niso obdelani, bodo pa v projektni dokumentaciji faze PGD.

Lokacijski podatki za javno gospodarsko infrastrukturo bodo zato podani v naslednji stopnji izdelave investicijske dokumentacije, to je PIZ in IP.

### **7.2. Obseg investicijskega projekta**

Investicijski projekt, ki je zaenkrat tehnično obdelan na nivoju idejne zasnove za cestno telo Ljubljanske ulice, severni del Žitne ulice, vzhodni del ulice Ob Železnici in obe krožišči (Jezdarska/Ljubljanska in Ulice Moše Pijade/Ljubljanska/Masarykova) ter objekt podvoza, bo v končni fazi obsegal naslednje gradbene, rekonstrukcijske in prometne posege ter ureditve:

- denivelacijo oziroma gradnjo Ljubljanske ulice z voznimi pasovi in hodnikom za pešce in kolesarje na odseku od Jezdarske ulice do Ulice Moše Pijade,
- gradnjo premostitvenega objekta s stranskimi krili pod železniškimi tiri in razširitev

- ploščadi mostu proti jugu in severu,
- rekonstrukcijo vzhodnega dela Jezdarske ulice;
  - rekonstrukcijo oziroma gradbeno-prometno preoblikovanje križišč Jezdarske in Ljubljanske ceste (v krožišče št. 1) ter križišča Ulice Moše Pijade, Ljubljanske in Masarykove (v krožišče št. 3),
  - rekonstrukcijo dela ulice Ob Železnici,
  - ureditev železniškega postajališča Maribor Tabor ob severni in južni strani proge
  - ureditve, dograditev oziroma rekonstrukcija dela javne gospodarske infrastrukture na območju gradbenega posega, opisanega v predhodnih alinejah

### 7.3. Opis predvidenih arhitekturno-urbanističnih, gradbenih in prometno-tehničnih rešitev

#### 7.3.1 Arhitekturno-urbanistična zasnova

Arhitekturno-prostorska zasnova denivelacije prometnice zaradi prečkanja železniške proge poizkuša - glede na specifičnost mikrolokacije posega in obstoječe prostorske in naravne danosti (Magdalenski park, železniško postajališče, sakralni objekt) – ustvariti novo funkcionalno in urbano celoto tega mikro predela mesta znotraj MČ Tabor.

Ploščad, ki prekriva denivelirano prometnico in jo železniška proga deli na dva dela, je zasnovana kot »piazzeta« z različno mikrourbano opremo in oblikovano teksturo tlakovanja pohodne površine. S ploščadi je peš dostop do kapele Srca Jezusovega na vzhodni strani območja. Ploščad je tako del grajene krajinske ureditve, kot tudi del razširitve naravnega parka, povezana pa je z nivojem železniškega postajališča. Lahko je izvedena v obliki zelenih površin, kot navezava Magdalenskega parka na zahodu in zelenih površin vzhodno od Ljubljanske ulice.

Železniški peroni po idejni zasnovi pridobijo zahtevano zaščito (nadstreški dolžine cca. 20 m).

V sklopu peronov je predvidena tudi funkcionalna in urbana oprema (kartomat, tabla z voznim redom, koši, oglasni panoji, ipd.). Dostop na peron je neposredno iz zalednih ulic oziroma poti (za invalide), preko stopniščne povezave pa tudi neposredno iz podvoza. Ta povezava je nadkrita, pod podaljškom tega nadstreška pa je predviden tudi nadkriti prostor za kolesa.

#### Železniški podvoz

Na podlagi projektne naloge investitorja in soinvestitorja, oziroma sofinancerja, je bila izdelana idejna zasnova in sicer v dveh variantah. V predmetnem DIIP je upoštevana varianta št. 1, ki v območju podvoza predvideva izvedbo enostranskega hodnika za pešce in kolesarje in je prometno-okoljsko ustrežnejša od variante št. 2, ki v območju podvoza predvideva obojestranski hodnik za pešce in kolesarje.

Podvoz ima poleg vozišča in enostranske galerije za peš in kolesarski promet, še neposredno vertikalno povezavo na peron železniškega postajališča (stopnišče). Galerija in cestišče sta na različnih višinah, prav tako pa ju poleg konstrukcije razmejuje tudi transparentna protihrupna ograja (transparentni paneli). Druga stran galerije se, preko vitke bočne konstrukcije, ki deloma zagotavlja naravno dnevno osvetlitev, odpira proti Magdalenskemu parku in uporabnikom omogoča vizualni stik s parkom in občutek večje odprtosti podhoda.

#### 7.3.2 Gradbena in prometno-tehnična zasnova

##### Ljubljanska ulica od križišča z Jezdarsko do križišča z Ulico Moše Pijade

Horizontalni potek trase je prilagojen trasi obstoječe ceste, tako da v glavnem poteka v

premi. Tik pred predvidenim krožiščem z Ulico Moše Pijade in Masarykovo se nanj priključi s horizontalnim z radiem  $R=160m$ .

Vertikalni potek trase je pogojen s svetlo višino predvidenega podvoza pod železniško progo, tako da znaša naklon maksimalne nivelete 8%. Minimalna uporabljena konveksna zaokrožitev znaša  $R_{kv}=800m$  in konkavna  $R_{kk}=600m$ , kar zadostuje projektni hitrosti 40 km/h.

Hodnik za pešce in kolesarje na območju podvoza je deniveliran. Naklon nivelete znaša 5%, kar omogoča uporabo podhoda tudi za osebe s slabšimi gibalnimi sposobnostmi.

Niveleta Ljubljanske ulice se izvede v naklonu 8% iz obeh smeri proti železniški progi. Takšen naklon omogoča izvedbo podvoza s svetlo višino 4,20m, ki zadostuje vožnji avtobusov, hkrati pa preprečuj prehod večjim tovornim vozilom.

#### Trasni elementi podvoza pod železniško progo (po varianti 1):

• Vozišče v območju podvoza:	2 x 3,00m = 6,00m
• Intervencijski hodnik (obojestranski)	2 x 7,75m = 1,50m
• Stena kesona (AB konstrukcija)	2 x 0,40m = 0,80m
• Enostranski hodnik za pešce in kolesarje	1 x 4,50m = 4,50m
<hr/>	
NPP <sup>1</sup> skupaj	18,80m

#### Trasni elementi Ljubljanske ulice

• Voziščni pasovi	2 x 3,00m = 6,00m
• Hodnika za pešce in kolesarje	2 x 2,70m = 5,40m
• Berma	2 x 0,30m = 0,60m
<hr/>	
NPP skupaj	12,00m

#### Jezdarska ulica, Ulica Moše Pijade in Masarykova ulica

Horizontalni in vertikalni potek vseh ostalih cest ostane enak obstoječemu.

#### Železniška proga

Železniška proga ohrani vse obstoječe horizontalne in vertikalne elemente.

Krožišče 1: na križanju Ljubljanske ulice z Jezdarsko ulico je predvidena izvedba štirikrakega krožišča premera 32m, širina vozišča 5,0m in povoznim tlakovanim delom širine 2,0m.

Krožišče 3: na križanju Ljubljanske ulice z Ulico Moše Pijade in Masarykovo je predvidena izvedba štirikrakega krožišča premera 32m, s širino vozišča 5,0m in povoznim tlakovanim delom širine 2,0m.

Posebnosti tega krožišča so:

- enosmerni dvopasovni uvoz iz Ulice Moše Pijade pri katerem je levi pas namenjen vozilom, ki vozijo v smeri proti centru (»bypass«), desni pas pa smeri proti UKC ter avtobusnemu prometu. S takšno rešitvijo bo olajšano vključevanje vozil iz Masarykove ulice in zagotovljeno tekoče vključevanje in izključevanje avtobusov, saj bodo zaradi krožišča imeli prednost pred vozili, ki bodo prihajala po Ljubljanski cesti iz smeri juga. Zasnovani ločilni otoki bodo pešcem in kolesarjem olajšali prečkanje vozišča;
- enosmerni dvopasovni izvoz na Ljubljansko ulico v smeri proti severu, pri katerem je en pas namenjen izključno za avtobusni promet (na avtobusno postajališče).

<sup>1</sup> NPP – normalni prečni profil

### Železniški podvoz

Podvoz je zasnovan kot monolitna AB konstrukcija v dolžini 214,80m, ki v območju uvoza-izvoza v prerezu zglada kot »U korito«, v območju pokritega dela podvoza pa je konstrukcija zaprt okvir.

V vzdolžnem prerezu je konstrukcija temeljena na monolitni plošči, katere debelina je od 40cm do 100cm, nad njo se izgradi cestno telo.

Hodnik za pešce in kolesarje je deniveliran in poteka na zahodnem delu konstrukcije.

V prečnem prerezu je monolitna plošča  $d=100\text{cm}$ , širina 3,0m z obojestranskimi konzolami  $l=1,40\text{m}$  (30/22cm).

Vmesni stebri, ki podpirajo konstrukcijo v liniji med voziščem in hodnikom za pešce so pravokotni 35/35cm.

Zaradi tehnologije izgradnje podvoza je potrebno zagotoviti višino grede cca. 2m med zgornjim robom konstrukcije in koto tira. Zaradi tega je mogoča tudi izvedba pokritega vkopa na Ljubljanski ulici do višine grede. Takšna rešitev omogoča izvedbo povezav poti za pešce in kolesarje v smeri vzhod-zahod, prehod ceste Ob Železnici kot povezave do oddelka psihiatrije UKC in ureditev interventne poti do sakralnega objekta.

### Dostop do sakralnega objekta (Kapela Srca Jezusovega)

Interventni dostop do sakralnega objekta (na parceli št. 931) je zagotovljen s predvideno rekonstrukcijo Pupinove ulice – poti, ki poteka od Ulice Moše Pijade do železnice, po poti med železniško progo in Magdalenskim parkom preko pokritega vkopa (galerije). Za preprečitev ostalega prometa se uvoz na Pupinovo ulico opremi s potopnim stožcem.

### Železniško postajališče Maribor Tabor

Železniško postajališče je po definiciji železniška postaja IV. reda. Zato je na peronih severno in južno od železniške proge predvidena izvedba zavetišča – nadstrešnice. Predvideni podvoz je izkoriščen za izvedbo izvennivojskega prehoda med peroni, za kar je potrebna izvedba enoramnih stopnic ob zahodnem robu zavetišč do hodnika za pešce v podvozu. Osebe s slabšimi gibalnimi sposobnostmi bodo za prehod med peroni lahko uporabljali hodnik za pešce ob Ljubljanski ulici, ki se bo preko parkovnih poti navezoval na postajališče. Med tirom je predvidena cevna ograja za preprečevanje nevarnega prečkanja železniških tirov.

## **7.4. Varstvo okolja**

### **7.4.1 Splošno**

Ključni problem vplivov in ukrepov varstva okolja na obravnavanem območju predstavljajo hrup in emisije izpušnih plinov, saj zaradi začasnih zapor železniškega prehoda in neustrezne pretočnosti vozišč ter križišč, nastajajo na obstoječih prometnicah daljši zastoji motornih vozil.

### **7.4.2 Ukrepi v zvezi z hrupom in emisijami plinov**

Z uvedbo nove prometne ureditve (podvoz in nova križišča na Ljubljanski ulici) bodo bistveno zmanjšani negativni vplivi hrupa in emisij izpušnih plinov.

Nova prometna ureditev sočasno predstavlja tako aktivni kot tudi pasivni ukrep zaščite oziroma eliminacijo dosedanjih negativnih vplivov.

V okviru študije »Presoje vplivov na okolje« bodo definirani še morebitni dodatni ukrepi zaščite in varstva okolja (na primer odpadne vode, ipd.)

## 7.5. Terminski plan izvedbe investicije

### 7.5.1 Tabelni pregled

<b>AKTIVNOSTI (storitve, upravni postopki, izvedbena dela)</b>	<b>NOSILEC/IZVAJALEC AKTIVNOSTI</b>	<b>ROK IZVEDBE</b>
<b>Projektna dokumentacija</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• IDZ (izdelava in uskladitev)</li> <li>• Pridobitev projektnih pogojev</li> <li>• PGD/PZI – izbor projektanta/javni razpis</li> <li>• PGD– izdelava               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revizija PGD</li> <li>- Soglasje k PGD</li> </ul> </li> <li>• PZI – izdelava</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lineal Maribor in ISB Maribor</li> <li>➤ Inženiring biro Maribor</li> <li>➤ MOM</li>   <li>➤ Izbrani projektant</li> <li>➤ Izbrani revident pri javnem razpisu</li> <li>➤ Inženiring biro d.o.o.</li> <li>➤ Izbrani projektant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ II. – III. 2010</li> <li>➤ XII. 2009–II. 2010</li> <li>➤ V. – VI. 2010</li>   <li>➤ VI.-VII. 2010</li> <li>➤ VII. 2010</li> <li>➤ VIII. 2010</li> <li>➤ VIII.-IX. 2010</li> </ul>
<b>Investicijska dokumentacija</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DIIP               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Izdelava</li> <li>- Obravnava in potrditev investitorja in sofinancerja</li> </ul> </li> <li>• PIZ               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Izdelava</li> <li>- Obravnava in potrditev investitorja in sofinancerja</li> </ul> </li> <li>• IP               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Izdelava</li> <li>- Obravnava in potrditev investitorja in sofinancerja</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Inženiring biro Maribor</li> <li>➤ Mestna občina Maribor –Direkcija RS za vodenje investicij v JŽI</li>   <li>➤ Inženiring biro Maribor</li> <li>➤ Mestna občina Maribor –Direkcija RS za vodenje investicij v JŽI</li>   <li>➤ IB</li> <li>➤ Mestna občina Maribor –Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ V. 2010</li> <li>➤ VI. 2010</li>   <li>➤ VIII. 2010</li> <li>➤ IX. 2010</li>   <li>➤ IX. 2010</li> <li>➤ X. 2010</li> </ul>
<b>Upravni postopki</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gradbeno dovoljenje</li> <li>• Tehnični pregled in uporabno dovoljenje</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Inženiring biro d.o.o.</li> <li>➤ RS/MOP</li> <li>➤ RS/MOP, MOM, DŽI, SŽ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ IX.-.XII. 2010</li>   <li>➤ IV. 2012</li> </ul>
<b>Izvedba javnega naročila gradnje</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Priprava razpisa</li> <li>• Javna objava in pridobitev ponudb izvajalcev</li> <li>• Sklep o izboru</li> <li>• Pritožbeni rok in dokončna odločitev investitorja</li> <li>• Pogodba o izvedbi del</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ MOM in Inženiring biro d.o.o.</li> <li>➤ MOM in Inženiring biro d.o.o.</li>   <li>➤ MOM</li> <li>➤ MOM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ IX. 2010</li> <li>➤ IX./X. 2010</li>   <li>➤ X. 2010</li> <li>➤ XI. 2010</li>   <li>➤ XII. 2010</li> </ul>
<b>Izvedba gradbeno-montažnih del</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Izbrani izvajalci po ZJN-2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ II. 2011 – III. 2012</li> </ul>

## **8. ANALIZA TVEGANJA IN OBČUTLJIVOSTI**

### **8.1. Ocena tveganj**

Predmetna investicija je usmerjena predvsem v izboljšanje prometne varnosti in pretočnosti obstoječih prometnic na območju desnega brega in ureditvi železniškega postajališča Maribor Tabor v skladu s predpisi.

Pri tej investiciji je prisotno zgolj tveganje zagotavljanja sredstev obeh financerjev (državne in lokalne skupnosti) v predvideni dinamiki in deležih.

To tveganje lahko vpliva na:

- zamike v izvedbi investicije,
- povečanje potrebnih denarnih sredstev, ki bi jih morala – ob predvideni dinamiki - zagotavljati oba financerja, zaradi premoščanja plačil.

Pri tej investiciji so posledično tako prisotna tveganja spremembe stroškov in spremembe vrednosti investicije.

### **8.2. Analiza občutljivosti**

Pri analizi občutljivosti bodo v naslednjih investicijskih dokumentih – na podlagi izdelane projektne dokumentacije in na podlagi ugotovljenih možnosti zagotavljanja finančnih virov - upoštevane naslednje spremenljivke oziroma parametri:

- zvišanje investicijske vrednosti
- zvišanje investicijske vrednosti zaradi zagotavljanja premostitvenih sredstev, v kolikor bi dinamika izvajanja projekta to zahtevala.

## **9. UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN POTREBNE IZDELAVE NASLEDNJIH FAZ PROJEKTNE IN INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE**

Z ozirom na določbe tretje alineje odstavka 4. člena »Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ« (Ur. l. RS št. 60/06) je potrebno izdelati predinvesticijsko zasnovo (PIZ) in investicijski program (IP).

## **10. ZAKLJUČEK**

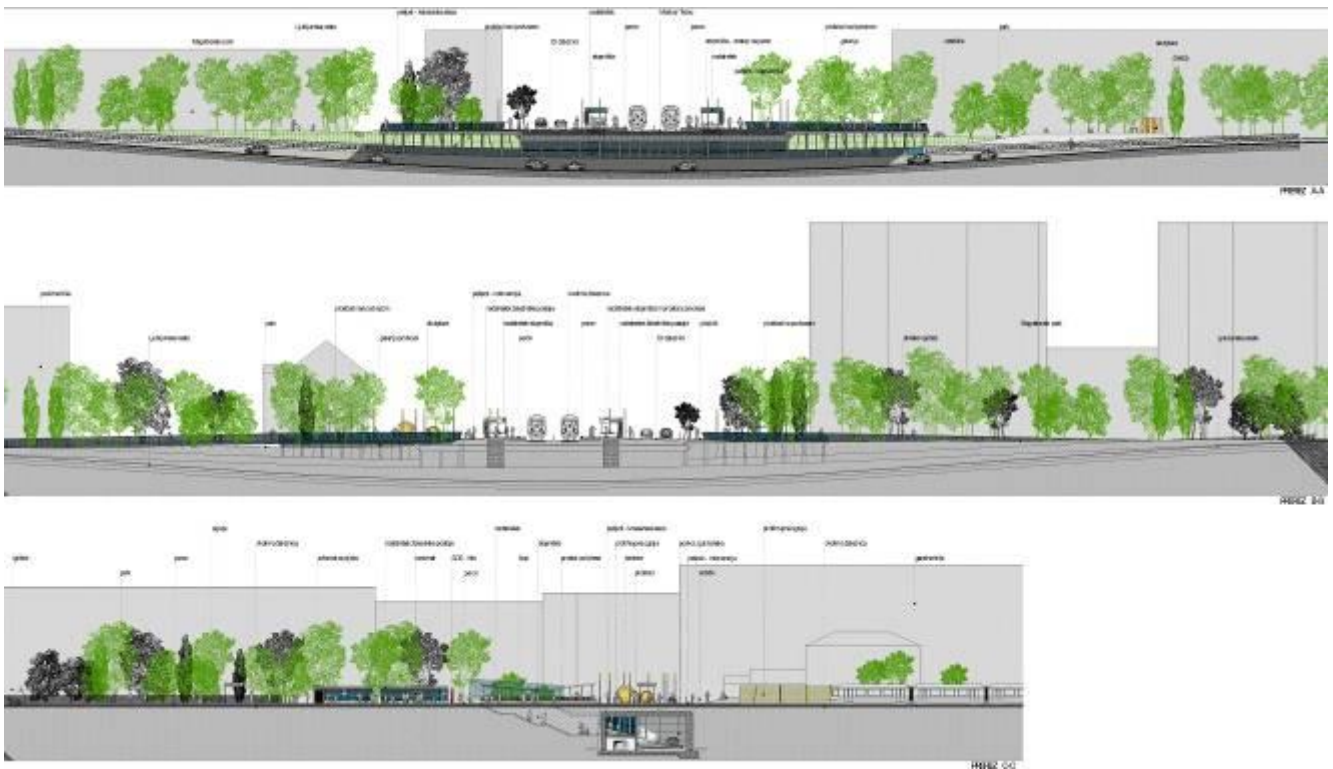
Iz Dokumenta identifikacije investicijskega dokumenta, je po določilih »Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ« razviden namen in razvojna upravičenost investicije.



## 11. GRAFIČNE PRILOGE



Slika 1: Situacija



Slika 2: Prerezi





**Slika 3: Vizualizacija izvennivojskega prehoda**



**Slika 4: Vizualizacija – železniško postajališče – J stran**





**Slika 5: Vizualizacija - železniško postajališče – S stran**



**Slika 6: Vizualizacija - podvoz**