

BOSNA I HERCEGOVINA
FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE
ZENIČKO-DOBOJSKI KANTON
GRAD ZENICA

ANALIZA OPRAVDANOSTI IZGRADNJE, UPRAVLJANJA I KORIŠTENJA
PODZEMNIH GARAŽA NA PODRUČJU GRADA ZENICA

mart, 2021. godine

Sadržaj

1. Uvod
2. Predmet analize
3. Cilj analize
4. Postojeće stanje stacionarnog saobraćaja u Gradu Zenica
5. Strateški aspekti projektnog pothvata
6. Strateško planiranje izgradnje kapaciteta i lokalnog razvoja
7. Postojeći broj parking mjesta u urbanom dijelu grada
8. Proračun potrebnog broja parking mjesta za Grad Zenicu
9. Karakteristike lokacija na kojima je predviđena izgradnja podzemnih garaža
10. Stanje vlasništva u zemljišnim knjigama
11. Status prostorno – planske dokumentacije i tehničke dokumentacije
12. Procjena investicije za izgradnju podzemnih garaža
13. Očekivani rezultati
14. Moguće opcije prilikom opredjeljenja za model realizacije projekta
15. Mogući scenariji kod opredjeljenja za model
16. Ciljevi projektnog pothvata
17. SWOT analiza
18. Predloženi model projektnog pothvata
19. Karakteristike opredjeljenog modela
20. Prednosti uvođenja privatnog investitora/partnera
21. Interesi učesnika u realizaciji opredjeljenog modela
22. Interes potencijalnog investitora/privatnog partnera je sljedeći:
23. Prednosti izabranog modela dodjele prava građenja
24. Prijedlog/opcija za izgradnju garaže ispod sportskog terena u naselju Mokušnice
25. Procedure za provođenje javog poziva/natječaja i termin plan
26. Principi javnog poziva/natječaja
27. Kriterij za izbor najpovoljnije ponude
28. Rizici za realizaciju opredjeljenog modela
29. Elementi ugovora o dodjeli prava građenja
30. Finansijski aspekti i dinamika projektnog pothvata
31. Organizacijski aspekti projektnog pothvata
32. Marketinški aspekti projektnog pothvata
33. Zaključak i preporuke

1. Uvod

Potreba za mirovanjem vozila izražena je kod svih vidova saobraćaja, pa u skladu s tim može se konstatovati da je stacionarni ili mirujući saobraćaj u direktnoj vezi sa tekućim saobraćajem, te da zajedno čine jedinstvenu cjelinu.

Parkiranje vozila je jedan od ključnih saobraćajnih problema u svim gradovima. Često je zbog visokog stepena izgrađenosti i nepredviđenog porasta broja vozila i saobraćajnih tokova, u prostornom planiranju izostavljen prostor za izgradnju objekata i površina namijenjenih za saobraćaj u mirovanju. Kada se u obzir uzme visok stepen izgrađenosti urbane sredine, loša saobraćajna politika, nedovoljno korišteni resursi javnog gradskog prijevoza i visok stupanj motorizacije po broju stanovnika, jasno je kako nastaje problem parkiranja. Također, svemu tome doprinosi i želja većine korisnika da na odredišta putuju vlastitim automobilom, računajući na komfor i "uštedu" vremena koju pruža vlastiti automobil u odnosu na javni gradski prijevoz.

Iako za sva saobraćajna sredstva treba obezbijediti prostor za mirovanje, ovi zahtjevi su naročito izraženi kod putničkih automobila s obzirom na njihovu brojnost, prostornu raširenost, te činjenicu da putnički automobil više od 90% vremena provede u stanju mirovanja.

Problemi sa parkiranjem direktno utiču i na zagušenje saobraćajnih tokova. Najbolji primjer su centralne gradske zone u kojima saobraća veliki broj automobila. U njima se pojavljuje problem tzv. "praznih vožnji", tj. kružnih vožnji koje nastaju sa svrhom traženja slobodnog mjesta za parkiranje, a koje direktno utiču na zagušenje saobraćajnog toka.

Parkiranje na mjestu stanovanja se izjednačava sa stambenim potrebama, tako da rješenje problema mirujućeg saobraćaja predstavlja sastavni dio standarda stanovanja.

Ulično bočno parkiranje treba izbjegavati koliko god je to moguće, jer ovaj način parkiranja smanjuje sigurnost u saobraćaju i uzrokuje zagušenje pri pronalasku mjesta parkiranja, kao i prilikom ulaska i izlaska s parkirnog mjesta.

S obzirom na veliki razvoj saobraćaja u gradovima i porast broja osobnih vozila, savremeni trendovi u saobraćaju teže da se saobraćajnice oslobode od parkiranih vozila, tako da otpori vožnje za tekući saobraćaj budu što manji.

Zbog svega navedenog potrebno je planirati i formirati odgovarajuće površine za parkiranje osobnih vozila, na način da su ove površine skladno i funkcionalno uklopljene u urbano gradsko tkivo i da su dobro povezane s cestovnom mrežom.

2. Predmet analize

Predmet analize je utvrditi stvarnu opravdanost izgradnje podzemnih garaža na više lokacija u gradu Zenica, čijom bi se izgradnjom riješio problem stacionarnog saobraćaja, kao i pronaći adekvatne modele i metodologiju za realizaciju projekta izgradnje podzemnih garaža. Suština problema kojim se bavi ova analiza jeste pitanje opravdanosti izgradnje podzemnih garaža na lokacijama urbanog jezgra grada, te bi trebala ukazati na nužnost pristupanja realizaciji projekta projektovanja, finansiranja, izgradnje, upravljanja i korištenja podzemnih garaža na području grada Zenica.

Kompletan kontekst projektovanja, finansiranja, izgradnje i upravljanja podzemnim garažama veže se za nužnost rješavanja stacionarnog saobraćaja i bit će uključen u ukupnu konfiguraciju ponude građanima, te predstavlja zaokruženu cjelinu.

Najveći dio infrastrukture u ovom segmentu i trenutni potencijal iste veoma je skroman i utiče na usporavanje razvoja ostalih segmenata gradske saobraćajne infrastrukture i zadovoljenja potreba građana i poslovnih subjekata. Izgradnja podzemnih garaža na predloženim lokacijama u skladu je sa prostorno planskom dokumentacijom/regulativom i može se posmatrati kao komplementarni element daljeg planskog razvoja grada.

Realizacija ovih projekata bit će olakšana zbog, u principu, riješenih imovinsko – pravnih odnosa na planiranim lokacijama, što omogućuje nesmetano provođenje potrebnih procedura za izbor najboljih ponuđača/investitora kao partnera Gradu za početak realizacije.

3. Cilj analize

Cilj analize je da se na osnovu prikupljenih podataka, izvršenih procjena i poređenja donese zaključak o opravdanosti izgradnje podzemnih parking garaža, da se utvrdi ekonomska rentabilnost izgradnje, te vremenski rok za povrat investicije.

4. Postojeće stanje stacionarnog saobraćaja u Gradu Zenica

Grad Zenica ima višegodišnji problem sa stacionarnim saobraćajem. Grad se razvijao u skladu sa modernim trendovima, ali gradsko središte je jako skućeno i Zenica nema veće površine gradskog građevinskog zemljišta koje je pogodno za širenje i izgradnju stambenih naselja, pa tako nema ni raspoloživog zemljišta za izgradnju parking i garažnih prostora.

Nakon agresije na BiH stanogradnja u Zenici nije bila posebno razvijena, tek u posljednjih pet do sedam godina počela je značajnija izgradnja kolektivnih stambenih objekata, limitirana i ograničena na manja područja u gradskom središtu, uglavnom fokusirana na izgradnju pojedinačnih objekata koji se uklapaju u postojeća stambena naselja. Iako je građevinski sektor, vođen finansijama privatnih investitora, pokrenuo izgradnju kolektivnih stambenih objekata, izgradnja novog parking i garažnog prostora je potpuno izostala.

Obzirom da se broj osobnih vozila u gradu enormno povećao, pa je standard takav da svaka porodica posjeduje barem jedno osobno vozilo, a broj garažnih i parking prostora je ostao na nivou kakav je bio prije agresije na BiH, kao posljedicu ovakvog stanja imamo veliki broj osobnih vozila parkiranih na pješačkim stazama, javnim i zelenim površinama. Naselja koja se nalaze na obodu gradske urbane zone, koja su građena neposredno prije agresije, gdje se parking prostori koriste samo za stanare, nalaze se u malo povoljnijem položaju obzirom da su između objekata izgrađeni parking prostori čiji kapaciteti su već popunjeni. Ali u urbanom centru grada, gdje prilikom građenja stambenih objekata nisu građeni parking prostori adekvatni današnjim potrebama, situacija je alarmantna. Nedopušteno parkiranje je toliko uzelo maha, da u nekim naseljima pješačke staze uopće nisu u funkciji, a na nekim lokacijama stanovnici su zelene površine pretvorili u divlje parking prostore.

Intenzivan društveni i privredni razvoj će u dogledno vrijeme rezultirati da će broj vozila po porodici do 2040. porasti barem na 1,5 vozila po porodici, zbog čega ovom problemu treba posvetiti poseban značaj u planiranju prostora i buduće gradnje.

5. Strateški aspekti projektnog pothvata

Izgradnjom Glavne gradske magistrale i kružnih tokova na gradskim raskrsnicama unaprijeđen je kvalitet organizacije saobraćaja, tako da je potrebno i stacionarni saobraćaj uskladiti sa novim potrebama. Prema podacima dostupnim u evidenciji PU Zenica, na području Grada Zenica registrovano je 27.142 putničkih vozila (podatak iz marta 2021.

godine). Naravno, posebno opterećenje i saobraćajno zagušenje prisutno je na užem urbanom dijelu grada, što znači da je nužno raditi na projektu izgradnje podzemnih garaža.

Predviđanje budućih kretanja u ovoj oblasti ukazuje na opravdanost unapređenja gradske infrastrukture izgradnjom podzemnih garaža na lokalitetima Trg BiH, Trg Alija Izetbegović i na platou ispod sportskog igrališta u naselju Mokušnice, kao prvi urgentni projekti izgradnje podzemnih garaža u gradu Zenica.

6. Strateško planiranje izgradnje kapaciteta i lokalnog razvoja

Strategija gradske uprave je da je neophodno stvoriti preduslove za izgradnju novih parkirnih i garažnih prostora, stvaranje pretpostavki da se osobna vozila mogu parkirati na prostore koji su namijenjeni stacionarnom saobraćaju, nakon čega je potrebno pripremiti i usvojiti unaprijeđeni pravni okvir kojim je regulisana zabrana parkiranja na na svim površinama koje nisu predviđene za tu namjenu, odnosno insistirati na poštivanju i provođenju aktivnosti zabrane parkiranja i uklanjanja nepropisno parkiranih vozila od strane nadležnih institucija.

Obzirom na nedostatak prostora koji se može iskoristiti za izgradnju parking i garažnog prostora, prilikom pripreme i izrade prostorno planske dokumentacije u posljednjih pet do šest godina, sve lokacije koje su adekvatne za ovu namjenu su identifikovane i u prostorno planskoj dokumentaciji već određene za izgradnju, uglavnom garažnog prostora, u javnim, podzemnim, višespratnim garažama.

Tokom izrade regulacionih planova određene lokacije u gradskom središtu su identifikovane kao lokacije od posebnog značaja, lokacije koje imaju posebnu prostornu i ekonomsku vrijednost, predstavljaju potencijal za budući razvoj (Trg BiH i Trg Alija Izetbegović), pa su za ove lokalitete organizovani i provedeni međunarodni natječaji za izbor najboljih urbanističkih i arhitektonskih rješenja, kojima su definisane lokacije za izgradnju javnih, podzemnih, višeeetažnih garaža. Kroz provedene konkurse definisane su lokacije, veličine, kapaciteti za podzemne garaže, kao i saobraćajni i pješački pristupi za ove objekte.

7. Postojeći broj parking mjesta u urbanom dijelu grada

Prema podacima iz JP "Parking servis" d.o.o. Zenica (mart 2021.), trenutni broj raspoloživih tkz. rezervisanih parking mjesta, koja koriste stanari u stambenim objektima prikazan je u sljedećoj tabeli:

R.br.	Naziv ulice/Parkirališta	Broj parking mjesta (po ranijoj Odluci o parkiranju mjesta sa povlaštenim cijenama)
1	S.B. Bašagića	12
2	Pozorište	9
3	Sestara Ditrih (Zmajevac)	50
4	Biblioteka	10
5	Islambegovića put	29
6	Talića brdo	31

7	Fakultetska	25
8	Kočevska čikma	3
9	Pišće	10
10	Lonđa 88 (Maksuzija)	46
11	Begagića put	7
12	Lonđa 90	32
13	Lonđa-Caffe Atlantis	13
14	PC Roma	17
15	Mehmeda Spahe	9
16	Jevrejska T-09 i T-10	41
17	Mejdandžik	92
18	Kino- Zenica	47
19	Uzunovića put	17
20	Mokušnice	43
21	Crkvice (D. Imamovića 2)	9
UKUPNO		552

Prema podacima iz JP "Parking servis" d.o.o. Zenica (mart 2021.), trenutni broj raspoloživih parking mjesta sa naplatom (na naplatnim parkiralištima) prikazan je u sljedećoj tabeli:

R.br.	Naziv Parkirališta	Broj parking mjesta (naplatna parkirališta)
1	S. Bega Bašagića	27
2	Gimnazija	14
3	Pozorište	10
4	Trg BiH	99
5	Obalni bulevar	11
6	Stara pijaca	25
7	Stara pijaca (parking iza zgrade)	10
8	Jevrejska	45
9	Biblioteka	10
10	Lonđa 1	25
11	Lonđa 2	20
12	Lonđa 3	39
13	Lonđa 4	22
14	Stadion zapad	95

15	Park	16
16	Pišće	33
17	Zacarina	10
18	Stanični Trg	44
19	Masarykova (do raskrsnice sa ul. Školska)	26
20	Dom zdravlja (Poliklinika)	25
21	Crkvice	32
UKUPNO		638

Ukupan broj parking mjesta, ispred stambenih zgrada na rezervisanim parkinzima i na naplatnim parkiralištima u urbanom dijelu grada je 1.190 PM, pod upravljanjem JP "Parking servis", dok je ukupan broj registrovanih osobnih vozila (bez motocikala, dostavnih vozila, autobusa, kamiona) prema podacima iz PU Zenica (mart 2021.), 27.142 osobnih vozila.

8. Proračun potrebnog broja parking mjesta za Grad Zenicu

Utvrđivanje potreba za parkiranjem, odnosno broja potrebnih parking mjesta za parkiranje zahtjeva detaljno istraživanje parametara koji u manjoj ili većoj mjeri utječu na potražnju parkiranja.

Postoje različite metode/modeli i načini za elementarni proračun broja parking mjesta za određeno područje, od složenih matematičkih i statičkih modela, do iskustvenih procjena saobraćajnih i urbanističkih stručnjaka.

Neke od tih metoda su:

1. Metoda prema Parking Generation-u,
2. Metoda City faktora,
3. Metoda koeficijenta središta grada,
4. Metoda koeficijenta mjesta za parkiranje,
5. Metoda primjene normativa.

Metoda City faktora

Za određivanje potrebnog broja parking mjesta u Gradu Zenica korištena je metoda City faktor-a. Ova metoda koristi podatke o broju stanovnika grada i u stepenu motorizacije. Metoda je zasnovana na činjenici da određeni dio stanovnika grada ima realnu potrebu dolaziti vozilom u središte grada. Vrijednost prema kojoj se treba dimenzionirati broj potrebnih parkirnih mjesta podrazumijeva da je za svakih pet do osam registrovanih osobnih vozila neophodno jedno parking mjesto u središtu grada.

Na temelju ove metode dolazi se do matematičkog izraza za dobivanje potrebnog broja parking mjesta (metoda, kao i dobijeni podaci prikazani su u sljedećoj tabeli).

Proračun potrebnog broja parking mjesta prema metodi "CITY FAKTOR"						
d (Lokalni koeficijent)	c (City faktor)	E (broj stanovnika)	R (broj registrovanih motornih vozila)	D (broj stanovnika na jedno vozilo)	k (ukupan broj motornih vozila)	P (potreban broj parking mjesta)
7	0,14	110.663	27.142	4,077	27.142	3.800
d (lokalni koeficijent) - od 5 do 8 - u proračunu je korišten koeficijent 7 (1 parking mjesto na svakih 7 vozila koja dolaze u grad)						
c (city faktor) - od 0,12 do 0,2 – $c = 1/d = 0,14$						
D (br. stanovnika na jedno vozilo) – $D = E/\text{br. registrovanih vozila}$						
k (ukupan br. motornih vozila) – $k = E/D$						
P (potreban br. Parking mjesta) – $P = k \cdot c$						

Na taj način, koristeći metodu City faktora, potreban broj parking mjesta u gradskom središtu Zenice je 3.800 PM.

Ukupan broj parking mjesta u urbanom središtu grada koja su pod upravljanjem JP "Parking servis" je 1.190 PM, dok je potreban broj parking mjesta 3.800 PM, iz čega je jasno vidljivo da broj parking mjesta koja su potrebna u središtu grada daleko nadmašuje broj postojećih parking mjesta.

Također, bitno je napomenuti, da je lokalni koeficijent, koji je korišten u ovom proračunu, skoro minimalan. Uzimajući u obzir da je u gradskom središtu stalno prisutan veći broj osobnih vozila, sa povećanjem lokalnog koeficijenta broj potrebnih parking mjesta se uveliko uvećava.

Određeni broj parking mjesta kojima ne upravlja JP "Parking servis" se nalazi uglavnom u stambenim naseljima koja se nalaze obodno, na krajevima urbane zone, ali tipično za većinu gradova, problem je najviše izražen u gradskom središtu, gdje potražnja za parkiranjem višestruko premašuje raspoloživi broj parking mjesta.

Na osnovu navedenog jasno je vidljivo da je u Zenici potražnja za parking prostorom uveliko premašila ponudu, te je više nego jasno vidljivo da u Zenici postoji stvarna potreba za izgradnjom dodatnih parking mjesta.

Ta mjesta je najlakše postići kroz izgradnju podzemnih garaža. Iako su nadzemne garaže znatno ekonomičnije od podzemnih, podzemne garaže imaju veoma značajnu prednost jer praktično ne zauzimaju gradske površine.

Zbog navedenih ekonomskih prednosti, u savremenoj urbanističkoj praksi nadzemne garaže se planiraju i grade na slobodnim terenima i izolovanim lokacijama koje nemaju posebnu urbanističku vrednost, što na prikazanim lokacijama u Zenici nije slučaj, te su zbog toga za Grad Zenicu bolje rješenje podzemne garaže.

9. Karakteristike lokacija na kojima je predviđena izgradnja podzemnih garaža

9.1. Podzemna garaža Trg BiH

Prva lokacija na kojoj je predviđena izgradnja podzemne garaže je Trg BiH. Trg je devastiran, izgubio je svoju funkciju u potpunosti i trenutno je pretvoren u nadzemni parking prostor kojim upravlja JP "Parking servis".

Ovaj lokalitet je u središtu administrativnog i poslovnog dijela grada, oko trga se nalaze važni objekti (zgrada Bosanskog narodnog pozorišta, zgrada gradske uprave, Tužilaštvo ZDK i Općinski sud, zgrada MUP ZDK i PU Zenica, ASA banka, veliki broj ugostiteljskih objekata, a ubrzo će početi izgradnja Gradske vijećnice i velike stambeno poslovne zgrade), tako da će podzemna garaža velikim dijelom biti namijenjena poslovnim korisnicima, privrednim subjektima i posjetiocima, a u manjem dijelu stanovnicima koji žive u ovom dijelu grada.

Na ovom lokalitetu biće omogućeno potencijalnim investitorima da, ukoliko žele, apliciraju za izgradnju podzemne garaže sa dodatnom podzemnom etažom koja bi bila u vlasništvu investitora, sa etažiranjem i adekvatnim odvajanjem vlasništva od dijela garaže koji će biti vraćen gradu u vlasništvo nakon isteka ugovornog aranžmana.

Podzemna garaža je predviđena neposredno uz novu zgradu Gradske vijećnice, a nakon izgradnje podzemne garaže potrebno je urediti trg koji se nalazi na krovu garaže.

Karakteristike podzemne garaže su sljedeće:

Vanjske dimenzije garaže:	93.01 m x 53.06 m
Broj etaža:	tri podzemne etaže
Ukupna bruto površina garaže:	12.950 m ²
Broj garažnih mjesta:	315 mjesta

9.2. Podzemna garaža Trg Alija Izetbegović

Druga lokacija na kojoj je predviđena izgradnja podzemne garaže je Trg Alije Izetbegovića, ispod zelene parkovske površine, ispred stambenog bloka zgrada poznatih pod imenom „kineski zid“.

Ovaj lokalitet je u središtu centru grada, u središtu pješačke zone, a oko ovog lokaliteta nalaze se objekti poslovne i administrativne namjene, te veliki broj stambenih objekata sa dosta stambenih jedinica (centralna pješačka zona, spomenik Kameni spavač, muzej, sinagoga, tržnica, Stara čaršija, multifunkcionalno kino, sjedište muftiluka, javna preduzeća, najveći broj ugostiteljskih, trgovačkih i uslužnih funkcija grada, „kineski zid“ sa cca 1.000 stanova, veliki broj stambenih objekata u okolnim objektima koji gravitiraju ovom dijelu grada (Pišće, Mokušnice, Jalića, Talića brdo, Centar I), pa će stoga podzemna garaža, obzirom na svoj veliki kapacitet, manjim dijelom biti namijenjena poslovnim korisnicima, privrednim subjektima i posjetiocima, a u većem dijelu stanovnicima koji žive u ovom dijelu grada.

Podzemna garaža je predviđena neposredno u blizini stambenog kompleksa „kineski zid“, a nakon izgradnje podzemne garaže potrebno je urediti zelenu parkovsku površinu sa planiranom vegetacijom koja se nalazi na krovu garaže.

Karakteristike podzemne garaže su sljedeće:

Vanjske dimenzije garaže:	144,75 m x 82,30 m
Broj etaža:	četiri podzemne etaže i peta nepotpuna etaža

Ukupna bruto površina garaže:	41.430 m ²
Broj garažnih mjesta:	1.295 mjesta

9.3. Garaža ispod sportskog igrališta u naselju Mokušnice

Treća lokacija na kojoj je predviđena izgradnja podzemne garaže je lokalitet između stambenih objekata, uz zgradu vrtića, na lokalitetu gdje se nalazi sportski teren.

Ovaj lokalitet je u središtu velikog stambenog naselja gdje je potreba za parkiranjem najveća potreba stanovnika i gdje zbog nedostatka parking prostora sve pješačke staze su zakrčene osobnim vozilima. Stoga je potrebno postojeću lokaciju maksimalno iskoristiti za što veći broj parking mjesta. Prijedlog je da se na lokalitetu uradi parking prostor na postojećem terenu koji će biti natkriven, jer će se iznad dijela parking prostora (35,70 m x 31,60 m) uraditi novi sportski teren i manji dio parkinga (16,00 m x 57,00 m), uz dodatnu izgradnju jedne podzemne etaže, koja će biti djelimično ukopana, cca 2/3 visine, da bi se maksimalno iskoristio potencijal ove lokacije. Da bi se omogućila izgradnja dodatne etaže na ovoj lokaciji bit će potrebno izvršiti dopunu prostorno planske dokumentacije. Ova garaža će u najmanjoj mjeri biti namijenjena poslovnim korisnicima, a u najvećem dijelu će biti namijenjena stanovnicima koji žive u ovom dijelu grada.

Karakteristike garaže su sljedeće:

Vanjske dimenzije garaže:	35,70 m x 31,60 m + 16,00 m x 57,00 m
Broj etaža:	jedna prizemna (100 PM), dio nadzemne (50 PM) i jedna podzemna etaža (100 PM)
Ukupna bruto površina garaže:	5.500 m ²
Broj garažnih mjesta:	250 mjesta

10. Stanje vlasništva u zemljišnim knjigama

10.1. Podzemna garaža Trg BiH

Podzemna garaža Trg BiH prema urbanističko tehničkim uslovima iz Regulacionog plana Centar II, locira se na dijelovima niže navedenih katastarskih parcela:

Parcela k.č. 507, parcela k.č. 508, parcela k.č. 580/3, parcela k.č. 497, parcela k.č. 506/2, sve KO Zenica II.

10.2. Podzemna garaža Trg Alija Izetbegović

Podzemna garaža Trg Alija Izetbegović, prema urbanističko-tehničkim uslova iz Regulacionog plana Trg Alija Izetbegović locira se na niže navedenim parcelama:

Parcela k.č. 1470/1, parcela k.č. 1473, parcela k.č. 1471, parcela k.č. 1479, parcela k.č. 1475, parcela k.č. 1512/1, parcela k.č. 1488, parcela k.č. 802, parcela k.č. 803, parcela k.č. 804, parcela k.č. 805, parcela k.č. 806, parcela k.č. 807, parcela k.č. 808, parcela k.č. 809, parcela k.č. 799, sve KO Zenica II.

10.3. Garaža ispod sportskog igrališta u naselju Mokušnice

Garaža ispod sportskog igrališta u naselju Meokušnice prema urbanističko-tehničkim uslovima iz Regulacionog plana Meokušnice, locira na dijelovima niže navedenih parcela:

Parcela k.č. 2020, parcela k.č. 2021, parcela k.č. 2022, parcela k.č. 2029, parcela k.č. 2030, parcela k.č. 2031, parcela k.č. 2032, parcela k.č. 4227, parcela k.č. 1421/1, parcela k.č. 3515, sve KO Zenica II.

Nakon provjere upisa u zemljišnim knjigama i katastarskom operatu, resorne službe Grada Zenica i Gradsko pravobranilaštvo su pokrenuli aktivnosti na usaglašavanju upisa na Grad Zenica koji je vlasnik i posjednik zemljišta.

Na dijelu lokacije gdje je predviđena izgradnja podzemne garaže ispod Trga BiH, dio zemljišta pripada privatnom privrednom subjektu i pokrenute su aktivnosti za preuzimanje tog dijela zemljišta.

11. Status prostorno – planske dokumentacije i tehničke dokumentacije

Postojećom prostorno planskom dokumentacijom je predviđena izgradnja podzemnih garaža na sve tri planirane lokacije. Regulacioni planovi kojim je predviđena izgradnja podzemne garaže na Trgu BiH i garaže u naselju Mokušnice su usvojeni ranije, a regulacioni plan kojim je predviđena izgradnja podzemne garaže na Trgu Alija Izetbegović je u fazi nacрта, te se očekuje njegovo usvanjanje u narednih 30 dana.

Za podzemnu garažu ispod Trga BiH urađen je glavni projekat, za podzemnu garažu na Trgu Alija Izetbegović urađen je idejni projekat sa procjenom koštanja, a za garažu ispod sportskog terena u naselju Mokušnice u toku je izrada idejnog rješenja.

12. Procjena investicije za izgradnju podzemnih garaža

Iako postoji velika potreba za izgradnjom podzemnih garaža, u Zenici još nije izgrađena niti jedna podzemna garaža, stoga je procjena visine investicije za izgradnju podzemnih garaža napravljena na osnovu analize tržišnih cijena, na osnovu procjene koštanja izgradnje 1m² stambenog prostora, na osnovu analize prodajne cijene podzemnih garažnih mjesta, na osnovu cijene izgradnje 1m² podzemnih garaža u okruženju.

Procjena investicije za izgradnju podzemnih garaža (procjena u prilogu):

1.	Podzemna garaža Trg BiH	9.000.000 KM
2.	Podzemna garaža Trg Alija Izetbegović	23.000.000 KM
3.	Garaža ispod sportskog igrališta u naselju Mokušnice	3.000.000 KM

Pregled troškova izgradnje podzemnih garaža u okruženju prikazan je u sljedećoj tabeli:

GARAŽE NA PODRUČJU BIVŠE SFRJ						
PROJEKAT/GRAD	OPIS GARAŽE	VRIJEDNOST INVESTICIJE (KM)	POVRŠINA (m2)	BROJ PM	CIJENA/m2 (KM)	CIJENA/PM (KM)
Podzemna garaža "Đeram" Beograd	2 podzemne etaže	20.000.000,00	14.520,00	352	1.377,41	56.818,18
Podzemna garaža "Kosovska" Beograd	3 podzemne etaže	11.600.000,00	8.100,00	300	1.432,10	38.666,67
Podzemna garaža "Studentski trg" Beograd	3 podzemne etaže + trg na nivou	20.000.000,00	17.648,00	750	1.133,27	26.666,67
Podzemna garaža "Kragujevac" Kragujevac	1 podzemna etaža i trg na nivou	10.000.000,00	16.000,00	405	625,00	24.691,36
Podzemna garaža na Trgu 13. Jula Pljevlja, Crna Gora	parking + 1 podzemna etaža	1.680.000,00	2.000,00	138	840,00	12.173,91
Podzemna garaža "Kapućinski trg" Varaždin	2 podzemne etaže	11.800.000,00	12.800,00	447	921,88	26.398,21
Podzemna garaža "Zagrad B" Rijeka	4 podzemne etaže	11.808.266,67	9.033,00	298	1.307,24	39.625,06
Podzemna garaža "Kvaternikov trg" Zagreb	parking + 3 podzemne etaže	11.333.333,33	12.195,00	353	929,34	32.105,76
Podzemna garaža "Tuškanac" Zagreb	parking + 4 podzemne etaže	12.266.666,67	13.326,00	466	920,51	26.323,32
Javna podzemna garaža u Bjelovaru Bjelovar	1 podzemna etaža + sportsko igralište na nivou	2.293.333,33	2.000,00	81	1.146,67	28.312,76
Podzemna garaža ul.Šahinagića Sarajevo	2 podzemne etaže + trg na nivou	6.800.000,00	5.000,00	155	1.360,00	43.870,97
Podzemna garaža "Kolodvorska" Sarajevo	2 podzemne etaže	3.480.000,00	3.960,00	230	878,79	15.130,43
Podzemna garaža "Stari grad" Sarajevo	2 podzemne etaže + imještanje potoka i instalacija + trg na nivou	6.800.000,00	5.900,00	158	1.152,54	43.000,00

13. Očekivani rezultati

1. Obezbjediti velike garažne prostore za parkiranje u centralnoj zoni grada i povećati postojeći broj parking mjesta,
2. Obezbjediti garažne prostore za parkiranje stanovnika u centralnoj gradskoj jezgri,

3. Povećati efikasnost u parkiranju i uvesti modernizaciju u korištenju parking prostora,
4. Uvođenje reda u oblasti stacionarnog saobraćaja, te poboljšanje prostornog standarda i izgleda gradskog područja,
5. Ukloniti vozila sa ulica, pješačkih staza i javnih površina,
6. Smanjiti pritisak na postojeće saobraćajnice,
7. Smanjiti broj vozila u samom centru grada,
8. Smanjiti saobraćajno zagušenje u centru grada,
9. Aktivirati lokacije planirane za izgradnju podzemnih garaža u cilju rješenja gorućeg problema stacionarnog saobraćaja u centralnoj gradskoj jezgri, obzirom na nedostatak slobodnih površina koje su pogodne za izgradnju parking prostora i garaža,
10. Građenjem modernih objekata, uređenjem trga, parka i sportskog terena bit će unaprijeđen urbanističko-arhitektonski identitet grada,
11. Izvršiti analizu i reviziju parking prostora koji su dodijeljeni za korištenje i upravljanje JP „Parking servis“ d.o.o. Zenica, te novih parking prostora koji mogu biti korišteni za ovu namjenu,
12. Sistemski riješiti status parking prostora ispred i oko višestambenih objekata u gradu,
13. Izvršiti reviziju i dopunu postojećih odluka vezanih za organizaciju stacionarnog saobraćaja, a koje su direktno vezane za poslovanje JP „Parking servis“ d.o.o. Zenica,
14. Uvesti red u komunalnu uslugu parkiranja uz obavezno plaćanje parkinga,
15. Povećati vrijednosti javnog dobra – gradskog građevinskog zemljišta, bez upotrebe budžetskih sredstava,
16. Povećati zadovoljstvo građana kvalitetom usluga parkinga i većom dostupnošću parking prostora,
17. Pokrenuti investicije.

14. Moguće opcije prilikom opredjeljenja za model realizacije projekta

Obzirom da u gradskom budžetu ne postoje sredstva za realizaciju ovih investicija, a njihova realizacija je izuzetno važna za funkcionisanje i razvoj grada, kao i obezbjeđenje prijatnog okruženja za život stanovništva, gradska uprava provodi aktivnosti na iznalaženju odgovarajućeg modela koji će omogućiti uključanje potencijalnih investitora/privatnih partnera u realizaciju projekata izgradnje podzemnih garaža.

Prilikom analize postojećih/mogućih modela kojim bi uključili potencijalne investitore/privatne partnere koji će investirati finansijska sredstva za izgradnju podzemnih garaža, identifikovana su dva moguća primjenjiva modela:

1. Model dodjele osnivanja prava građenja za projektovanje, izgradnju, upravljanje i korištenje podzemnih garaža,
2. Model JPP koncesijskog tipa, gdje privatni partner javnu uslugu naplaćuje od direktnih korisnika, bez utjecaja grada kao javnog partnera.

15. Mogući scenariji kod opredjeljenja za model

Prikazani parametri mogu dovesti do zaključka da budžet Grada Zenica nema potencijal za finansiranje realizacije projekta izgradnje podzemnih garaža i zbog toga bi aranžman sa privatnim investitorima bio prihvatljiv. Projektovano trajanje aranžmana bi se moglo definisati na minimalan period od 15 - 20 godina i taj period treba biti početni osnov za izračun svih potrebnih upravljačkih, investicijskih, tržišnih i finansijskih parametara.

Projekat izgradnje podzemnih garaža zasigurno ima razvojni potencijal u budućem periodu. Prema analizama sličnih iskustava ekonomska održivost podzemnih garaža moguća je ukoliko raspoloživi kapaciteti budu iskorišteni optimalno 40% - 50% na godišnjem nivou.

Izgradnjom i korištenjem podzemnih garaža na atraktivnim lokacijama bit će ostvareni sinergijski efekti u segmentu rješavanja problematike zagušenosti saobraćaja, pretrpanosti javnih površina (pješačkih staza, zelenih površina, prilaza zgradama i sl.), bespravno i neplanski parkiranim automobilima, te općenito ambijenta u urbanom dijelu grada.

S obzirom na ograničenost prostora izgradnjom podzemnih garaža bit će obezbijeđeno dovoljno kapaciteta parking prostora uz istovremenu uštedu prostora i izbjegavanje narušavanja okoliša.

Kod planiranja scenarija za realizaciju projekta razmatrane su razne opcije od kojih je „konačan“ izbor sveden na opredjeljenje za dodjelu/osnivanje prava građenja ili klasični model JPP-a koncesijskog tipa.

Kod projekcija finansijskih aspekata ovog poduhvata uzeti su u obzir poznati i projicirani elementi uz korištenje instrumentarija za procjenu rentabilnosti, povrata investicije i sl.

Radi transparentnosti svih aspekata projekta, uključujući i izbor/opredjeljenje koji scenarij će biti odabran, treba uraditi sljedeće aktivnosti:

1. Predočiti scenarije mogućih rješenja/modela, tj. zašto se opredjeljujemo za predložena dva,
2. Identificirati potencijalne probleme i bitna pitanja,
3. Odrediti vremenski okvir trajanja aranžmana
4. Uraditi SWOT analizu što uljučuje i analizu okruženja, te identificirati faktore koji su najviše važni za ovaj projekat,
5. Izdvojiti navedena dva scenarija/modela i o njima provesti raspravu sa aspekta izvodljivosti, o najvažnijim izazovima u odnosu na sadašnje stanje.

16. Ciljevi projektnog pothvata

Kod determiniranja kapitalno intezivnih projekata infrastrukturnog karaktera, potrebno je odrediti ciljeve strateškog i operativnog karaktera uz njihovu segmentaciju i projiciranje vremenskog okvira i dinamike realizacije.

Preduslov za realizaciju projekata izgradnje podzemnih garaža primjenom modela partnerstva sa privatnim investitorima, kroz osnivanje prava građenja na koncesionom (BOT/build-operate-transfer) modelu, u pravnom smislu predstavlja donošenje odluke Gradskog vijeća za prihvatanje modela i pokretanje procedure za izbor najbolje ponude kroz proceduru javnog poziva/natječaja.

Partnerstvo Grada i privatnog investitora kao oblik dugoročne saradnje je poslovno infrastrukturni preduslov vezan za izgradnju, upravljanje, održavanje, korištenje izgrađenih

objekata koje treba rezultirati dostupnošću kvalitetne usluge javnog parkinga uz prihvatljivu, ekonomski održivu cijenu usluge parkiranja.

Partnerstva javnog i privatnog sektora u rješavanju infrastrukturnih problema, gdje privatni partner gradi infrastrukturne objekte i naplaćuje javne usluge ili od javnog partnera ili od direktnih korisnika je sve više prisutno u izgradnji javne infrastukture.

17. SWOT analiza

PRILIKE	PRIJETNJE
Rast broja registrovanih automobila Uvođenje novih servisa za korisnike Gradnja novih stambenih objekata Trend razvoja turizma Zenica je sjedište ZDK Blizina i ekološke predizpozicije lokacije Prostorno planski pristup/razvojni aspekt Postojanost potražnje	Postojanje bespravnog parkiranja na javnim površinama Novi projektni model u BiH Neodgovarajuća regulativa Izbor kompetentnog partnera/operatora/izvođača radova Stepen korištenja izgrađenih parking mjesta Smanjenje broja vozila nakon 15 godina Prihvatljiva cijena usluge Sigurnost finansiranja
SNAGE	SLABOSTI
Organizacija parkiranja je sastavni dio imidža Grada Reorganizacija sistema parkiranja u Gradu Zabrana parkiranja vozila na javnim površinama i pješačkim stazama Potreba za parkingom stanovnika višestambenih kompleksa i poslovnih subjekata Stalnost tražnje, tj. kontinuirana potreba za parkiranjem od 00.00 – 24.00 sati Blizina lokacija Atraktivne lokacije Moderni pristupi u projektovanju, izgradnji i opremanju Racionalizacija i ekonomičnost poslovanja Izolacija i mir	Problem/rizik ulaska u novu formu aranžmana/novi biznis Nedostatak nadzora Dugogodišnji aranžman, novi na našim područjima Nedovoljno iskustvo javnog partnera Privatni partner je ključni faktor Sigurnost, lokacija Postojeća infrastruktura nedovoljno kvalitetna Nedovoljno pratećih sadržaja Saobraćajna signalizacija Važeća pravna regulativa Izostanak multidisciplinarnog pristupa

18. Predloženi model projektnog pothvata

Nakon analize mogućih modela izgradnje, prednosti, mana i rizika koje pojedini modeli sadrže, uzimajući u obzir ekonomsku atraktivnost objekata podzemnih garaža, potencijale lokacije, dodatne servise i usluge koje privatni partner može uvesti, efikasnost i racionalnost u provođenju procedura u projektovanju i izgradnji objekata, predložen je model zajedničkog pothvata, u kojem Grad/gradska uprava/javni partner obezbjeđuje gradsko zemljište za gradnju, određuje okvirne zahtjeve koji su ugrađeni u idejna rješenja kako budući objekti treba da izgledaju, nivo i kvalitet usluge, dok potencijalni investitori/privatni partneri obezbjeđuju sredstva za izgradnju objekata, uslugu naplaćuju direktno od korisnika, upravljaju objektima određeni vremenski period sa racionalnim i kontrolisanim troškovima, dio dobiti vraćaju javnom partneru/Gradu po principu naknade za dodijeljeno pravo građenja i nakon određenog dugogodišnjeg perioda upravljanja objekte trebaju vratiti lokalnoj zajednici u vlasništvo.

Glavni razlozi za prijedlog modela partnerstva sa privatnim investitorima, kroz osnivanje prava građenja na koncesionom (DBOT/design-build-operate-transfer) modelu su sljedeći:

1. Procedura uspostavljanja osnivanja prava građenja za privatnog investitora/partnera radi građenja objekta/kompleksa je jednostavnija i vremenski kraćeg trajanja od uspostave modela JPP koncesijskog tipa,
2. Grad/javni partner ima potpunu kontrolu nad čitavim procesom, tokom i svim fazama procedure, te ni u čemu ne zavisi od drugih subjekata ili učesnika u procesu,
3. JPP model zahtijeva da Grad preuzme značajnu ulogu u podjeli rizika ulaganja, izgradnje i korištenja garaže sa privatnim partnerom,
4. JPP model zahtijeva veću odgovornost Grada u realizaciji projekta i veću uključenost u obezbjeđenju održivosti projekta tokom kompletnog perioda korištenja kroz rješavanje svih izazova koji se mogu javiti tokom perioda eksploatacije,
5. JPP model zahtijeva potpunu uključenost Grada u sve aktivnosti i procedure,
6. Nedostatak iskustva u realizaciji projekata JPP, u interakciji i djelovanju sa privatnim partnerom, jer u formalno-pravnom smislu postoji samo jedan primjer JPP u Bosni i Hercegovini realizovan u skladu sa važećom zakonskom regulativom.

Izrada izvedbene projektne tehničke dokumentacije će biti obaveza izabranih investitora, u skladu sa važećim prostorno planskim dokumentima i postojećim idejnim rješenjima. Potencijalnim investitorima će biti dopušteno da uvedu izmjene u unutrašnjoj organizaciji podzemnih garaža i izmjene u tehnološkim procesima izgradnje garaža, ali moraju u potpunosti da poštuju vanjske dimenzije predviđenih garaža, kao i broj predviđenih etaža za izgradnju, te broj predviđenih parking mjesta. Prilikom izrade izvedbene dokumentacije, izabrani investitori će imati obavezu da u toku procesa izrade izvedbene dokumentacije izvrše prezentaciju idejnih projekata gradskoj upravi, te da pribave pisanu saglasnost javnog partnera na idejne projekte. Pribavljanje svih saglasnosti i odobrenja za građenje je također obaveza privatnih investitora.

Gradska uprava će pružiti punu podršku investitorima u procesu izdavanja svih potrebnih odobrenja i saglasnosti.

19. Karakteristike opredjeljenog modela

Projekti izgradnje podzemnih garaža u Zenici će se realizirati po modelu zajedničkog pothvata Grada Zenica/javnog partnera i investitora/privatnih partnera, kroz dodjelu prava građenja privatnim investitorima/partnerima, izabranih nakon provedene procedure javnog poziva/natječaja.

Ugovori o dodjeli/osnivanju prava građenja između Grada Zenica/javni partner i investitora/privatnih partnera, koji će biti izabrani na javnom natječaju, bili bi potpisani na period od 25 - 30 godina (ne računajući period gradnje), prema koncesijskom modelu, gdje Grad Zenica ustupa zemljište za građenje novih objekata, a privatni partneri dobijaju pravo građenja novih objekata.

Period građenja, računajući od dana ishodovanja građevinske dozvole do stavljanja u funkciju podzemnih garaža, ne bi trebao biti duži od dvije (2) godine. Novi objekti podzemnih garaža bit će u vlasništvu privatnih partnera u periodu od 25 - 30 godina (zavisno od dužine ugovornog aranžmana) i oni će upravljati objektom, održavati ga i koristiti u potpunosti.

Nakon isteka ugovornog aranžmana (25 - 30 godina) pravo građenja i objekti postaju vlasništvo Grada Zenica/javnog partnera. Nakon isteka ugovora, javni partner može ponuditi privatnim partnerima da nastave da upravljaju podzemnim garažama, uz plaćanje naknade koja će biti dogovorena između partnera.

20. Prednosti uvođenja privatnog investitora/partnera

Uvođenjem investitora/privatnog partnera u projekte izgradnje podzemnih garaža, gradska uprava/javni partner ostvaruje sljedeće koristi:

1. Grad nema finansijskih ulaganja u izgradnju garaža, privatni partner obezbjeđuje sredstva za izgradnju, održavanje i upravljanje na period od 25 - 30 godina,
2. Gradska uprava nema obavezu finansijskog ulaganja u rješavanje stacionarnog saobraćaja, te može finansiranje iz budžeta usmjeriti na druge infrastrukturne i razvojne projekte,
3. Niža cijena gradnje jer će privatni partner optimizirati model izgradnje,
4. Grad nema finansijske odgovornosti za viškove i naknadne radove u izgradnji (što je uvijek prisutno prilikom javne investicije), nema kašnjenja u izgradnji, jer je privatni partner maksimalno motivisan da radove završi što prije radi početka korištenja objekta,
5. Privatni partner snosi rizik postizanja, održavanja i organizovanja ugovorenih standarda 25 - 30 godina,
6. Privatni partner će dugoročno obezbijediti savremene standarde garažnog prostora kao i isti kvalitet usluga na period od 25 - 30 godina,
7. Svi troškovi održavanja, zamjene materijala i opreme, investicijskih ulaganja i održavanja već su uključeni,
8. Cijene gradnje i period građenja bit će znatno kraći u odnosu na klasični model,
9. Povećanje ekonomičnosti u javnim rashodima, unapređenje kvaliteta javnih usluga, povećanje efikasnosti operacija javne uprave.

Za uspjeh projekta važno je da se osim interesa javnog partnera za izgradnju garaža, omogući da i privatni partneri zadovolje svoje interese koji su vezani za upošljavanje vlastitih

kapaciteta, obezbjeđenje redovnih prihoda, povrat investicije/kreditnog zaduženja i ostvarenje profita.

Gradska uprava/javni partner će u tokom provođenja procedure izbora privatnog partnera za projektovanje, izgradnju, upravljanje i korištenje podzemnih garaža predložiti Gradskom vijeću da donese odluke kojima će biti zabranjeno parkiranje u ulicama koje gravitiraju lokacijama gdje će biti izgrađene podzemne garaže, kao i odluke o totalnoj zabrani parkiranja na mjestima gdje to nije dozvoljeno (pješačke površine, saobraćajnice, javne i zelene površine).

21. Interesi učesnika u realizaciji opredjeljenog modela

Interes lokalne zajednice/javnog partnera za realizaciju modela je sljedeći:

Izgradnja novih podzemnih garaža će omogućiti bolji standard saobraćaja i rješavanje saobraćaja u mirovanju, veću sigurnost svih učesnika u saobraćaju, uklanjanje vozila sa pješačkih saobraćajnica, javnih i zelenih površina, stvaranje uslova za prijem većeg broja vozila u gradskom središtu prilikom organizovanja određenih manifestacija ili prilikom dolaska posjetilaca i turista iz drugih gradova, te osloboditi budžetska sredstva za izgradnju drugih infrastrukturnih sistema koji su u nadležnosti grada, odnosno, posredno, povećanje standarda svih stanovnika.

Realizacija ovih velikih investicija će generirati veću zaposlenost poduzetničkog sektora i komunalnih preduzeća, otvaranje novih radnih mjesta, te razvoj privrednog sektora.

Interes korisnika usluga se ogleda u postojanju stabilne i kvalitetne komunalne usluge (parkiranje), uz predvidljive cijene usluga koje se eventualno mogu mijenjati u skladu s unaprijed definiranim kriterijima.

22. Interes potencijalnog investitora/privatnog partnera je sljedeći:

Interes privatnih partnera/potencijanih investitora se ostvaruju putem dobivanja prava građenja na atraktivnoj gradskoj lokaciji, očekivanog zapošljavanja vlastitih kapaciteta investitora u izgradnji i korištenju objekta, stvaranju monopolske pozicije u parkiranju na način da će dugo godina biti jedini pružaoci usluga u dijelovima grada gdje se objekti izgrade, u realizaciji dobiti od kontinuiranog korištenja izgrađenih sadržaja, u uvođenju savremenih tehnologija u korištenju podzemnih garaža čime se postiže minimiziranje troškova.

Podzemna garaža na Trgu BiH posjeduje veliki potencijal za korištenje i od strane poslovnih subjekata i od strane građana koji posjeduju (ili će posjedovati) stambene jedinice u blizini ove podzemne garaže. Gradska uprava će omogućiti potencijalnim investitorima koji su zainteresovani da osim predviđene tri podzemne etaže za koje se raspisuje natječaj za dodjelu prava građenja, dodatno izgrade još jednu podzemnu etažu koja bi bila u njihovom vlasništvu, uz adekvatno etažiranje i odvajanje suvlasništva, kao dodatni element kojim zadovoljava interese privatnih investitora u realizaciji kompletnog projekta.

23. Prednosti izabranog modela dodjele prava građenja

1. Grad Zenica/javni partner dobija objekte u vlasništvo nakon isteka ugovornog odnosa sa privatnim partnerom,
2. Zemljište formalno ostaje u vlasništvu Grada Zenica,

3. Grad dobija uređen trg, zelenu površinu, sportsko igralište,
4. Privatni partner je u obavezi vratiti objekte Gradu Zenica u ispravnom i održavanom stanju nakon isteka perioda na koji mu je ustupljeno pravo građenja,
5. Ostvarivanje određenih javnih prihoda kroz naplatu naknade za dodijeljeno odnosno ustupljeno pravo građenja tokom perioda upravljanja garažom od strane privatnog partnera koji je ugovorno definisan,
6. Uređivanje izgleda lokacije na kojoj će biti smještene garaže (ugodan vizuelni izgled lokacija),
7. Poznata i relativno brza procedura uspostavljanja ugovornog odnosa,
8. Jednostavna procedura za izbor privatnog partnera za izgradnju i upravljanje garažama putem javnog konkursa, koji će biti otvoren 30, 45 ili 60 dana od dana objave,
9. Skraćuju se procesi donošenja odluka i birokratija,
10. Proces projektovanja i izgradnje je kraći, jer početak plaćanja usluga od strane korisnika podstiče privatnog partnera na smanjenje rokova izgradnje,
11. Stvaranje dodatnih prihoda putem dodatnih usluga koje će privatni partner uvesti za korisnike usluga,
12. Gradska uprava sve probleme i rizike vezane za dugogodišnje upravljanje parking prostorima delegira privatnom partneru kroz primjenu BOT (gradi, upravlja, prenesi vlasništvo) aranžmana, čime je javni interes više zaštićen,
13. Mogućnost formiranja uslova koje privatni partner mora ispuniti da bi izgradio objekat i stavio ga u funkciju (rok izgradnje),
14. Grad definiše vremenski rok za ustupanje prava građenja (zakonski ograničen rok korištenja je 40 godina), pretpostavka je da bi period korištenja bio 25 -30 godina,
15. Bolji odnos kvalitete i cijene usluge parkiranja kroz uvođenje novih tehnologija u pružanju usluga i inovacija u načinu poslovanja,
16. Grad može sa privatnim partnerom ugovoriti rentu (zakup) za upravljanje objektima i nastavak pružanja javne usluge nakon završetka ugovornog odnosa o pravu građenja.

24. Prijedlog/opcija za izgradnju garaže ispod sportskog terena u naselju Mokušnice

Neželjeni efekat koji će biti posljedica izgradnje podzemnih garaža je smanjenje parking mjesta kojima upravlja JP "Parking servis" i koji im donose prihod od prodaje usluga. Određen broj parking mjesta koja se sada koriste za parkiranje u ulicama oko Trga BiH i oko Trga Alija Izetbegović će biti ukinut, kao i javni parking koji se sada koristi uz naplatu na Trgu BiH. Time će značajno biti smanjeni prihodi koje stvara JP "Parking servis", te stoga gradska uprava predlaže da se sagleda mogućnost i izgradnja garaže u naselju Mokušnice prevashodno povjeri JP "Parking servis", u skladu sa njihovim mogućnostima. Ova garaža bi skoro u potpunosti bila korištena od strane stanovnika naselja Mokušnice, tako da bi se povrat ulaganja ostvario putem mjesečnog zakupa garažnog prostora. Adekvatno kreditno višegodišnje zaduženje uz garancije Grada za povrat kredita, uz minimalni trogodišnji grejs period, koji će omogućiti izgradnju garaže i početak eksploatacije, omogućio bi da se investicija sama otplaćuje, uz manje prihode.

JP "Parking servis" upravlja garažnim prostorom u dvije podzemne garaže koje su dugo vremena neuslovne i devastirane (podzemna garaža lokalitet Bojin vir i podzemna garaža Uglovnica). Ukoliko se ove dvije podzemne garaže, putem javnog natječaja, prodaju privatnim investitorima da ih rekonstruišu, modernizuju i vrate u funkciju, prihodi od prodaje ovih i drugih garažnih prostora bi se mogli također iskoristiti za sufinansiranje izgradnje garaže na Mokušnicama ili drugih garažnih prostora koji bi mogli biti predati na upravljanje JP "Parking servis".

JP "Parking servis" bi morao da problemu otvaranja novih parking ili garažnih prostora pristupi inovativnije, uz više vlastitog angažmana, sa ulaganjem u izgradnju novih parking i garažnih prostora. Vrlo lako bi bilo javne površine, na kojima se sada parkiraju osobna vozila, pretvoriti u organizovane parking prostore sa naplatom pod upravljanjem JP "Parking servis" (otvoreni nekontrolisani parking prostor na javnoj površini iza objekta HASS-a i sl.)

Zajedno sa aktiviranjem novih lokacija i izgradnjom novih podzemnih garaža potrebno je donijeti odgovarajuće odluke o reorganizaciji i modernizaciji preduzeća JP "Parking servis", kao i o načinu funkcionisanja komunalne usluge, usvojiti potrebne odluke vezane za stacionarni saobraćaj (podjela gradskog područja u zone i adekvatno plaćanje parkinga), omogućiti više različitih modaliteta za plaćanje parkinga, te stvoriti pretpostavke da JP "Parking servis" ostvaruje prihode potrebne za redovno poslovanje, uz fokus na inovativnost i modernizaciju u poslovanju, smanjenje troškova poslovanja i povećanje efikasnosti. Prilikom reorganizacije i modernizacije u oblasti rješavanja stacionarnog saobraćaja, pomoć i prijedloge eventualnih rješenja moguće je dobiti i korištenjem iskustava privatnih investitora, koji bi trebali investirati u izgradnju i upravljanje podzemnim garažama.

25. Procedure za provođenje javog poziva/natječaja i termin plan

1. Priprema Javnog poziva sa svim potrebnim elementima

Nosilac: Tim za pripremu projekta / TPP

Rok: 15.05.2021.

2. Dostavljanje teksta Javnog poziva Gradonačelniku na saglasnost

Nosilac: Tim za pripremu projekta / TPP

Rok: 15.05. – 30.05.2021

3. Dostavljanje prijedloga Javnog poziva na razmatranje Gradskom vijeću

Nosilac: TPP + Gradonačelnik

Rok: 15.05. - 15.06.2021.

4. Objavljivanje Javnog poziva

Nosilac: TPP + gradska uprava

Rok: 15.06.2021.

5. Prijem, razmatranje i ocjena dostavljenih ponuda

Nosilac: TPP

Rok: 01.08. - 15.08.2021.

6. Dostavljanje izvještaja o provedenom javnom pozivu sa prijedlogom Odluke o izboru ekonomski najbolje ponude i rangom ponuđača Gradonačelniku

Nosilac: TPP

Rok: 15.08. – 31.08.2021.

7. Dostavljanje izvještaja o provedenom pozivu s prijedlogom Odluke o izboru ekonomski najbolje ponude i rangom ponuđača Gradskom vijeću na razmatranje i usvajanje

Nosilac: TPP + Gradonačelnik

Rok: 15.08. - 31.08.2021.

8. Potpis ugovora, dostava garancija i osiguranja i početak realizacije projekta

Nosilac: TPP + Gradonačelnik + investitor/privatni partner

Rok: 01.09. – 30.09.2021.

9. Formirati Tim za praćenje ugovora/Tim za praćenje realizacije projekta (odgovornost u pogledu upravljanja, praćenje pružanja usluge/monitoring, eventualne izmjene ugovora, rješavanje sporova, održavanje imovine, prestanak ugovora).

Termin plan sa potrebnim aktivnostima koje trebaju biti realizovane i nosiocima aktivnosti u prilogu.

26. Principi javnog poziva/natječaja

Uspješna realizacija projekta po modelu zajedničkog pothvata zahtijeva detaljnu pripremu i planiranje projekta, te dobru kontrolu i nadzor čitavog procesa. Jedan od posebno bitnih segmenata kompletne procedure implementacije projekta je provođenje javne procedure (natječaja) za izbor najpovoljnije ponude. Principi/načela na kojima će biti pripremljena tenderska dokumentacija i provedena kompletna procedura javnog poziva/natječaja su sljedeći:

1. Princip tržišnog nadmetanje/natječaja,
2. Princip zaštite javnog interesa,
3. Princip transparentnosti,
4. Princip efikasnosti procesa,
5. Princip jednakog tretmana svih učesnika,
6. Princip zabrane diskriminacije,
7. Princip uzajamnog priznavanja,
8. Princip razmjernosti prilikom odlučivanja,
9. Princip zaštite okoliša
10. Princip slobode ugovaranja.

Prilikom provođenja procedure javnog poziva/natječaja svim učesnicima natječaja mora biti obezbijeđen isti tretman, cjelovit, objektivan i nepristrasan tretman tokom cijelog postupka, uz poštivanje pune transparentnosti i otvorenosti postupka.

27. Kriterij za izbor najpovoljnije ponude

Najbolji ponuđači/potencijalni investitori za izgradnju podzemnih garaža primjenom modela zajedničkog pothvata, bit će izabrani kroz proceduru javnog poziva/natječaja.

Kriterij za izbor najpovoljnije ponude na javnom pozivu/natječaju je ekonomski najpovoljnija ponuda. Kriterij za izbor ekonomski najpovoljnije ponude bi trebao biti kriterij najviše ponuđenog iznosa naknade za osnovano pravo građenja (dvije vrste naknade), te najkraćeg vremena za koje se osniva pravo građenja. Ako dva ponuđača imaju jednak broj bodova, kriterij po kojem se ugovor dodjeljuje ponuđaču je veći ostvareni broj bodova po kriteriju kraćeg vremena za osnivanje prava građenja.

U zavisnosti od ponude koju privatni partner bude dostavio tokom procedure javnog poziva/natječaja, obaveza privatnog partnera će biti da nakon upisa prava građenja u zemljišne knjige, uplati jednokratno naknadu za dodjelu prava građenja, te da nakon povrata investicije (okvirno 15 godina), svake godine uplaćuje godišnju naknadu za dodjelu prava građenja. Iznosi jednokratne naknade i godišnje naknade koju će privatni partner uplaćivati u budžet grada, zavisiti će od ponuda koje privatni investitori dostave u proceduri javnog natječaja, jer će iznos ovih naknada, koju će privatni partner ponuditi u proceduri javnog poziva, biti jedan od osnovnih kriterija za određivanje najbolje ekonomske ponude za dodjelu ugovora.

28. Rizici za realizaciju opredjeljenog modela

Rizici koji su identifikovani prilikom analize mogućih modela realizacije projekta, a koji mogu dovesti u pitanje ili ugroziti realizaciju projekta, trebaju se razmatrati uz prijedlog mogućih rješenja za prevazilaženje istih.

Rizici projektnog pothvata

Rizici u kontekstu ove analize pojavljuju se kao rezultat današnjih odluka i djelovanja čije posljedice se manifestuju u budućem vremenu.

Pretpostavljeni rizici otežavaju donošenje odluke jer zahtijevaju sagledavanje trendova u cjelokupnom okruženju i, u principu, nije upitno hoće li se projekat realizirati s rizikom ili ne, nego koliki rizik je moguće prihvatiti prilikom realizacije projekta (upravljanje rizikom).

Procjene rizika sa kojim se može suočiti investitor u toku realizacije projekta veoma su važne za preduzimanje adekvatnih koraka za minimiziranje učinaka rizika.

U tom smislu u ovoj analizi, s ciljem sagledavanja mogućih rizika, obuhvaćene su preliminarne aktivnosti kao što su:

1. Identifikacija potencijalnih izazova,
2. Definiranje profila rizika,
3. Procjena utjecaja rizika.

Rizici za realizaciju projekata izgradnje podzemnih garaža na principu samodrživosti su minimalni, jer lokacije na kojima se planira gradnja su na atraktivnim mjestima u gradu, sa velikom potražnjom za parking mjestima i sa odličnim saobraćajnim pristupom. Potencijalni rizici za uspješnu realizaciju ugovora o dodjeli prava građenja za projektovanje, finansiranje, izgradnju, održavanje i upravljanje novim podzemnim garažama u Zenici, koji su analizirani

prilikom predlaganja modela, te koje je neophodno preduprijediti kroz ugovorne odredbe su sljedeći:

1. Rizik smanjenja prihoda za JP „Parking servis“ d.o.o. Zenica zbog dodjele lokacije Trg BiH privatnom partneru,
2. Rizik (dostupnost, vlasništvo, postojeća infrastruktura) lokacije (javni partner),
3. Rizik kolizije sa projektnom dokumentacijom,
4. Rizik gradnje (da li će privatni partner/investitor lokalitet privesti namjeni, uključujući projektovanje i izbor izvođača radova tokom izgradnje) – garancija privatnog partnera (privatni partner),
5. Rizik finansiranja – garancija privatnog partnera (privatni partner),
6. Rizik kapacitiranosti/kvalifikovanosti, likvidnosti partnera da izgradi, upravlja i održava objekat tokom cijelog ugovornog perioda,
7. Rizik finansijske propasti/stečaja partnera,
8. Rizik početka pružanja usluge parkiranja,
9. Rizik potražnje usluge – veća ili manja potražnja za uslugom nego što je to bilo kad je ugovor potpisan (javni i privatni partner),
10. Rizik upravljanja i održavanja (privatni partner),
11. Rizik dostupnosti usluge – garancija privatnog partnera (privatni partner),
12. Rizik raspoloživosti usluge – da usluga ne bude na nivou koji je ugovorom zahtijevan (privatni partner),
13. Rizik povećanje cijene parkiranja,
14. Rizik pružanje usluga loše kvalitete,
15. Rizik u kakvom stanju će biti objekat nakon završenog perioda eksploatacije,
16. Rizik zbog više sile (javni partner),
17. Rizik promjene zakonskih propisa i odluka koje su u nadležnosti lokalne zajednice koje kao posljedicu mogu imati promjene koje utiču na poslovanje privatnog partnera (javni partner),
18. Rizik predimenzioniranja objekta, prevelike investicije (Trg Alija Izetbegović),
19. Rizik funkcionisanja etažnih suvlasnika u budućnosti ukoliko privatni partner želi graditi dodatne etaže na objektu (koje će biti njegovo vlasništvo i nakon transfera objekta),
20. Rizik transfera objekta nakon završenog perioda korištenja usljed zahtjeva privatnog partnera za dodatnim plaćanjem od strane javnog partnera što onemogućuje transfer bez posljedica.

Kod realizacije predmetnog projektnog poduhvata, potrebno je, pogotovo za privatnog investitora, predvidjeti određene rizike kod kojih treba uzeti u razmatranje uticajne faktore kao što su:

1. Rizik kvalitete gradskih resursa,
2. Rizik upravljanja ljudskim resursima,

3. Rizik projektovanja, gradnje, nadzora i drugih procesa,
4. Rizik ulaska u obavljanje komunalne djelatnosti,
5. Rizik vremenske distance trajanja aranžmana,
6. Rizik eskalacije troškova i vremena kod prve faze projekta – izgradnja do stavljanja u funkciju,
7. Rizik dinamike priliva korisnika koji očekuju pružanje usluge,
8. Rizik političkih pritisaka vezanih za domaće nivoe vlasti
9. Globalni rizici.

Rizici mogu biti izračunati, ali ovo je minimalan prikaz konteksta rizika koji uključuju i promjenu nekih oblika javne administracije. Osim toga, ovdje se mogu uzeti u obzir i rizici vezani za strateška pitanja u kontekstu uspostave novog režima korištenja javnih površina na području Grada za potrebe parkiranja vozila, tj. funkcionisanje tzv. stacionarnog saobraćaja.

29. Elementi ugovora o dodjeli prava građenja

Model zajedničkog pothvata zahtijeva pomno sastavljanje ugovora, kako bi se utvrdili standardi pružanja usluge, alocirali rizici i postigla prihvatljiva ravnoteža između rizika i rezultata koje realizacija projekta donosi. Elementi ugovora o dodjeli/ustupanju prava građenja za projektovanje, finansiranje, izgradnju, održavanje i upravljanje podzemnim garažama u Zenici su sljedeći:

1. Uvod – definicije,
2. Predmet ugovora,
3. Struktura ulaganja,
4. Vrijeme na koje je ugovor sklopljen,
5. Imovinske obaveze i prava ugovornih strana,
6. Plaćanje ugovornih strana,
7. Pravni oblik kroz koji će biti realiziran aranžman,
8. Ustrojstvo / organizacija upravljanja i nadzora,
9. Ovlaštenja i sastav tijela upravljanja zajedničkim pothvatom,
10. Finansijska politika,
11. Dugogodišnji aranžman, plaćanje da bude vezano za odnos euro/KM
12. Zatezne kamate,
13. Police osiguranja,
14. Posljedica neispunjenja ugovornih obaveza,
15. Naknada štete zbog neispunjenja ugovora,
16. Zaštita okoliša,
17. Postupak odobrenja ugovora,

18. Viša sila i promjenjene okolnosti,
19. Rješavanje sporova,
20. Raskid ugovora,
21. Salvatorna klauzula,
22. Period trajanja,
23. Stupanje na snagu,
24. Primjena prava,
25. Postupak i uslovi preuzimanja građevine,
26. Garancije / jamstva za izvršenje ugovornih obaveza.

30. Finansijski aspekti i dinamika projektnog pothvata

Optimizacija finansiranja, izgradnje i korištenja infrastrukturnih objekata može se izračunati/predvidjeti primjerom pojednostavljenog metoda za izračunavanje ukupnih troškova infrastrukturnih projekata, upotrebom sljedeće jednačine:

$TPC = BC + EDC + IDC$, gdje su

TPC – ukupni troškovi projekta (total project cost)

BC – bazni troškovi projekta (basic cost)

EDC – eskalacija/povećanje troškova u periodu izgradnje (cost escalation during construction)

IDC – kamatna stopa tokom izgradnje objekta (interest during construction).

Ovaj pristup omogućuje potencijalnom investitoru/privatnom partneru da sa velikim stepenom tačnosti izvrši procjenu i izračun vrijednosti projekta, prilikom pripreme ponuda u javnom natječaju.

31. Organizacijski aspekti projektnog pothvata

Organizacija ovog poslovno projektnog pothvata treba biti bazirana na principima kombinacije poduzetničke i profesionalne organizacijske strukture.

Upravljanje novoizgrađenim objektima u ugovornom periodu zahtijevat će specifičnu organizaciju/formalizirani projektni sadržaj i izgled organizacijske strukture kroz razvoj i uhodavanje biznisa/pružanja usluge. Naravno, implementacija ovog segmenta projekta predstavlja menadžerski dio posla, što je u potpunosti odgovornost privatnog investitora.

Nakon završetka izgradnje objekta prihod se generiše na bazi prodaje usluge građanima tokom operacionog perioda koji može biti fiksiran na 15, 20, 25, 30 ili više godina, u zavisnosti od kapaciteta i stepena iskorištenosti objekta.

Period operacionalizacije bit će preciziran putem (na osnovu) specifikacije natječajne dokumentacije.

Korištenje DBOT aranžmana (design-build-operate-transfer/projektuj-gradij-upravljaj-vrati objekat) kroz osnivanje prava građenja stvara mogućnost nastupa konzorcija privatnih investitora. Samostalni investitor ili konzorcij privatnih investitora samostalno treba da

dizajnira (projektuje), finansira i realizira infrastrukturni projekat na način da ga dovede u fazu operabilnosti u smislu pružanja usluga u okviru definiranog vremenskog roka. Ovaj period se uzima općenito kao period koji je dovoljan samostalnom investitoru ili konzorciju da generiše dovoljno isplativ iznos prihoda i profita kroz vođenje novoizgrađenih objekata, a navedeni period predstavlja tkz. koncesioni period.

32. Marketinški aspekti projektnog pothvata

Jedan od preduslova za uspješnu realizaciju projekta izgradnje podzemnih garaža je i provođenje svojevrsne javne kampanje u okviru koje treba raditi na promociji lokacija na kojima će biti izgrađene garaže, te izgraditi brend ukazujući na prednosti parkiranja u podzemnim garažama (blizina lokacija, sigurnost vozila, jednostavnost pristupa, povoljna cijena parkiranja).

Nosilac ove aktivnosti će biti javni partner/gradska uprava.

33. Zaključak i preporuke

Polazeći od unaprijed navedenog, može se zaključiti da uz prezentirane procjene investicija, izgradnje, održavanja i upravljanja podzemnim garažama na području Grada Zenica, lokacije Trg BiH, Trg Alije Izetbegovića i naselje Mokušnice, te uz postojeće i projicirane cijene usluga parkiranja, troškove radne snage, amortizacije, održavanja, energije i ostale prateće troškove, može se preporučiti ulazak privatnom investitoru, ali i Gradu Zenica, u realizaciju projekta izgradnje podzemnih garaža kroz model ugovornog osnivanja/dodjele prava građenja.

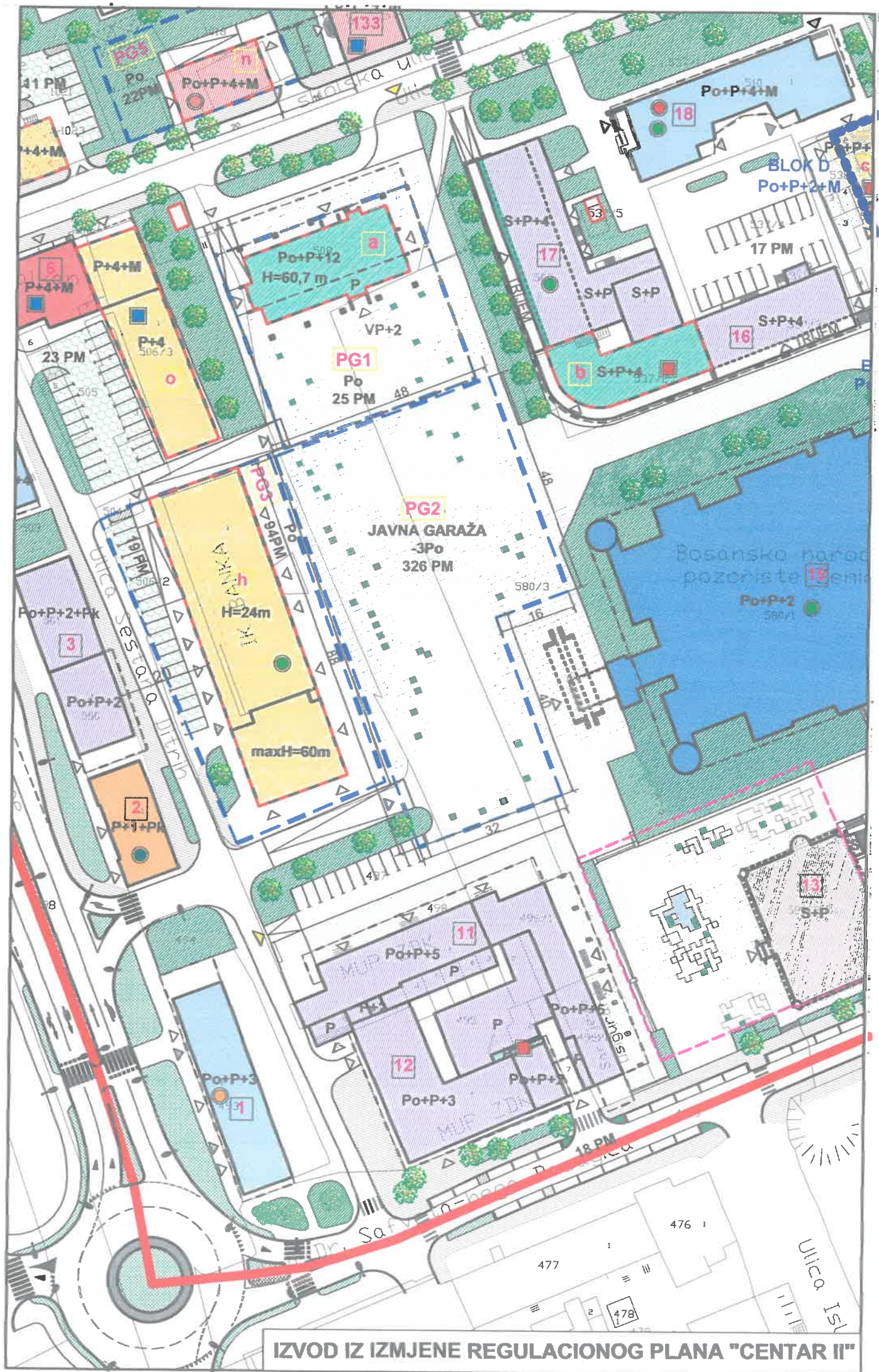
U skladu sa analizom i kalkulacijama minimalne cijene i minimalne popunjenosti kapaciteta, investicija bi se za privatnog investitora mogla isplatiti unutar okvira od 25 godina korištenja. Kroz optimistični scenario vezan za projekciju navedenih elemenata koji utiču na isplativost investicije, ista bi se mogla isplatiti i ranije. Kako je riječ, u principu, o standardnim metodama i materijalima kod gradnje objekata, ne bi trebalo doći do eskalacije troškova, niti prekoračenja rokova.

Koristi za Grad Zenica mogle bi biti iskazane kroz izdvajanje određenog procenta prihoda Gradu, na godišnjoj osnovi od strane privatnog partnera, minimalno 5% - 8% operativne dobiti, mada taj procenat može biti i drugačije ponuđen i ugovoren u ovisnosti od uslova definisanih javnim pozivom i u skladu s ponudom privatnih investitora. Osim toga, Grad Zenica zadržava pravo vlasništva nad gradskim građevinskim zemljištem, a nakon isteka trajanja ugovora (25 godina), uz domaćinsko upravljanje i održavanje objekata, Gradu ostaju veoma vrijedni infrastrukturni objekti koji se mogu izdati operatoru, odnosno produžiti ugovor o ustupanju prava upravljanja i korištenja postojećem privatnom partneru ili upravljati istim na način da se generišu prihodi za budžet Grada Zenica.

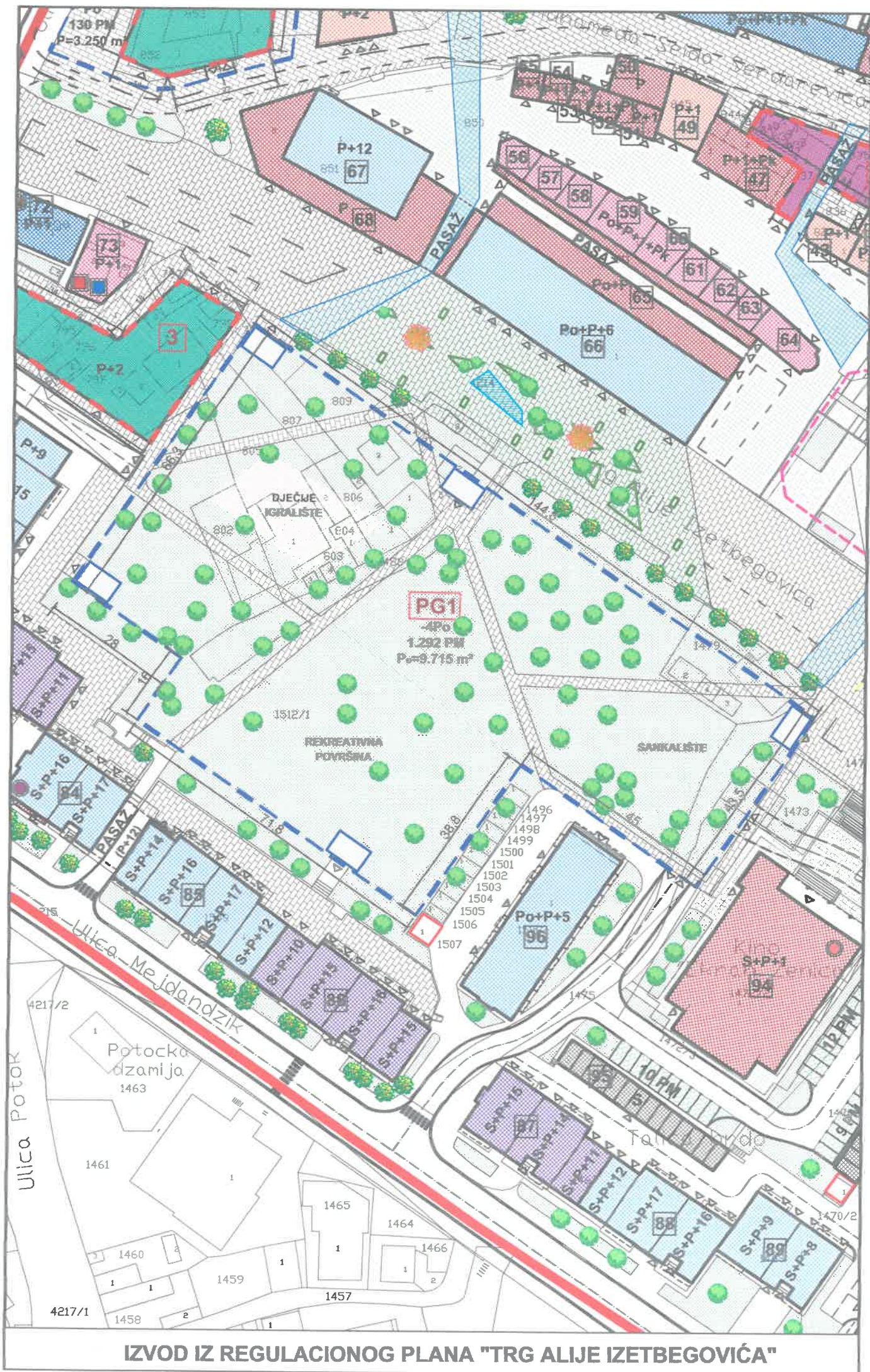
Prilozi:

1. Izvodi iz prostorno planske dokumentacije
2. Postojeća projektno tehnička dokumentacija
3. Analiza mogućih projektnih modela
4. Procjena investicione vrijednosti projekata i povrata investicije
5. Termin plan i nosioci aktivnosti

IZVODI IZ PROSTORNO PLANSKE DOKUMENTACIJE



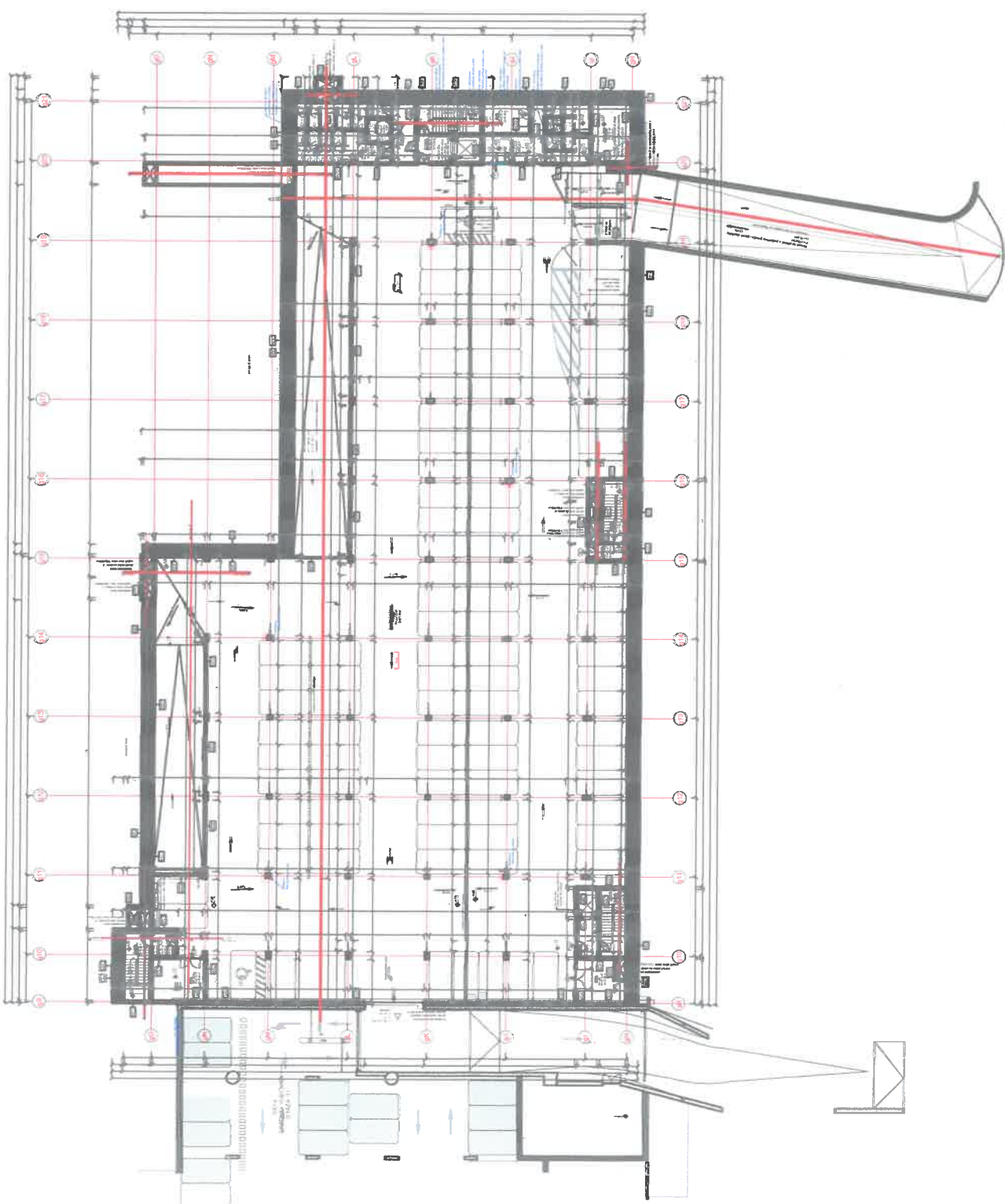
IZVOD IZ IZMJENE REGULACIONOG PLANA "CENTAR II"

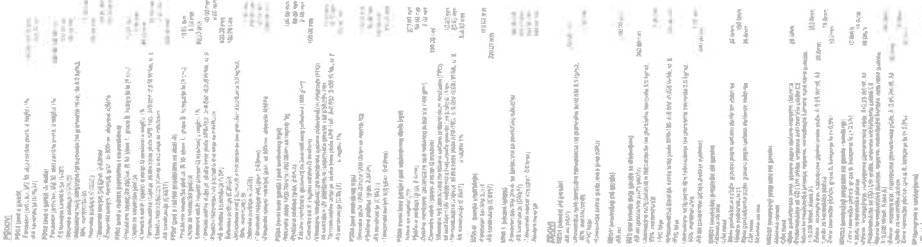




POSTOJEĆA PROJEKTNO TEHNIČKA DOKUMENTACIJA

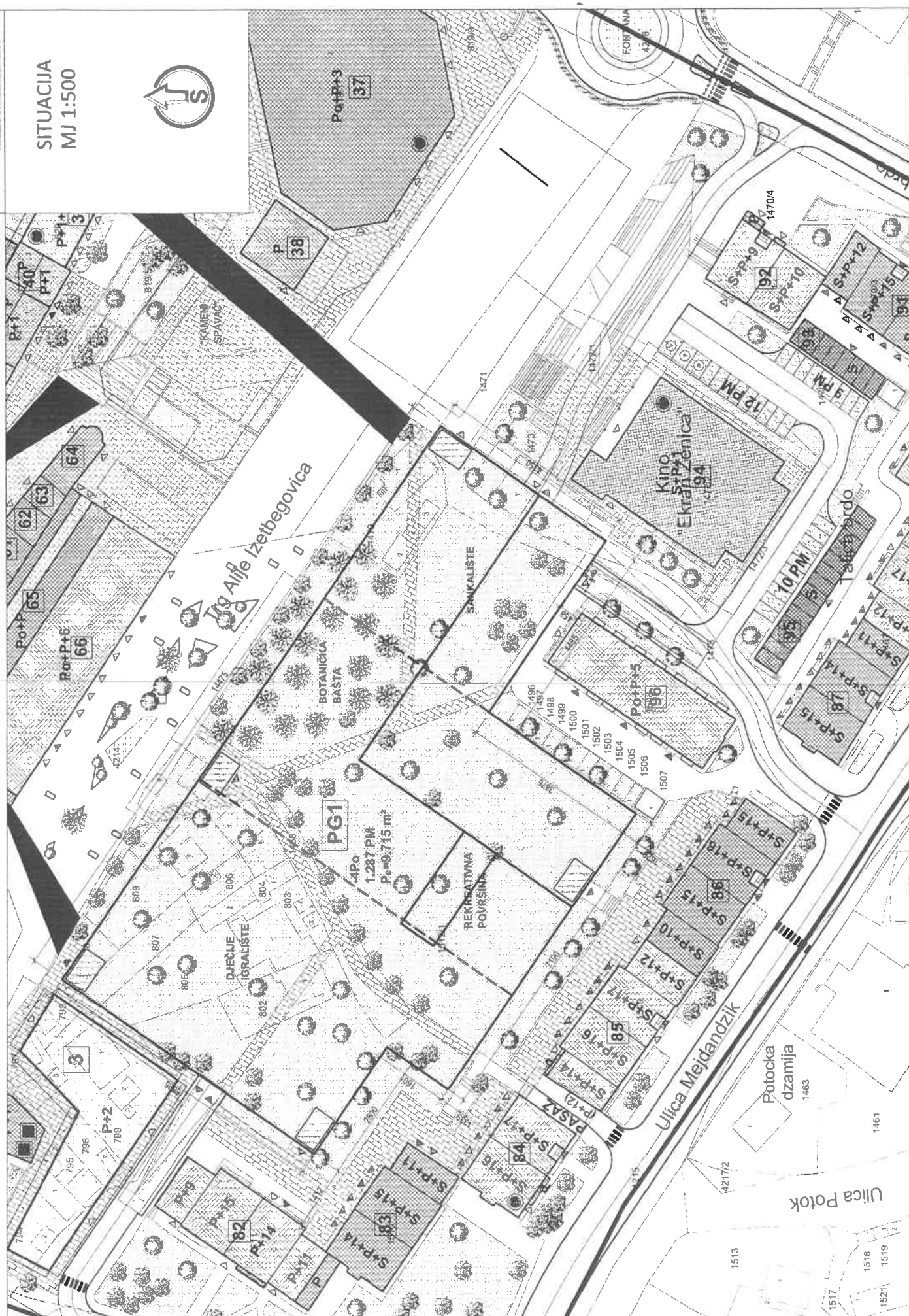
**IZVOD IZ GLAVNOG PROJEKTA
PODZEMNE GARAŽE
NA TRGU BOSNE I HERCEGOVINE**



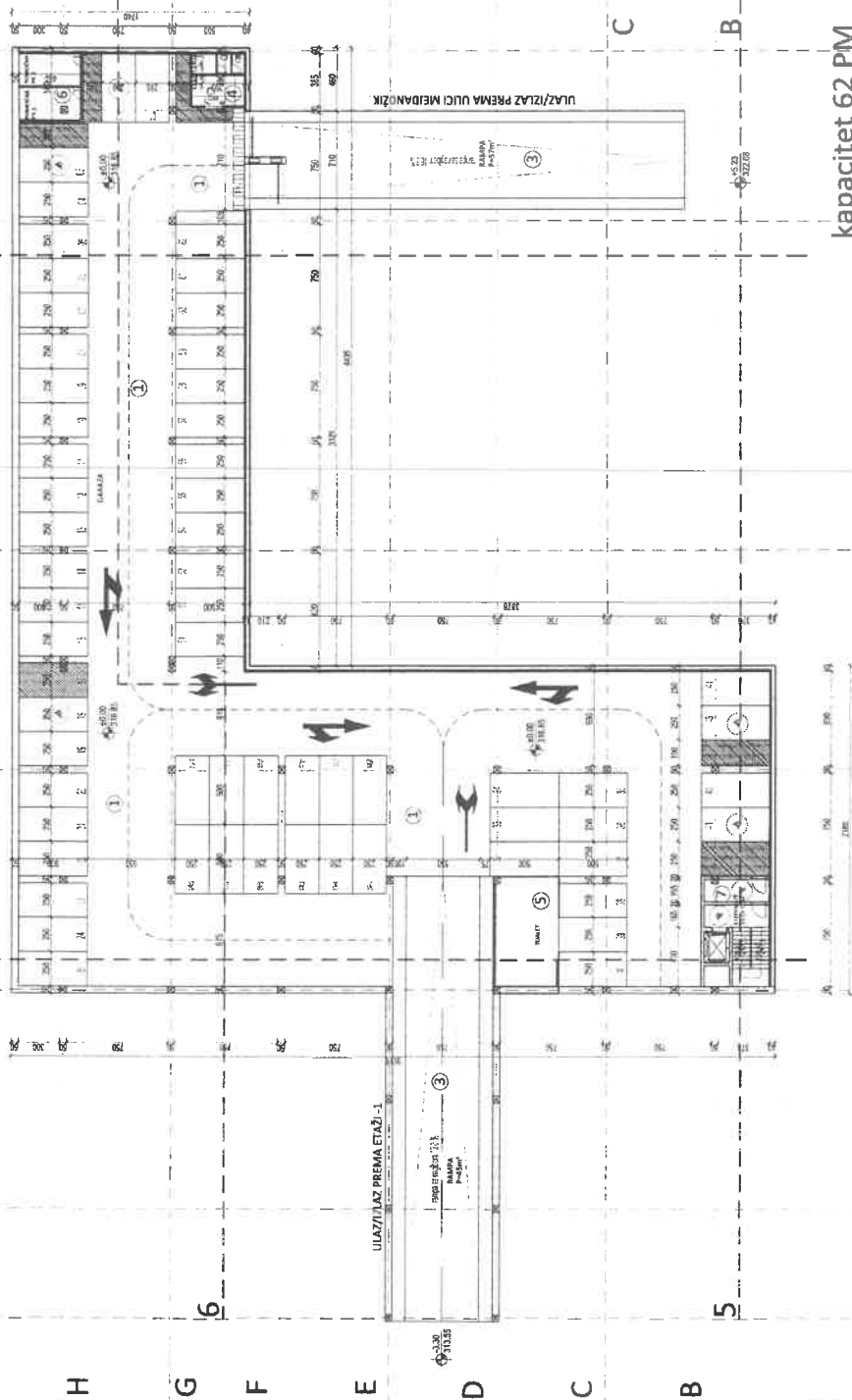




**IZVOD IZ IDEJNOG PROJEKTA
PODZEMNE GARAŽE
NA TRGU ALIJA IZETBEGOVIĆ**



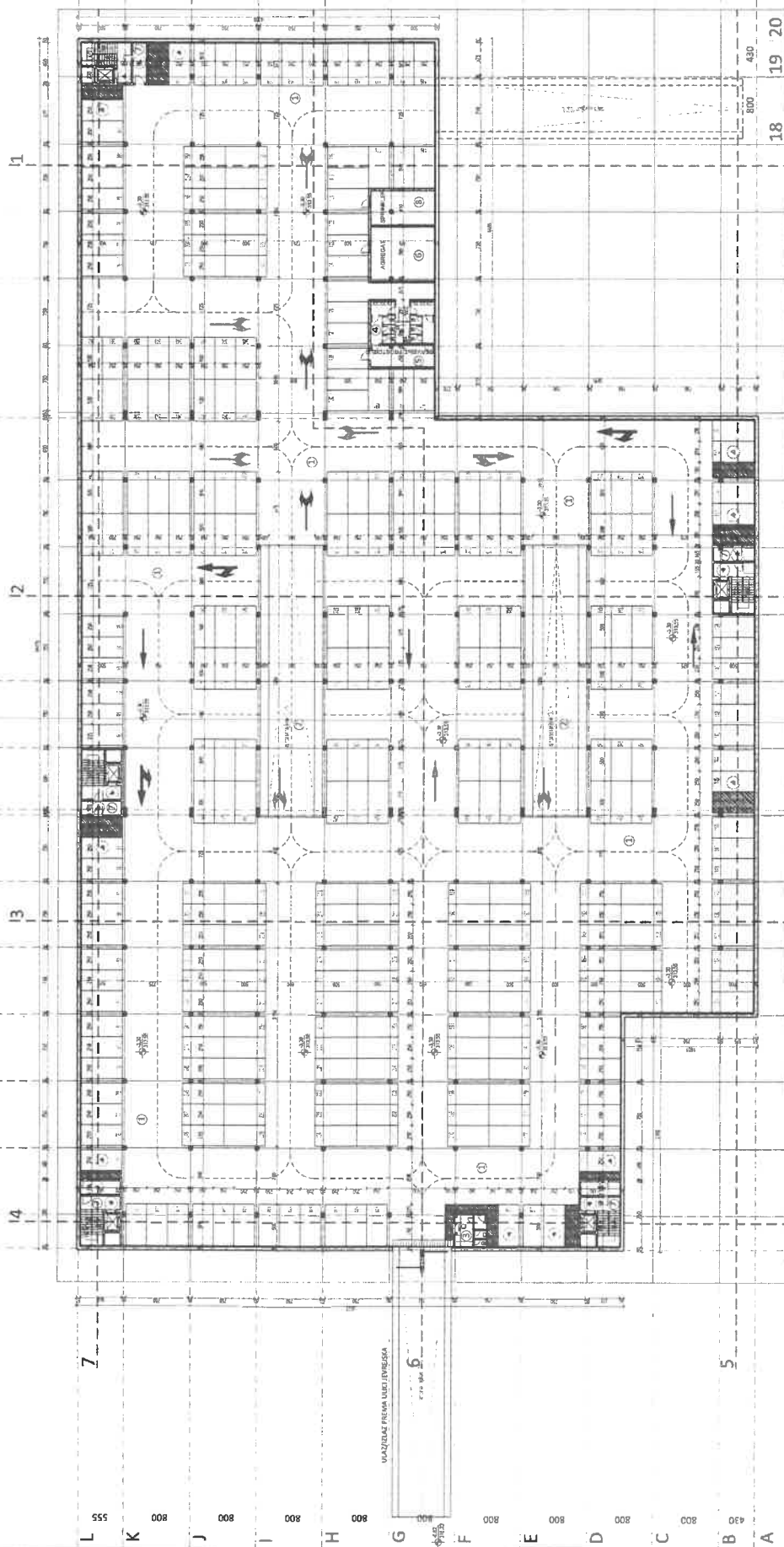
OSNOVA ETAŽE -1.a. MJ 1:250



Specifikacija površina

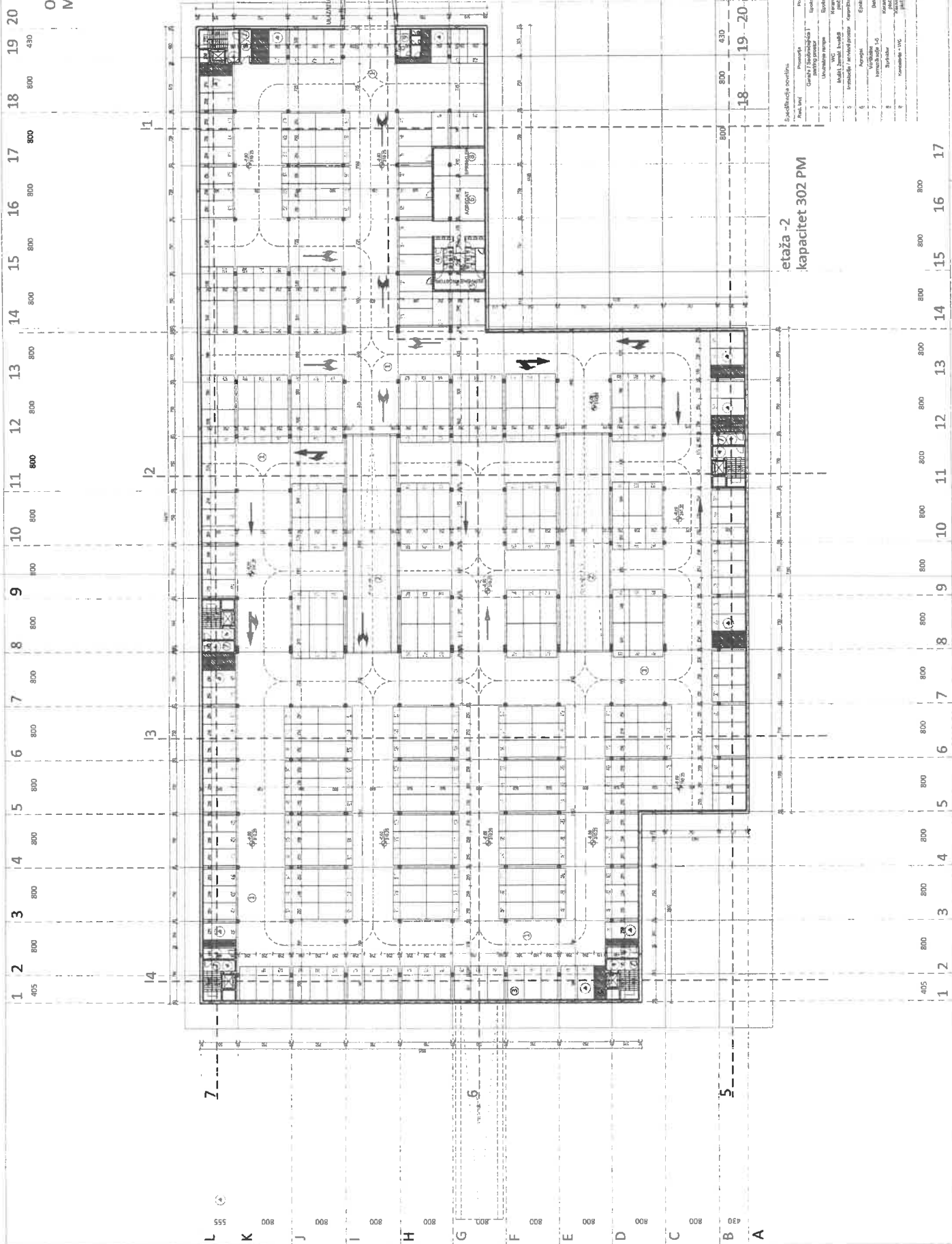
Red. broj	Prostorija	Pod	Obim	Površina m²
1	Garage / Stacioniranje i parking površina	Epoksidni	262 m	1.800,00
2	Unutrašnje rampe	Epoksidni	—	—
3	Priključne saobradajnice	Asfalt	140,00	102,00
4	Kancelarija + WC	Epoksidni	15,30 m	14,60
5	Muški, ženski, invalidi	Keramička pločica	23,80 m	33,10
6	Pomoćne prostorije 2a	—	18,60 m	21,00
7	Vertikalne komunikacije	Beton	25,20 m	37,00
Ukupna neto površina u m² =				2.007,70
Ukupna bruto površina u m² =				2.550,00

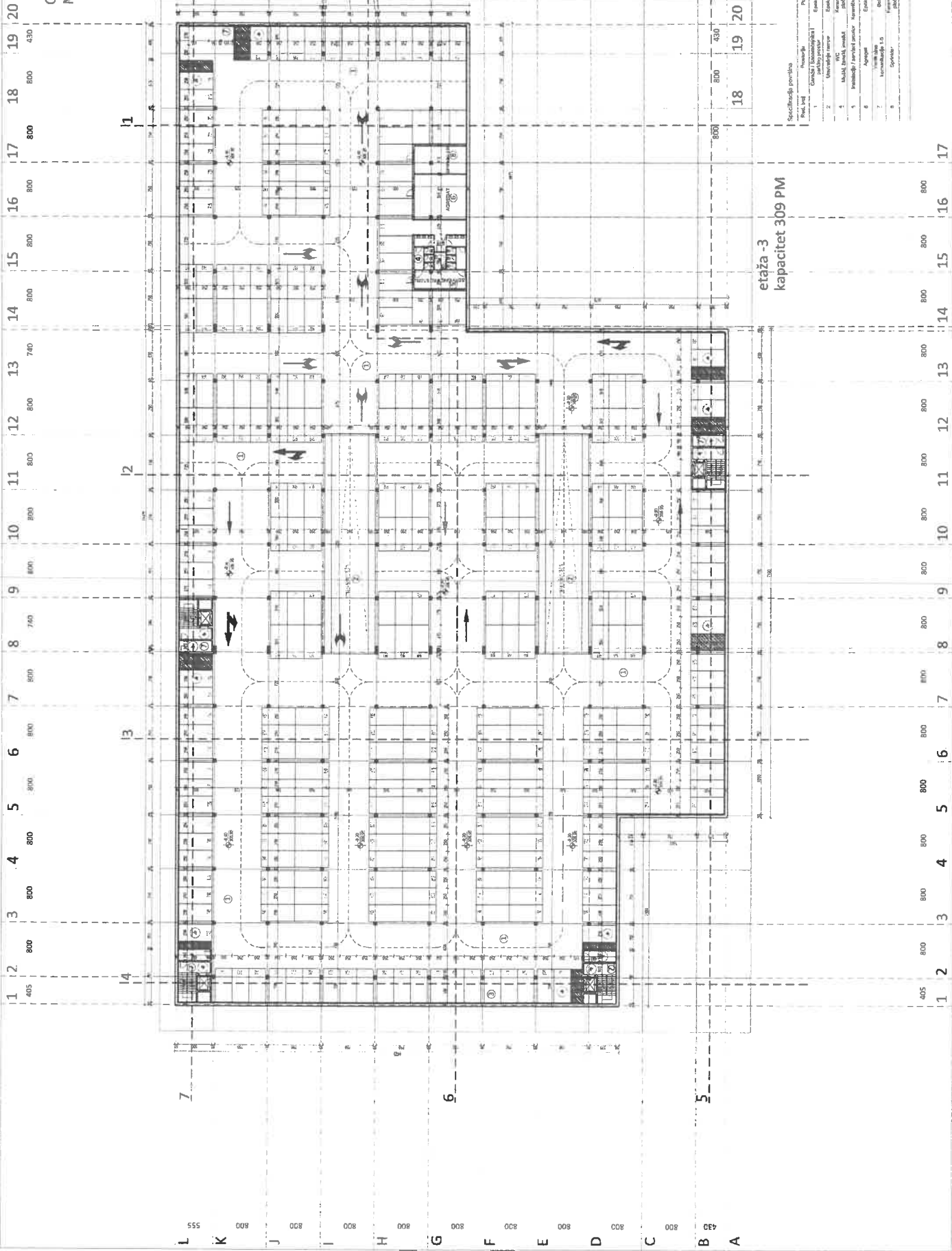
kapacitet 62 PM



etaža -1
kapacitet 302 PM

Species/culture varieties	Real time	Stratotype	Prod	Clarin	Portion m ³
1	Genotype	Established	457.25 m	6.832 m ³	
2	Unusually nuptia	Epilobiont	166.00 m	486.00	
3	Unusually nuptia	Epilobiont	15.30 m	14.60	
4	WVC	Kamuzita	25.80 m	39.14	
5	Model (area) 14.8 m ²	Epilobiont	29.5 m	12.75	
6	Unusually nuptia	Epilobiont	28.5 m	50.00	
7	Unusually nuptia	Epilobiont	136.00 m	170.00	
8	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
9	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
10	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
11	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
12	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
13	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
14	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
15	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
16	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
17	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
18	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
19	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
20	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
21	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
22	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
23	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
24	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
25	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
26	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
27	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
28	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
29	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
30	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
31	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
32	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
33	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
34	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
35	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
36	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
37	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
38	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
39	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
40	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
41	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
42	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
43	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
44	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
45	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
46	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
47	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
48	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
49	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
50	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
51	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
52	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
53	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
54	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
55	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
56	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
57	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
58	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
59	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
60	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
61	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	
62	Unusually nuptia	Epilobiont	23.90 m	32.00	

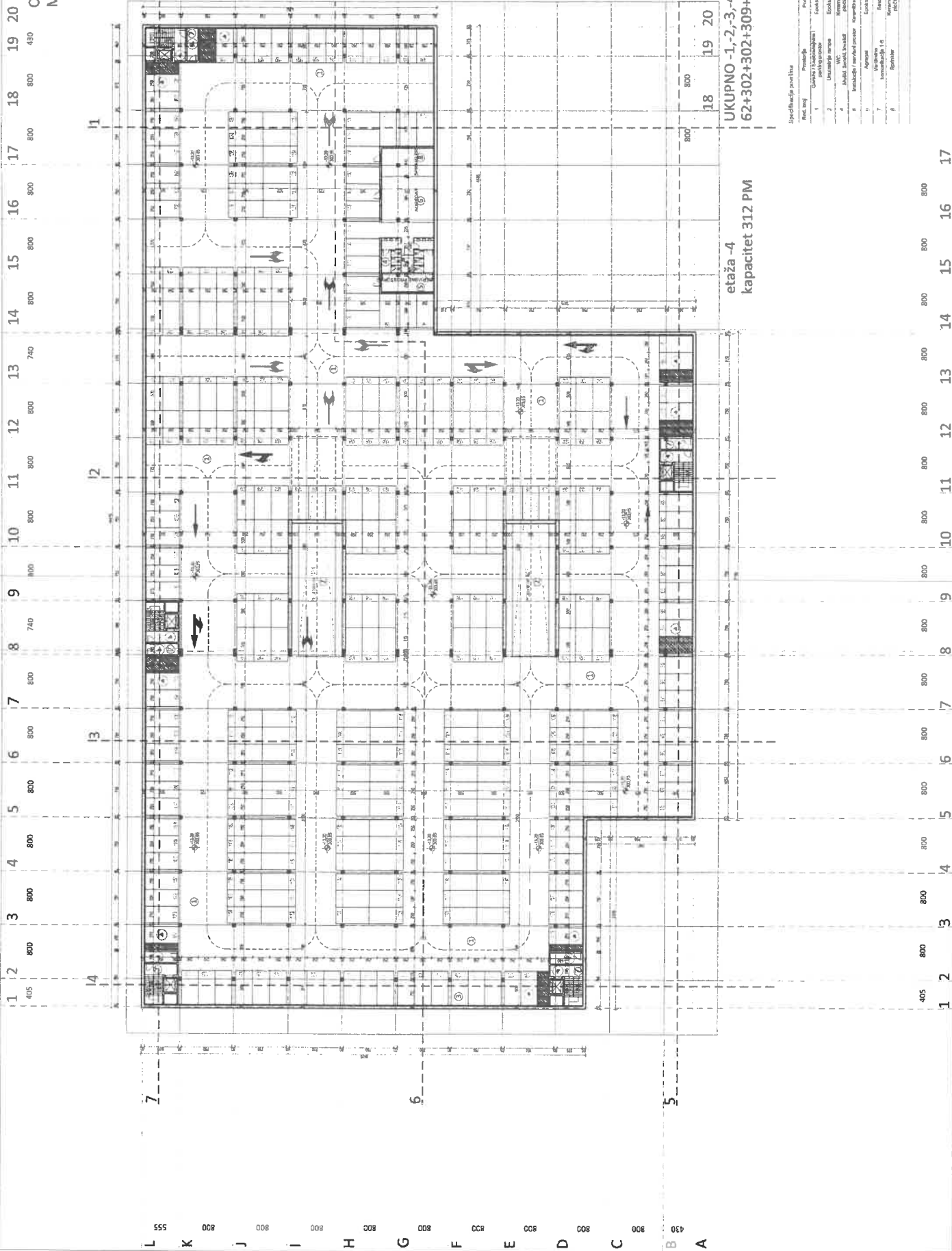
etaža -2
kapacitet 302 PM[illegible]



etaža -3
kapacitet 309 PM

Specifična površina

Red. broj	Ime objekta	Pod	Obim	Površina
1	Gradnja i opremanje objekta	Gradnja	110.00 m	8.000.00
2	Opremanje objekta	Opremanje	100.00 m	800.00
3	Opremanje objekta	Opremanje	100.00 m	800.00
4	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
5	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
6	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
7	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
8	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
9	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
10	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
11	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
12	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
13	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
14	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
15	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
16	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
17	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
18	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
19	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
20	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	20.00 m	160.00
Ukupno	Opis objekta, zemljište, oprema	Opis objekta	110.00 m	8.000.00

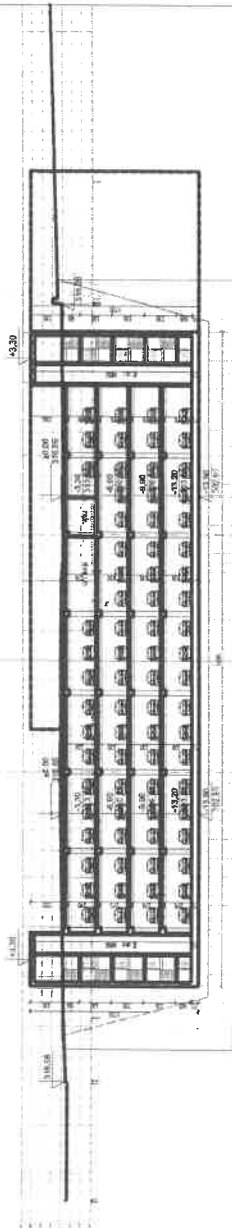


UKUPNO -1,-2,-3,-4 ETAŽA: 1287PM
62+302+302+309+312=1287

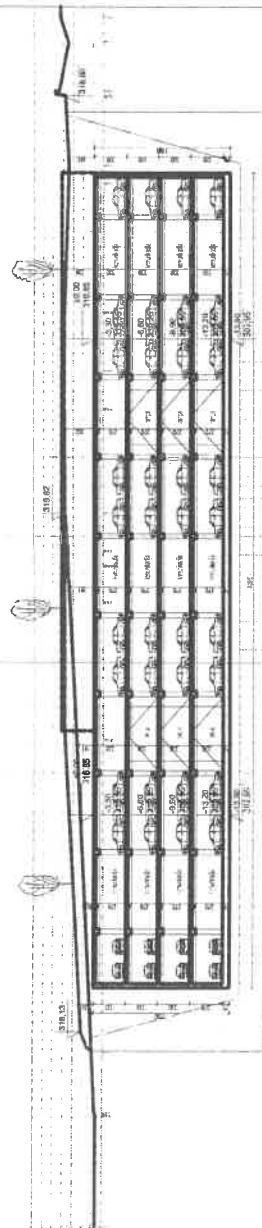
etaža -4
kapacitet 312 PM

Ukupna površina		Površina	Površina
Redni broj	Opis	Ukupna površina	Površina
1	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
2	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
3	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
4	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
5	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
6	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
7	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
8	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
9	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
10	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
11	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
12	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
13	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
14	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
15	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
16	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
17	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
18	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
19	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²
20	Ukupna površina	518,35 m ²	518,35 m ²

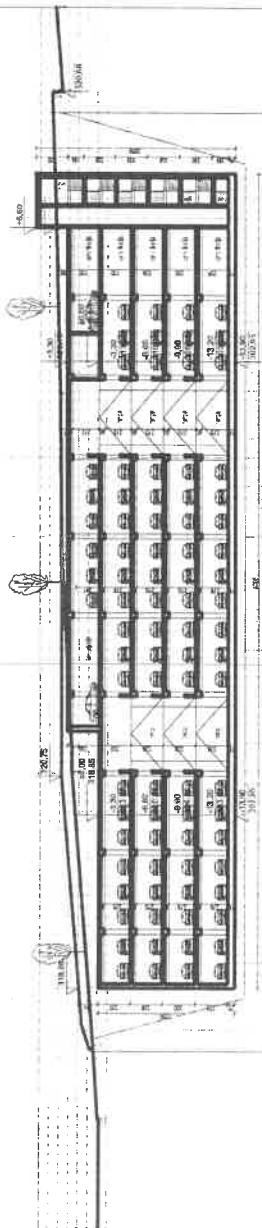
L 555 K 800 J 800 I 800 H 800 G 900 F 800 E 800 D 800 C 800 B 800 A 430



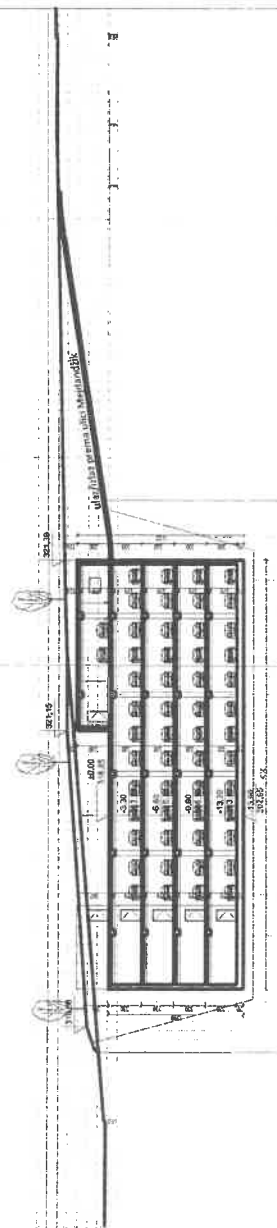
presjek 4-4



presjek 3-3



presjek 2-2



presjek 1-1

L 555 K 800 J 800 I 800 H 800 G 800 F 800 E 800 D 800 C 800 B 800 A 430

ANALIZA MOGUĆIH PROJEKTNIH MODELA

ANALIZA MOGUĆIH PROJEKTNIH MODELA ZA IZGRADNJU PODZEMNIH GARAŽA

1. CILJEVI KOJI SE OSTVARUJU REALIZACIJOM PROJEKATA IZGRADNJE PODZEMNIH GARAŽA U GRADU ZENICA

1. Obezbijediti velike garažne prostore za parkiranje u centralnoj zoni grada,
2. Obezbijediti garažne prostore za parkiranje stanovnika u centralnoj gradskoj jezgri,
3. Uvođenje reda u oblasti stacionarnog saobraćaja, te poboljšanje prostornog standarda i izgleda gradskog područja,
4. Ukloniti vozila sa ulica, trotoara i javnih površina,
5. Smanjiti pritisak na postojeće saobraćajnice,
6. Smanjiti broj vozila u samom centru grada,
7. Smanjiti saobraćajno zagušenje u centru grada,
8. Aktivirati lokacije planirane za izgradnju podzemnih garaža u cilju rješenja gorućeg problema stacionarnog saobraćaja u centralnoj gradskoj jezgri obzirom na nedostatak slobodnih površina koje su pogodne za izgradnju parking prostora i garaža,
9. Građenjem modernih objekata, uređenjem trga, parka i sportskog terena bit će unaprijeđen urbanističko-arhitektonski identitet grada,
10. Izvršiti reviziju i analizu parking prostora koji su dodijeljeni za korištenje i upravljanje JP „Parking servis“ d.o.o. Zenica,
11. Sistemski riješiti status parking prostora ispred i oko višestambenih objekata u gradu,
12. Izvršiti reviziju i dopunu postojećih odluka vezanih za stacionarni saobraćaj, a koje su direktno vezane za poslovanje JP „Parking servis“,
13. Povećati vrijednosti javnog dobra – gradskog građevinskog zemljišta, bez upotrebe budžetskih sredstava,
14. Povećati zadovoljstvo građana kvalitetom usluga parkinga i većom dostupnošću parking prostora,
15. Pokrenuti investicije.

2. PREDNOSTI UVOĐENJA PRIVATNOG PARTNERA/INVESTITORA U PROJEKAT IZGRADNJE PODZEMNIH GARAŽA

1. Grad nema finansijskih ulaganja u izgradnju garaža,
2. Gradska uprava nema obavezu finansijskog ulaganja u rješavanje stacionarnog saobraćaja, te može finansiranje iz budžeta usmjeriti na druge infrastrukturne i razvojne projekte,
3. Niža cijena gradnje jer će privatni investitor/partner optimizirati model izgradnje,
4. Grad nema finansijske odgovornosti za viškove i naknadne radove u izgradnji (što je uvijek prisutno prilikom javne investicije), nema kašnjenja u izgradnji, jer je privatni investitor/partner maksimalno motivisan da radove završi što prije radi početka korištenja objekta,
5. Privatni investitor/partner snosi rizik održavanja i organizovanja ugovorenih standarda 25-30 godina,
6. Svi troškovi održavanja, zamjene materijala i opreme, investicijskih ulaganja i održavanja već su uključeni,
7. Cijene gradnje i period građenja bit će znatno kraći u odnosu na klasični model,

8. Povećanje ekonomičnosti u javnim rashodima, unapređenje kvaliteta javnih usluga, povećanje efikasnosti operacija javne uprave.

3. ANALIZA MOGUĆIH MODELA (PREDNOSTI I NEDOSTACI) ZA IZGRADNJU PODZEMNIH GARAŽA

3.1. MODEL PRODAJE ZEMLJIŠTA ZA IZGRADNJU PODZEMNIH GARAŽA

3.1.1. Prednosti:

1. Finansijska dobit za budžet Grada,
2. Gradska uprava nema drugih rizika vezanih za izgradnju, upravljanje i održavanje objekta tokom eksploatacije.

3.1.2. Nedostaci:

1. Grad nema opciju da nakon dugogodišnjeg perioda korištenja objekta od strane investitora, vlasništvo nad objektom bude preneseno na Grad,
2. Grad trajno ostaje bez vlasništva na prodatim parcelama/lokacijama,
3. Grad više nema uticaj na podzemnu i nadzemnu gradnju na nabrojanim lokacijama,
4. Način i procedura prodaje zemljišta obzirom da lokacije predviđene za gradnju prema važećim planskim dokumentima/regulacionim planovima su namijenjene za javne površine i kao takve ne može im se mijenjati namjena,
5. Problemi u budućnosti sa eksploatacijom javnih površina koje se nalaze iznad garaža u smislu uticaja na podzemne garaže (gradski trg na garaži na Trgu BiH, parka i zelenih površina na garaži na Trgu Alija Izetbegović i sportskog igrališta/terena na garaži na Mokušnicama).

3.2. MODEL USTUPANJA/DODJELE PRAVA GRAĐENJA ZA IZGRADNJU PODZEMNIH GARAŽA

3.2.1. Prednosti:

1. Grad dobija objekat u vlasništvo nakon isteka ugovornog odnosa sa privatnim investitorom/partnerom,
2. Zemljište formalno ostaje u vlasništvu Grada Zenica,
3. Grad dobija uređen trg, zelenu površinu, sportsko igralište,
4. Privatni investitor je u obavezi vratiti objekat Gradu Zenica u ispravnom i održavanom stanju nakon isteka perioda na koji mu je ustupljeno pravo građenja,
5. Grad nema nikakvu finansijsku odgovornost prema realizaciji projekta,
6. Ostvarivanje određenih javnih prihoda kroz naplatu naknade za dodijeljeno odnosno ustupljeno pravo građenja tokom perioda upravljanja garažom od strane privatnog investitora/partnera koji je ugovorno definisan,
7. Uređivanje izgleda lokacije na kojoj će biti smještene garaže (ugodan vizuelni izgled lokacije),
8. Poznata i relativno brza procedura uspostavljanja ugovornog odnosa,
9. Jednostavna procedura za izbor privatnog investitora za izgradnju i upravljanje garažama putem javnog konkursa/natječaja, koji će biti otvoren 45 ili 60 dana od dana objave,
10. Skraćuju se procesi donošenja odluka i birokratija,

11. Proces projektovanja i izgradnje je kraći, jer početak plaćanja usluga od strane korisnika podstiče privatnog investitora na smanjenje rokova izgradnje,
12. Stvaranje dodatnih prihoda putem dodatnih usluga koje će investitor uvesti za korisnike usluga,
13. Gradska uprava dodjelom prava građenja sve probleme i rizike vezane za dugogodišnje upravljanje parking prostorima prebacuje na privatnog investitora kroz primjenu BOT (gradi, upravlja, prenesi vlasništvo) aranžmana, čime je javni interes više zaštićen,
14. Mogućnost formiranja uslova koje privatni investitor mora ispuniti da bi izgradio objekat i stavio ga u funkciju (rok izgradnje, prostorni uslovi izgradnje),
15. Finansijski prihod za gradski budžet jednokratno nakon potpisa ugovora o dodjeli prava građenja i dugogodišni kontinuiran prihod, nakon otplate kredita, tokom cijelog perioda upravljanja i korištenja garaže,
16. Grad definiše vremenski rok za ustupanje prava građenja (zakonski ograničen rok korištenja na 40 godina), pretpostavka je da bi period korištenja bio 25 -33 godina,
17. Bolji odnos kvalitete i cijene usluge parkiranja kroz uvođenje novih tehnologija u pružanju usluga i inovacija u načinu poslovanja,
18. Grad može sa privatnim investitorom ugovoriti rentu (zakup) za nastavak pružanja javne usluge nakon završetka ugovornog odnosa o dodjeli/ustupanju prava građenja.

3.2.2. Nedostaci:

1. Grad gubi potpunu kontrolu nad segmentom javne usluge upravljanja stacionarnim saobraćajem,
2. Grad nema uticaj na formiranje cijene usluge, kao i na modalitete korištenja garažnog prostora,
3. Plaćanje simboličnog iznosa naknade za ustupanje prava građenja,
4. Grad nema uticaj na poboljšanje usluga u slučaju pružanje usluga loše kvalitete,
5. Grad nema nadzor tokom gradnje niti tokom upravljanja objektom,
6. Privatni investitor projektuje i gradi objekat čiji vijek trajanja ne zadovoljava potrebe Grada.

3.3. MODEL JAVNO-PRIVATNOG PARTNERSTVA KONCESIJSKOG TIPA ZA IZGRADNJU PODZEMNIH GARAŽA

3.3.1. Prednosti:

1. Grad/javni partner dobija objekat u vlasništvo nakon isteka ugovornog odnosa sa privatnim partnerom,
2. Zemljište formalno ostaje u vlasništvu Grada Zenica,
3. Grad dobija uređen trg, zelenu površinu, sportsko igralište,
4. Privatni partner je u obavezi vratiti objekat Gradu Zenica u ispravnom i održavanom stanju nakon isteka ugovornog perioda,
5. Grad Zenica/javni partner ima nadzor tokom izgradnje objekta i tokom upravljanja objektom,
6. Dodatna edukacija i iskustvo uposlenika u gradskoj upravi u smislu vođenja projekata koji su predmet JPP i rješavanja problema koji se javljaju u toku izgradnje i eksploatacije objekata izgrađenih po ovom modelu,
7. Grad definiše cijenu usluga parkiranja prilikom provođenja procedure izbora privatnog partnera i propisuje da cijena usluge ne bi smjela biti veća od cijene koju nudi JP „Parking servis“ d.o.o. Zenica,

8. Grad ima kontrolni mehanizam kojim utiče na moguću promjenu cijena usluga parkiranja,
9. Veća kvaliteta usluge usljed uvođenja novih tehnologija i savremenog pružanja usluga, ali i kao rezultat ugovorom definisanih sankcija i poticaja za privatnog partnera,
10. Više zastupljen javni interes u načinu poslovanja,
11. Jačanje javne uprave s ulaskom novih partnera koji donose nova inovativnija rješenja u pružanju javnih usluga, te zadovoljenju javnih interesa.

3.3.2. Nedostaci:

1. Grad Zenica ulaže zemljište u realizaciju projekta,
2. Postoji vjerovatnoća da Grad Zenica oslobodi privatnog partnera plaćanja rente i ulaganja u GGZ kao učešće u realizaciji projekta,
3. Profitabilni projekti se prepuštaju privatnom partneru na realizaciju,
4. Postoji mogućnost da nadležno Ministarstvo ne prihvati JPP projekat, čak i kada je donesena Odluka o opredjeljenosti za uspostavljanje JPP,
5. Procedura uspostavljanja ugovornog JPP odnosa sporija i komplikovanija,
6. Trajanje procedure očekivano 270 dana, uobičajeno je godinu dana, a može trajati i duže,
7. Složena procedura usaglašavanja ugovornih odnosa gdje je moguće da se Ugovor i ne sklopi sa prvoplasiranim privatnim partnerom već da se ponudi drugoplasiranom nakon 90 dana,
8. Grad/javni partner djelimično gubi kontrolu nad segmentom javne usluge upravljanja stacionarnim saobraćajem,
9. Grad mora u značajnoj mjeri podijeliti rizike ulaganja i korištenja garaže sa privatnim partnerom,
10. Grad definiše cijenu usluga parkiranja prilikom provođenja procedure izbora privatnog partnera i propisuje da cijena usluge ne bi smjela biti veća od cijene koju nudi JP „Parking servis“ d.o.o. Zenica, usljed čega Grad mora obezbijediti druge preduslove da privatni partner ima sigurne prihode (istovremeno i prednost i nedostatak),
11. Veća odgovornost Grada u realizaciju projekta i veća uključenost u obezbjeđenje održivosti projekta tokom kompletnog perioda korištenja kroz rješavanje svih rizika koji se mogu javiti tokom perioda eksploatacije,
12. JPP model zahtijeva potpunu uključenost Grada u sve aktivnosti i procedure,
13. Grad je odgovoran da ukloni rizike koji su povezani sa zakonskom regulativom i političke rizike,
14. Grad mora preuzeti obavezu rješavanja statusa projekta u slučaju stečaja privatnog partnera,
15. Grad snosi odgovornost za vjerovatno povećanje cijene usluge parkiranja kroz period trajanja ugovornog odnosa,
16. Izbor neiskusnog i nekompetentnog privatnog partnera koji ne razumije koncept JPP-a i svoje buduće ugovorne obaveze, usljed čega je pripremio nekvalitetnu ponudu koja dugoročno ugrožava održivost projekta, odnosno dovodi do propasti projekta,
17. Sindikalisti su protiv modela JPP-a jer se boje otpuštanja radnika usljed modernizacije i racionalizacije radnih procesa,
18. Nedostatak kapaciteta i iskustva u realizaciji projekata JPP, u izvještavanju i interakciji sa privatnim partnerom, posebno u segmentu definiranja odgovarajućih ugovornih obaveza i u praćenju izvršavanja ugovora, jer u formalno-pravnom smislu postoji samo jedan primjer JPP u Bosni i Hercegovini realizovan u skladu sa važećom zakonskom regulativom.

4. RIZICI ZA REALIZACIJU PROJEKTA (RIZICI PROJEKTA IZGRADNJE PODZEMNIH ETAŽA SU IDENTIČNI, BEZ OBZIRA NA MODEL REALIZACIJE PROJEKTA)

1. Rizik smanjenja prihoda za JP „Parking servis“ d.o.o. Zenica zbog dodjele lokacije Trg BiH privatnom investitoru/partneru,
2. Rizik (dostupnost, vlasništvo, postojeća infrastruktura) lokacije (javni partner),
3. Rizik kolizije sa projektnom dokumentacijom,
4. Rizik gradnje (da li će investitor/privatni partner lokalitet privesti namjeni, uključujući projektovanje i izbor izvođača radova tokom izgradnje) – garancija investitora/privatnog partnera,
5. Rizik finansiranja – garancija investitora/privatnog partnera,
6. Rizik kapacitiranosti/kvalifikovanosti, likvidnosti investitora/privatnog partnera da izgradi, upravlja i održava objekat tokom cijelog ugovornog perioda,
7. Rizik finansijske propasti/stečaja investitora/privatnog partnera,
8. Rizik početka pružanja usluge parkiranja,
9. Rizik potražnje usluge – veća ili manja potražnja za uslugom nego što je to bilo kad je ugovor potpisan (javni i privatni partner),
10. Rizik upravljanja i održavanja (investitor/privatni partner),
11. Rizik dostupnosti usluge – garancija investitora/privatnog partnera,
12. Rizik raspoloživosti usluge – da usluga ne bude na nivou koji je ugovorom zahtijevan (investitor/privatni partner),
13. Rizik povećanje cijene parkiranja,
14. Rizik pružanja usluga loše kvalitete,
15. Rizik u kakvom stanju će biti objekat nakon završenog perioda eksploatacije,
16. Rizik zbog više sile (javni partner),
17. Rizik promjene zakonskih propisa i odluka koje su u nadležnosti lokalne zajednice, koje kao posljedicu mogu imati promjene koje utiču na poslovanje investitora/privatnog partnera (javni partner),
18. Rizik predimenzioniranja objekta, prevelike investicije (Trg Alija Izetbegović),
19. Rizik funkcionisanja etažnih suvlasnika u budućnosti ukoliko investitor/privatni partner želi graditi dodatne etaže na objektu (koje će biti njegovo vlasništvo i nakon transfera objekta),
20. Rizik transfera objekta nakon završenog perioda korištenja usljed zahtjeva investitora/privatnog partnera za dodatnim plaćanjem od strane javnog partnera što onemogućuje transfer bez posljedica.

**PROCJENA INVESTICIONE VRIJEDNOSTI PROJEKATA
I POVRATA INVESTICIJE**

PROCJENA INVESTICIONE VRIJEDNOSTI IZGRADNJE PODZEMNIH GARAŽA

I PROCJENA POVRATA INVESTICIJE

Procjena visine investicije potrebne za izgradnju podzemnih garaža pripremljena je na osnovu analize cijene koštanja izgradnje podzemnih garaža koje su izgrađene u okruženju, na osnovu prodajne cijene garažnih mjesta, te na osnovu procjene koštanja izgradnje i tržišne prodajne cijene stambenog prostora.

1. PREGLED PRODAJNIH TRŽIŠNIH CIJENA GARAŽNIH MJESTA

Cijene podzemnih garaža na tržištu:

- 1.1. Naselje Makovi, prodajna cijena cca 20.000 KM za garažno mjesto;
- 1.2. Naselje Mokušnice, prodajna cijena cca 15.000 – 25.000 za garažno mjesto;
- 1.3. Naselje Pišće, prodajna cijena 20.000 KM i više za garažno mjesto;
- 1.4. Naselj Stup Sarajevo prodajna cijena 12.500 – 15.000 KM za garažno mjesto u drugoj podzemnoj etaži.

2. PREGLED KOŠTANJA IZGRADNJE PODZEMNIH GARAŽA I PREGLED KOŠTANJA IZGRADNJE 1m2 KORISNE POVRŠINE PODZEMNIH GARAŽA

- 2.1. Garaža Stari grad Sarajevo, izvedena su dva podzemna nivoa (uključujući trg i dječije igralište iznad garaže), 157 parking mjesta, ukupna korisna površina 5.900 m², ukupna investicija 6.800.000 KM.

Prosječna cijena koštanja za garažno mjesto je 43.000 KM (uključujući trg i dječije igralište iznad garaže, izmještanje instalacija, ucjevljenje potoka i radove uz korito rijeke Miljacke), cijena izgradnje je 1.152 KM/m² ukupnog garažnog prostora. Da se objekat gradio bez izmještanja instalacija i ucjevljenja potoka, cijena izgradnje jednog garažnog mjesta bi bila 35.000 KM, cijena izgradnje bi bila 932 KM/m² ukupnog garažnog prostora.

- 2.2. Garaža Uglovnica Zenica, na osnovu pripremljenog idejnog rješenja podzemne garaže korisna površina 1.500 m², jedan podzemni nivo sa 44 parking mjesta i trgom iznad garaže, procjena investicije 1.500.000 KM.

Prosječna cijena koštanja za garažno mjesto je 34.000 KM (uključujući trg iznad garaže), cijena izgradnje je 1.000 KM/m² ukupnog garažnog prostora (uključujući trg iznad garaže).

- 2.3. Garaža pored škole Meša Selimović, na osnovu pripremljenog idejnog rješenja podzemne garaže, tri podzemna nivoa sa 290 parking mjesta i sportskim školskim igralištem iznad garaže, cca 7.250 m² korisne površine, procjena investicije 6.800.000 KM.

Prosječna cijena koštanja za garažno mjesto je 23.450 KM (uključujući igralište iznad), cijena izgradnje je 937 KM/m² ukupnog garažnog prostora (uključujući igralište iznad).

- 2.4. Natkriveni parking ispod trga i igrališta na Mokušnicama, na osnovu pripremljenog idejnog rješenja natkriveni parking sa 30 parking mjesta i trgom iznad, procjena investicije je 250.000 KM za parking i 250.000 KM za uređenje trga, ukupno 500.000 KM.

Prosječna cijena koštanja za natkriveno parking mjesto je 16.500 KM (uključujući trg iznad parkinga), cijena izgradnje je 650 KM/m² ukupnog natkrivenog parking prostora (uključujući trg iznad garaže).

PREGLED CIJENA IZGRADNJE GARAŽNOG PROSTORA						
PROJEKAT	OPIS GARAŽE	VRIJEDNOST INVESTICIJE (KM)	POVRŠINA (m ²)	BROJ PM	CIJENA/m ² (KM)	CIJENA/PM (KM)
Podzemna garaža ul.Šahinagića Sarajevo	2 podzemne etaže + trg na nivou	6.800.000,00	5.000,00	155	1.360,00	43.870,97
Podzemna garaža "Kolodvorska" Sarajevo	2 podzemne etaže	3.480.000,00	3.960,00	230	878,79	15.130,43
Podzemna garaža "Stari grad" Sarajevo	2 podzemne etaže + izmještanje potoka i instalacija + trg na nivou	6.800.000,00	5.900,00	158	1.152,54	43.000,00
Podzemna garaža "Uglovnica" Zenica	idejno rješenje 1 podzemna etaža i trg na nivou	1.500.000,00	1.500,00	44	1.000,00	34.000,00
Podzemna garaža ispod igrališta OŠ „M. Selimović“ Zenica	idejno rješenje 3 podzemne etaže + sportsko školsko igralište na nivou	6.800.000,00	7.250,00	290	937,00	23.450,00
Natkriveni parking na trgu naselje Mokušnice Zenica	Natkriveni parking i trg iznad parkinga	500.000,00	750,00	30	921,88	16.500,00

3. ANALIZA I PROCJENA VRIJEDNOSTI GRAĐEVINSKIH RADOVA ZA IZGRADNJU GARAŽE

Na osnovu pregleda tržišnih cijena i procjena izgradnje garažnog prostora, vidljivo je da su prodajne cijene garažnog prostora različite, zavise od broja podzemnih etaža i uređenja zemljišta/platoa iznad garaže, te se ne može koristiti neka prosječna cijena 1m² izgrađenog garažnog prostora kao parametar na osnovu kojeg bi se jednostavno procijenila veličina investicije.

Na tržišne cijene najviše utiče odnos ponude i potražnje. Trenutno je u Zenici potražnja za garažama ogromna, a ponuda minimalna, te su zbog toga cijene garažnog prostora za tržište jako visoke.

Cijena 1m² korisne površine podrumskog prostora je cca 250 KM/m². Pošto garažni prostor treba biti kvalitetniji od običnog podruma, cijena koštanja 1m² se kreće cca 350 – 400 KM/m², obzirom na instalacije koje se trebaju uraditi može se procijeniti da je cijena izgradnje 1m² garažnog prostora cca 500 – 600 KM/m², te da je ova cijena m² korisnog prostora prihvatljiva za investitore, te da pokriva stvarne troškove gradnje.

Cijenu izgradnje 1m² garažnog prostora treba uporediti sa cijenom koštanja izgradnje 1m² stambenog prostora, gdje ukupna cijena i zgradnje 1m² stambenog prostora (samo cijena izgradnje), ne bi trebala preći 900 – 1.000 KM/m² (na tenderu za izgradnju socijalnih stanova u Radakovu, cijena gradnje 1m² stambenog prostora je bila cca 1.000 KM/m², a u ovu cijenu je uključen i profit izvođača radova).

Površina jednog garažnog mjesta je 12,5 m², ali obzirom da za 12,5 m² jednog garažnog mjesta treba obezbijediti minimalno toliku površinu za komunikacije (saobraćajnice, rampe) i pomoćne prostore, onda se za jedno garažno mjesto treba obezbijediti cca 25 – 30 m² korisnog garažnog prostora. Time se cijena koštanja izgradnje 1m² u sklopu garažnog mjesta povećava na 1.000 – 1.100 KM/m² garažnog mjesta.

Ako se usvoji cijena koštanja izgradnje od 1.100 KM/m² korisne površine garažnog mjesta, obzirom da je garažno mjesto površine 12,5 m², cijena od 1.100 KM/m², ukupna cijenu izgradnje jednog garažnog mjesta bi bila 13.750 KM. Cijena izgradnje 1m² garažnog mjesta je veća u manjim garažama zbog površine rampi i komunikacija, zbog teže gradnje i pristupa, a niža u velikim garažama jer je gradnja lakša, a površina rampi i komunikacija se smanjuje u odnosu na ukupnu površinu korisnog prostora za parkiranje.

Cijena građevinskih radova za izgradnju garažnog prostora se uvećava zavisno od kvaliteta lokacije, veličine i oblika garaže, obima i vrste građevinskog tretmana prostora/platoa iznad garaže, odnosa ponude i tražnje garažnog prostora, uslova u kojima se izvode radovi. Obzirom na vanjske faktore, cijena izvođenja građevinskih radova na izgradnji jednog garažnog mjesta ne bi trebala koštati više od 17.500 KM/garažnom mjestu da bi gradnja bila ekonomski opravdana. Uvažavajući druge vanjske faktore, ugradnju modernih instalacija za ventilaciju i sprečavanje požara, video nadzora i pratećih sistema za kontrolu funkcionisanja objekta, izgradnju trga ili parka na platou iznad garaže, uvažavajući negativne efekte koji mogu poskupjeti troškove gradnje, cijena izgradnje garažnog mjesta u podzemnoj garaži ne smije biti viša od 20.000 KM – 25.000 KM po garažnom mjestu, jer u protivnom izgradnja nije ekonomski opravdana (ekonomska opravdanost obzirom na vremenski rok za povrat investicije). Prodajna cijena za garažno mjesto od 12 m² bi trebala biti maksimalno 2.000 KM/m², uzimajući u obzir tržišnu cijenu za prodaju 1m² stambenog prostora, koja se kreće do 2.000 KM/m², gradnja kojom će cijena 1m² garažnog mjesta biti skuplja od 2.000 KM/m² nije ekonomski opravdana. U slučaju procjene vrijednosti građevinskih radova za izgradnju 1m² garažnog prostora koja je viša od ovog iznosa, investitori bi trebali analizirati i usvojiti drugačiji način i organizaciju gradnje, te drugačije građevinske materijale koji se koriste za gradnju da bi gradnja bila ekonomski opravdana.

Investitor koji će graditi podzemne garaže neće platiti zemljište za gradnju, koje je u centru grada pa time je i najskuplje, a u opciji izbora JPP kao metoda realizacije projekta, rentu i ranija ulaganja za uređenje ggz, Gradsko vijeće bi moglo otpisati kao doprinos realizaciji projekta.

Uzimajući u obzir prethodnu analizu i cijene izvođenja građevinskih radova, trošak izgradnje jednog garažnog mjesta nikako ne bi preći iznos od 20.000 KM - 25.000 KM za jedno garažno mjesto, uključujući sve potrebne radove.

Procjene investicija za izgradnju garaža na Trgu BiH, Trgu Alija Izetbegović i na Mokušnicama su napravljene na dva načina, zbog dodatne kontrole cijene koštanja izgradnje garaža.

4.1. PROCJENA INVESTICIJE ZA IZGRADNJU GARAŽE NA TRGU BOSNE I HERCEGOVINE, SA UREĐENJEM TRGA IZNAD GARAŽE

4.1.1. Procjena investicije po broju parking mjesta i cijeni za jedno parking mjesto:

315 parking mjesta, 25.000 KM za parking mjesto (skuplja gradnja obzirom da je garaža manjih gabarita, a ima dosta komunikacija), ukupna investicija 7.875.000 KM.

4.1.2. Procjena investicije po površini objekta i cijeni 1m² izgrađenog prostora:

Bruto površina podzemne garaže cca 15.000 m², neto površina cca 13.500 m², cijena izgradnje 600 KM/m² neto korisnog garažnog prostora, ukupna investicija 8.100.000 KM.

4.1.3. Procjena ukupne investicije izgradnje podzemne garaže na Trgu BiH, sa 315 parking mjesta, potrebnim instalacijama, uključujući izgradnju trga iznad garaže je 9.000.000 KM.

4.2. PROCJENA INVESTICIJE ZA IZGRADNJU GARAŽE NA TRGU ALIJA IZETBEGOVIĆ, SA UREĐENJEM PARKA IZNAD GARAŽE

4.2.1. Procjena investicije po broju parking mjesta i cijeni za jedno parking mjesto:

1295 parking mjesta, 20.000 KM za parking mjesto (25% jeftinija gradnja obzirom da je garaža velikih gabarita, komunikacije su vrlo ekonomične, moguće lakše organizovati gradilište), ukupna investicija 25.900.000 KM.

4.2.2. Procjena investicije po površini objekta i cijeni 1m² izgrađenog prostora:

Neto površina podzemne garaže je 41.430 m², cijena izgradnje 550 KM/m² neto korisnog garažnog prostora, ukupna investicija 22.786.500 KM.

4.2.3. Procjena ukupne investicije izgradnje podzemne garaže na Trgu Alija Izetbegović, sa 1295 parking mjesta, potrebnim instalacijama, uključujući izgradnju parka iznad garaže je 23.000.000 KM.

4.3. PROCJENA INVESTICIJE ZA IZGRADNJU GARAŽU U NASELJU MOKUŠNICE, SA IZGRADNjom SPORTSKOG TERENA ZNAD GARAŽE

Procjena investicije po površini objekta i cijeni 1m² izgrađenog prostora:

4.3.1. Opcija A – 150 parking mjesta

150 parking mjesta, bruto površina garaže cca 3.000 m², cijena izgradnje 250 KM/m² neto korisnog garažnog prostora (jeftinija gradnja obzirom da je garaža nadzemna, samo temelji su u zemlji, komunikacije su vrlo ekonomične, moguće lakše organizovati gradilište), investicija za garažu 750.000 KM i 250.000 KM za igralište iznad garaže, ukupna investicija 1.000.000 KM (6.650 KM za parking mjesto).

4.3.2. Opcija B – 250 parking mjesta

Lokacija ove garaže je u stambenom naselju koje ima ogromne probleme sa nedostatkom parkinga za osobna vozila, usljed čega su vozila parkirana na pješačkim stazama i slobodnim javnim površinama, obzirom da lokacija posjeduje veliki potencijal za korištenje u svrhu formiranja garažnog i parking prostora, preporuka je da se uradi dodatna etaža čime bi se kapacitet garaže povećao sa 150 na 250 parking mjesta.

To će zahtijevati dopunu postojeće prostorno planske dokumentacije, ali će kapacitet garaže biti značajno uvećan.

250 parking mjesta, jedna poluukopana etaža (2/3 visine), jedna natkrivena etaža, dio otvorene druge etaže, bruto površina garaže cca 5.500 m², cijena izgradnje 400 KM/m² neto korisnog garažnog prostora, investicija za garažu 2.200.000 KM i 250.000 KM za igralište iznad garaže, ukupno 2.450.000 KM (9.800 KM za parking mjesto).

Prilikom izvođenja radova na izgradnji poluukopane podzemne etaže (2/3 visine), postoji mogućnost da će trebati izmještatati dio podzemnog vodotoka koji se nalazi na ovom lokalitetu (ne postoji adekvatna dokumentacija na osnovu koje se može vidjeti tačna lokacija ucjevljenog vodotoka), što bi kompletnu investiciju uvećalo za 500.000 KM.

4.3.3. Procjena ukupne investicije izgradnje garaže u naselju Mokušnice, sa 250 parking mjesta, uključujući izgradnju sportskog terena iznad garaže, je 3.000.000 KM.

Iskusni investitori će, ukoliko to bude potrebno potrebno, nakon procjene investicije i analize koštanja izgradnje jednog garažnog jesta, promijeniti projekat, prilagoditi materijalizaciju pa i način građenja objekata, da bi troškovi bili optimalni i racionalni, te da bi cijene izgradnje podzemnih garaža bile prihvatljive obzirom na optimalne vremenske rokove za povrat investicija, odnosno da bi povrat uložених sredstava bio kraći.

Na cijenu izgradnje podzemnih garaža najviše utiče raspoloživost lokacije (koliko prostora je moguće iskoristiti za organizaciju gradilišta te za iskop građevinske jame), izmještanje postojećih instalacija, troškovi zemljišta i taksi za izdavanje građevinskih dozvola, blizina riječnih tokova i uticaj podzemnih voda od kojih treba zaštititi podzemne etaže.

5. ANALIZA POVRATA INVESTICIJE

Investitori u podzemne garaže povrat investicije računaju na osnovu dnevnog prihoda od 8 KM – 12 KM za jedno garažno mjesto (iskorištenost kapaciteta 33% - 50%), zavisno od lokacije podzemne garaže i potražnje za garažnim prostorom.

Za podzemnu garažu u općini Stari grad u Sarajevu je opravdanost i povrat investicije sračunata na osnovu dnevnog prihoda od 10 KM za jedno garažno mjesto, odnosno na osnovu procjene o popunjenosti garaže od 40%, uz plaćanje od 1 KM po satu.

U pripremljenoj analizi korištena je minimalna iskorištenost kapaciteta od 33%, odnosno prihod od 8 KM/dnevno po garažnom mjestu.

5.1. PROCJENA POVRATA INVESTICIJE ZA GARAŽU NA TRGU BOSNE I HERCEGOVINE

Prihod koji JP "Parking servis" ostvaruje od sadašnjeg parkinga, na postojećem trgu, koji se koristi uglavnom u toku radnog vremena, je cca 200.000 KM godišnje (cca 300 KM dnevno). Ukupan prihod za 30 godina korištenja parkinga na ovaj način je 6.000.000 KM, što je najpesimističnija moguća opcija za ukupne prihode od parkiranja i povrat investicije.

5.1.1. IDEALNA OPCIJA

315 parking mjesta, 8 KM/dan prihod za parking mjesto, mjesečni prihod 75.600 KM, ukupan godišnji prihod je 907.200 KM.

Ukupan prihod za 30 godina korištenja je 27.216.000 KM.

Ukupan prihod od parkiranja za 20 godina korištenja je 18.144.000 KM.

5.1.2. REALNA OPCIJA

50% parking mjesta (155) da se izdaje po osnovu 8 KM/dan, mjesečni prihod 37.200 KM, ukupan godišnji prihod je 446.400 KM.

50% parking mjesta (160) da se izdaje po osnovu 100 KM/mjesec, mjesečni prihod 16.000 KM, ukupan godišnji prihod je 192.000 KM.

Ukupan godišnji prihod po ovoj opciji je 638.400 KM, ukupan prihod od parkiranja za 30 godina je 19.152.000 KM.

5.1.3.1. A OPCIJA MJESEČNOG ZAKUPA

40% parking mjesta (125) da se izdaje po osnovu 8 KM/dan, mjesečni prihod 30.000 KM, ukupan godišnji prihod je 360.000 KM.

60% parking mjesta (190) da se izdaje po osnovu 100 KM/mjesec, mjesečni prihod 19.000 KM, ukupan godišnji prihod je 228.000 KM.

Ukupan godišnji prihod po ovoj opciji je 588.000 KM, ukupan prihod od parkiranja za 30 godina je 17.640.000.

5.1.3.2. B OPCIJA MJESEČNOG ZAKUPA

40% parking mjesta (125) da se izdaje po osnovu 8 KM/dan, mjesečni prihod 30.000 KM, ukupan godišnji prihod je 360.000 KM.

30% parking mjesta (95) da se izdaje po osnovu 120 KM/mjesec, mjesečni prihod 11.400 KM, ukupan godišnji prihod je 136.800 KM.

30% parking mjesta (95) da se izdaje po osnovu 100 KM/mjesec, mjesečni prihod 9.500 KM, ukupan godišnji prihod je 114.000 KM.

Ukupan godišnji prihod po ovoj opciji je 610.800 KM, ukupan prihod od parkiranja za 30 godina je 18.324.000 KM.

5.2. PROCJENA POVRATA INVESTICIJE ZA GARAŽU NA TRGU ALIJA IZETBEGOVIĆ

5.2.1. IDEALNA OPCIJA

1295 parking mjesta, 8 KM/dan prihod za parking mjesto, mjesečni prihod 310.800 KM, ukupan godišnji prihod je 3.729.600 KM.

Ukupan prihod od parkiranja za 20 godina je 74.592.000 KM, a za 30 godina korištenja je 111.888.000 KM.

5.2.2.1. REALNA OPCIJA A

40% parking mjesta (523) da se izdaje po osnovu 8 KM/dan, mjesečni prihod 125.520 KM, ukupan godišnji prihod je 1.506.240 KM.

30% parking mjesta (386) da se izdaje po osnovu 120 KM/mjesec, mjesečni prihod 46.320 KM, ukupan godišnji prihod je 555.840 KM.

30% parking mjesta (386) da se izdaje po osnovu 80/mjesec, mjesečni prihod 30.880 KM, ukupan godišnji prihod je 370.560 KM.

Ukupan godišnji prihod po ovoj opciji je 2.432.640 KM, ukupan prihod od parkiranja za 20 godina je 48.652.800 KM, a za 30 godina je 72.979.200 KM.

5.2.2.2. REALNA OPCIJA B

20% parking mjesta (263) da se izdaje po osnovu 8 KM/dan, mjesečni prihod 63.120 KM, ukupan godišnji prihod je 757.440 KM.

40% parking mjesta (516) da se izdaje po osnovu 120 KM/mjesec, mjesečni prihod 61.920 KM, ukupan godišnji prihod je 743.040 KM.

40% parking mjesta (516) da se izdaje po osnovu 80 KM/mjesec, mjesečni prihod 41.280 KM, ukupan godišnji prihod je 495.360 KM.

(U ovoj opciji prihod je isti ukoliko bi se 80% parking mjesta - 1.032 parking mjesta izdavala po cijeni mjesečnog zakupa od 100 KM za parking mjesto).

Ukupan godišnji prihod po ovoj opciji je 1.995.840 KM, ukupan prihod od parkiranja za 20 godina je 39.916.800 KM, a za 30 godina je 59.875.200 KM.

5.2.3. OPCIJA MJESEČNOG ZAKUPA

50% parking mjesta (647) da se izdaje po osnovu 120 KM/mjesec, mjesečni prihod 77.640 KM, ukupan godišnji prihod je 931.680 KM.

50% parking mjesta (648) da se izdaje po osnovu 100 KM/mjesec, mjesečni prihod 64.800 KM, ukupan godišnji prihod je 777.600 KM.

Ukupan godišnji prihod po ovoj opciji je 1.709.280 KM, ukupan prihod od parkiranja za 20 godina je 34.185.600 KM, a za 30 godina je 51.278.400 KM.

5.3. PROCJENA POVRATA INVESTICIJE ZA GARAŽU U NASELJU MOKUŠNICE

5.3.1.1. IDEALNA OPCIJA A

150 parking mjesta, 8 KM/dan prihod za parking mjesto, mjesečni prihod 36.000 KM, ukupan godišnji prihod je 432.000 KM.

Ukupan prihod od parkiranja za 20 godina je 8.640.000 KM, a za 30 godina korištenja je 12.960.000 KM.

5.3.1.2. REALNA OPCIJA A - OPCIJA MJESEČNOG ZAKUPA

40% otvorenih parking mjesta (50) da se izdaje po osnovu 60 KM/mjesec, mjesečni prihod 3.000 KM, ukupan godišnji prihod je 36.000 KM.

60% natkrivenih parking mjesta (100) da se izdaje po osnovu 100 KM/mjesec, mjesečni prihod 10.000 KM, ukupan godišnji prihod je 120.000 KM.

Ukupan godišnji prihod po ovoj opciji je 156.000 KM, ukupan prihod od parkiranja za 20 godina je 3.120.000 KM, a za 30 godina je 4.680.000 KM.

5.3.2.1. IDEALNA OPCIJA B

250 parking mjesta, 8 KM/dan prihod za parking mjesto, mjesečni prihod 60.000 KM, ukupan godišnji prihod je 720.000 KM.

Ukupan prihod od parkiranja za 20 godina je 14.400.000 KM, a za 30 godina korištenja je 21.600.000 KM.

5.3.2.2. REALNA OPCIJA B - OPCIJA MJESEČNOG ZAKUPA

25% otvorenih parking mjesta (50) da se izdaje po osnovu 60 KM/mjesec, mjesečni prihod 3.000 KM, ukupan godišnji prihod je 36.000 KM.

37,5% natkrivenih parking mjesta (100) da se izdaje po osnovu 100 KM/mjesec, mjesečni prihod 10.000 KM, ukupan godišnji prihod je 120.000 KM.

37,5% natkrivenih garažnih mjesta (100) da se izdaje po osnovu 120 KM/mjesec, mjesečni prihod 12.000 KM, ukupan godišnji prihod je 144.000 KM.

Ukupan godišnji prihod po ovoj opciji je 300.000 KM, ukupan prihod od parkiranja za 20 godina je 6.000.000 KM, a za 30 godina je 9.000.000 KM.

TERMIN PLAN I NOSIOCI AKTIVNOSTI

IZABRANI MODEL - DODJELA/OSNIVANJE PRAVA GRAĐENJA ZA PROJEKTOVANJE, FINANSIRANJE, IZGRADNJU, UPRAVLJANJE I KORIŠTENJE PODZEMNIH GARAŽA - GARAŽE NA TRGU BOSNE I HERCEGOVINE I TRGU ALIJA IZETBEGOVIĆ - PLAN AKTIVNOSTI

	opis aktivnosti	nosilac aktivnosti	trajanje aktivnosti							napomena
			april	maj	juni	juli	august	septembar		
1	Formirati Tim za provođenje procedure TPP	Gradonačelnik								
	Pripremiti idejno rješenje i procjenu									
2	koštanja izgradnje garaža	JP PPIUG								
3	Pripremiti studiju opravdanosti/izvodljivosti	konsultant								eventualno
	Pripremiti prijedlog dužine korištenja garaže, obzirom na analizu povrata uloženih									
4	sredstava te kreditno zaduženje	TPP + konsultant								
	Pripremiti prijedlog za min. visinu naknade za dodjelu prava građenja kao i min. godišnje naknade koja se počinje plaćati nakon povrata investicije (okvirno 12 - 15 god uključujući grejs period i povrat kredita), u skladu sa analizom ukupnih očekivanih prihoda od korištenja garaže (5-8-10% prihoda)	TPP + konsultant								
5	prihoda)									
	Pripremiti tekst Javnog poziva sa transparentnim kriterijima ocjene ponuda, uz prijedlog uslova za finansijsku, pravnu i tehničku pretkvalifikaciju potencijalnih učesnika	TPP								
6										
	Definisati principe i modalitete eventualne promijene cijena	TPP + konsultant								
7										
8	Pripremiti tekst nacrta Ugovora	TPP								

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]