



MESTNA OBČINA
MARIBOR

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA
ZA NAKUP AVTOBUSOV Z NIZKIMI EMISIJAMI ZA MESTNI
POTNIŠKI PROMET

PROPLUS
inženiring, projektiranje d.o.o.

Maribor, november 2013

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

Investicija: **NAKUP AVTOBUSOV Z NIZKIMI EMISIJAMI ZA MESTNI POTNIŠKI PROMET**

Vrsta dokumenta: **Dokument identifikacije investicijskega projekta**

Številka projekta: **74/2013**

Datum: **November 2013**
(čistopis 30.11.2013)

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

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

Dokument izdelala: **Sabina Brdnik, univ. dipl. ekon.**
v sodelovanju s predstavniki investitorja in upravljavca.

PROPLUS d.o.o.
Bojana Sovič, direktorica

KAZALO VSEBINE

1.	UVODNO POJASNILO	6
2.	NAVEDBA INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE, Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB.....	7
3.	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO.....	9
3.1.	Opis obstoječega stanja	9
3.1.1.	<i>Izvajanje javne službe mestnega potniškega prometa v MOM s predstavitvijo izvajalca le-te</i>	9
3.1.2.	<i>Opis stanja voznega parka</i>	14
3.2.	Razlogi za investicijsko namero.....	16
4.	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	17
4.1.	Namen in cilji investicije.....	17
4.2.	Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami.....	17
4.2.1.	<i>Usklajenost s strategijo razvoja Maribora 2030</i>	17
4.2.2.	<i>Usklajenost s celotno prometno strategijo</i>	18
4.2.3.	<i>Razvojna in strateška naravnost upravljavca oziroma izvajalca gospodarske javne službe</i>	19
4.2.4.	<i>Alternativni viri energije v javnem potniškem prometu</i>	21
5.	OPIS VARIANT »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE	22
5.1.	Varianta »brez« investicije.....	22
5.2.	Varianta »z« investicijo	23
5.3.	Primerjava variant.....	24
6.	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN NAVEDBO OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI	26
6.1.	Opis variante »z investicijo«	26
6.1.1.	<i>Opredelitev vrste investicije z opisom</i>	26
6.1.2.	<i>Ocena investicijskih stroškov z navedbo osnov za oceno vrednosti</i>	29
7.	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO	30
7.1.	Strokovne podlage za pripravo dokumenta identifikacije investicijskega projekta.....	30
7.2.	Navedba in opis lokacije.....	30
7.2.1.	<i>Makrolokacija</i>	30
7.2.2.	<i>Mikrolokacija</i>	30
7.3.	Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe ter viri financiranja.....	31
7.3.1.	<i>Terminski plan izvedbe investicije</i>	31
7.3.2.	<i>Dinamika in viri financiranja</i>	31
7.4.	Varstvo okolja	33
7.6.	Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta	35
8.	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM.....	36
9.	SKLEPNE UGOTOVITVE.....	37

KAZALO SLIK

Slika 1: Karta linij mestnega potniškega prometa.....	12
Slika 2: Struktura obstoječega voznega parka – emisijski razred na dan 1.10.2013.....	15

KAZALO TABEL

Tabela 1: Podatki o investitorju	7
Tabela 2: Podatki o upravljavcu	7
Tabela 3: Podatki o izdelovalcih investicijske dokumentacije.....	8
Tabela 4: Število prepeljanih potnikov na letni ravni v zadnjih treh letih.....	12
Tabela 5: Delež prepeljanih potnikov po linijah	13
Tabela 7: Specifikacija nakupa avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet	27
Tabela 8: Minimalni tehnični podatki za vozila	28
Tabela 9: Ocena vrednosti nakupa avtobusov	29
Tabela 10: Vrednost investicije	29
Tabela 11: Seznam strokovnih podlag za pripravo DIIP	30
Tabela 12: Predvideni terminski plan izvedbe	31
Tabela 13: Dinamika financiranja v EUR (po stalnih in tekočih cenah)	31
Tabela 14: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov (v EUR)	32
Tabela 15: Predvideni viri financiranja v EUR – upravičeni stroški.....	32
Tabela 16: Predvideni viri financiranja v EUR – celotna investicija	32
Tabela 17: Prikaz razvoja emisijskega standarda po letih in maksimalne dopustne vrednosti za dizelske motorje avtobusov.....	33
Tabela 18: Okvirni terminski plan izdelave investicijske dokumentacije	36

SEZNAM KRATIC (po abecednem redu)

AP	avtobusna postaja
CO	ogljikov monoksid
DDV	davek na dodano vrednost
DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta
EUR	evro (denarna valuta)
HC	ogljikovodiki
IP	Investicijski program
JMPP	Javni mestni potniški promet
Km	kilometer
MOM	Mestna občina Maribor
Nox	dušikovi oksidi
PIZ	Predinvesticijska zasnova
PM	trdi delci
RS	Republika Slovenija

1. UVODNO POJASNILO

V okviru Mestne občine Maribor (v nadaljevanju MOM) je za izvajanje javne službe mestnega potniškega prometa zadolženo Javno podjetje za mestni potniški promet Marprom d.o.o. (v nadaljevanju MARPROM).

V ta namen ima v upravljanju vozni park s 45 avtobusi. Povprečna starost vozil, namenjenih izvajanju javnega mestnega potniškega prometa (v nadaljevanju JMPP) znaša 11,9 let, več kot polovica avtobusov (cca 60%) je starejših od 15 let, 2 celo starejša od 19 let.

Petnajst in več let stari avtobusi ne izpolnjujejo pričakovanj in zahtev potnikov, ker niso vsi nizkopodni, tudi niso primerni oziroma dostopni za vse skupine prebivalcev, prav tako pa so sporni tudi z ekološkega vidika. V strukturi voznega parka je namreč kar 35 vozil (cca 77,7%), ki imajo ekološko precej oporečne motorje (EURO II, EURO III).

Kljub rednemu vzdrževanju avtobusov pa so nekateri že zelo dotrajani in njihovo vzdrževanje postaja tudi stroškovno neracionalno, prav tako vseh ne bo možno več usposobiti za normalno obratovanje.

Zato je nujna posodobitev voznega parka za možnost izvajanja kvalitetnega potniškega prometa, ki bo nudil kakovostno alternativo prevozu z osebnimi avtomobili ter bo dostopen za vse prebivalce, prav tako pa sledil ekološkim trendom, tudi skladno z zastavljenimi strateškimi dokumenti v okviru MOM, ki sledijo strategijam na državni in evropski ravni.

V ta namen sta v dokumentu obdelani 2 varianti:

- Varianta »brez investicije«, ki povzema stanje javnega mestnega potniškega prometa v okviru obstoječega voznega parka,
- Varianta »z investicijo«, ki predvideva prenavo obstoječega voznega parka z nakupom avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet.

Skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006 in 54/2010) je dokument prva faza investicijske dokumentacije, zato poglobljenih analiz izhodišč ne zajema in bodo le-te razdelane v nadaljnji investicijski dokumentaciji (predinvesticijska zasnova, investicijski program).

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

Tabela 1: Podatki o investitorju

Naziv	MESTNA OBČINA MARIBOR
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba investitorja	Dr. Andrej Fištravec, župan
Odgovorna oseba za izvedbo investicije ter nadzor nad pripravo dokumentacije	Vili Eisenhut, direktor Urada za komunalno, promet in prostor
Telefon	02/22-01-413
Telefax	02/25-26-551
E-naslov	http://www.maribor.si
E-pošta	mestna.obcina@maribor.si
Identifikacijska številka za DDV	SI 12709590
Matična številka	5883369000
Žig in podpis	

Tabela 2: Podatki o upravljavcu

Naziv	Javno podjetje za mestni potniški promet Marprom d.o.o.
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Bernard Majhenič, direktor
Telefon	059 180 480
Telefax	059 180 481
E-naslov	info@marprom.si
E-pošta	www.marprom.si
Davčna številka	SI92859976
Matična številka	3992071000
Žig in podpis	

Tabela 3: Podatki o izdelovalcih investicijske dokumentacije

Naziv	PROPLUS d.o.o.
Naslov	Strma ulica 8, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Bojana Sovič, direktorica
Telefon	(02) 250-41-10
Telefax	(02) 250-41-35
E-pošta	proplus@proplus.si
Identifikacijska številka za DDV	SI 23447737
Matična številka	5608899000
Žig in podpis	

3. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

3.1. Opis obstoječega stanja

3.1.1. Izvajanje javne službe mestnega potniškega prometa v MOM s predstavitvijo izvajalca le-te

MOM v okviru Urada za komunalno, promet in prostor deluje na področjih, ki se nanašajo na urejanje prostora, prostorsko in urbanistično načrtovanje, pripravo prostorskih aktov občine ter geografski informacijski sistem (GIS). Posebno področje zajema razvoj komunalnega in cestnega gospodarstva, prometa znotraj občinskih meja ter zvez in energetike. V okviru že vzpostavljene infrastrukture, upravljajo in gospodarijo s komunalnimi infrastrukturnimi objekti in napravami. Celovito delovanje urada je zaokroženo z nenehnim sodelovanjem in koordiniranjem nalog z državnimi organi na področju komunalnega gospodarstva, cestno prometne infrastrukture in energetike. Delovanje urada je organizirano znotraj treh sektorjev, lociranih na dveh različnih lokacijah.¹

Urad za komunalno, promet in prostor opravlja naloge, ki se nanašajo zlasti na:

- urejanje prostora,
- prostorsko, urbanistično in krajinsko načrtovanje,
- pripravo prostorskih aktov občine,
- razvoj komunalnega in cestnega gospodarstva, prometa in zvez, vodnega gospodarstva ter energetike,
- standarde in normative za izvajanje lokalnih gospodarskih javnih služb,
- pogoje za zagotavljanje in uporabo javnega dobra in storitev lokalnih gospodarskih javnih služb,
- **strokovni nadzor nad izvajanjem nalog izvajalcev lokalnih gospodarskih javnih služb in prometa,**
- **upravljanje in gospodarjenje s komunalnimi infrastrukturnimi objekti in napravami in drugim stvarnim premoženjem ki ga ima v upravljanju,**
- prometno ureditev v mestni občini,
- spremljanje problematike na področju varnosti cestnega prometa v zvezi s preventivo in vzgojo v cestnem prometu,
- sodelovanje in koordiniranje nalog z državnimi organi na področju komunalnega gospodarstva, cestno prometne infrastrukture in energetike,
- druge upravne in strokovno tehnične naloge z delovnega področja urada.²

Za namen izvajanja mestnega potniškega prometa na področju MOM je bil z dne 21.6.2011 ustanovljen javni gospodarski zavod za mestni potniški promet in z dne 11.7.2012 preoblikovan v Javno podjetje za mestni potniški promet Marprom d.o.o. Njegov ustanovitelj in lastnik je MOM.

¹ Smiselno povzeto po: <http://www.maribor.si/podrocje.aspx?id=555>

² Vir: <http://www.maribor.si/podrocje.aspx?id=555>

MARPROM izvaja dejavnost obvezne gospodarske javne službe izvajanja mestnega potniškega prometa oziroma linijski prevoz v mestnem prometu, poleg tega pa v manjši meri tudi druge dejavnosti, ki ne pomenijo opravljanja gospodarskih javnih služb, so pa pomembne za njegovo poslovanje in opravljanje gospodarskih javnih služb ter zagotavljajo boljšo izkoriščenost osnovnih sredstev in večjo produktivnost svojih delavcev. Javno podjetje opravlja svoje dejavnosti na območju MOM. Dejavnost MARPROM je v skladu z Uredbo o standardni klasifikaciji dejavnosti (Uradni list RS, št. 69/07, 17/08) razvrščena v:

G 45.200 Vzdrževanje in popravila motornih vozil

H 49.310 Mestni in primestni kopenski potniški promet

H 49.391 Medkrajevni in drug cestni potniški promet

H 49.392 Obratovanje žičnic

H 52.100 Skladiščenje

H 52.210 Spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu

I 68.200 Oddajanje in obratovanje lastnih ali najetih nepremičnin

I 68.320 Upravljanje nepremičnin za plačilo ali po pogodbi

M 73.120 Posredovanje oglaševalskega prostora

N 79.120 Dejavnost organizatorjev potovanj

R 93.110 Obratovanje športnih objektov

MARPROM izvaja naslednje dejavnosti:³

- izvajanje MPP – prevoz potnikov:
 - o javni linijski prevoz
 - o posebni linijski prevoz
 - o občasni prevoz
- oglaševanje (Pri oglaševanju v današnjem času je najpomembnejša vidnost in zaznavnost posameznega oglasa – predstavitev najširšemu spektru ljudi. Avtobus je namreč največji premikajoči "jumbo" pano, ki na svoji poti zajame poglede množice ljudi.)
- servisno vzdrževanje vozil (MARPROM ima urejeno lastno tekoče vzdrževanje vozil).

Poslanstvo upravljalca je uporabnikom zagotoviti celovito rešitev mobilnosti, ki bo hkrati varna, varčna, udobna in okolju prijazna; z vizijo: **postati dolgoročen in zanesljiv partner vsem uporabnikom javnega potniškega prevoza, ki zagotavlja celovite rešitve in omogoča trajno mobilnost ter izvajanje vseh ostalih dejavnosti v skladu s pričakovanji uporabnikov**. Njihove usmeritve pa so naslednje: odgovornost za okolje, nenehno izboljševanje kakovosti storitev, omogočanje trajnostne mobilnosti, skrb za partnerski odnos do strank, skrb za urejene delovne pogoje in zagotavljanje socialne varnosti zaposlenih.⁴

³ <http://www.marprom.si/o-podjetju/dejavnosti/>

⁴ Vir: <http://www.marprom.si/o-podjetju/poslanstvo-vizija-in-usmeritve/>

Upravljavec oz. izvajalec mestnega prometa MARPROM izvaja prevoz potnikov na 21 linijah javnega mestnega potniškega prometa v Mariboru in sicer:⁵

- krožna linija 1: AP Mlinska – Ptujška – Tezenska Dobrava obr. – Brezje trg. – AP Mlinska,
- krožna linija 2: AP Mlinska – Vzpenjača – Pekre – Limbuš – Marles – Studenci – AP Mlinska,
- Linija 1 – Tezenska Dobrava,
- Linija 2 – Betnavska Razvanje,
- Linija 3 – Dobrava – Tezno – Gosposvetska rondo – AP Mlinska – Dobrava,
- Linija 4 – Studenci,
- Linija 6 – Vzpenjača,
- Linija 7 – Kamnica,
- Linija 8 – Gregorčičeva – Fontana,
- Linija 9 – Zrkovci – Dogoše,
- Linija 10 – Malečnik,
- Linija 12 – Dobrava – Pobrežje – AP Mlinska – Gosposvetska rondo – Dobrava,
- Linija 13 – Črnogorska,
- Linija 15 – Bresternica,
- Linija 151 – Gaj nad Mariborom,
- Linija 16 – Dogoše – Zgornji Duplek,
- Linija 17 – Poštni center – Studenci,
- Linija 18 – Pekre,
- Linija 19 – Šarhova,
- Linija 20 – Grušova,
- Linija 21 – Ljubljanska – E.Leclerc.

Avtobusni prevozi se izvajajo na področju MOM. Dolžine linij so od 3 km do 21 km. Večina linij JMPP je speljana po ravninskih, asfaltiranih cestah, kjer ni večjih klancev, z izjemo linije št. 20 Grušova. Skupna dolžina vseh linij v mestu je 230 km.⁶

Razvejanost linij je podrobneje razvidna iz grafičnega prikaza v nadaljevanju.

⁵ Spisek linij povzet iz interneta: <http://www.marprom.si/vozni-redi/>

⁶ Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)

Slika 1: Karta linij mestnega potniškega prometa⁷



Z avtobusi mestnega potniškega prometa se dnevno prepelje več kot 10.000 potnikov. Podrobnejši prikaz števila potnikov v zadnjih 3 letih je razviden iz tabele v nadaljevanju.

Tabela 4: Število prepeljanih potnikov na letni ravni v zadnjih treh letih

Leto	Število mesecev	Število potnikov	Povprečno na mesec
2011	5 mesecev (avgust – december)	1,490.654 potnikov	298.131 potnikov/mesec
2012	12 mesecev (januar-december)	3,870.159 potnikov	322.513 potnikov/mesec
2013	10 mesecev (januar – oktober)	3,189.789 potnikov	318.979 potnikov/mesec

Letno mestni avtobusi prevozijo skupaj približno 2,76 mil. km oz. 63.000 km po vozilu, dnevno pa so v obratovanju od 12 do 20 ur. Avtobusi so dnevno povprečno 40% zasedeni, razen v času jutranje konice, med 6.30 uro in 8.30 uro in v času popoldanske konice med 13.30 uro in 16.30 uro, ko so avtobusi zasedeni 70 - 90%.⁸

⁷ Vir: <http://www.marprom.si/fileadmin/dokumenti/mreza-linij-MARPROM.pdf>

⁸ Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)

Prevoz potnikov na območju MOM je zagotovljen vse dni v letu, vendar v različnem obsegu. Vozni red je prilagojen šolskemu koledarju in poletnim počitnicam, ko število potnikov upade. Največji obseg prevoza je pozimi in med tednom, v času jutranjih in popoldanskih konic.⁹

V nadaljevanju so prikazani okvirni deleži prepeljanih potnikov po linijah.

Tabela 5: Delež prepeljanih potnikov po linijah¹⁰

Linija	Delež glede na število prepeljanih potnikov
1 Tezno	15,9%
2 Betnavska	9,4%
3 Krožna	8,5%
4 Studenci	6,8%
6 Vzpenjača	12,6%
7 Kamnica	2,9%
8 Fontana	1,1%
9 Zrkovci	1,5%
10 Malečnik	0,6%
12 Krožna	7,6%
13 Črnogorska	1,6%
15 Bresternica	5,4%
16 Duplek	6,6%
17 Ribniško sel	0,3%
18 Pekre	8,9%
19 Šarhova	2,6%
20 Grušova	1,7%
21 Ljubljanska	6,0%
151 Gaj	0,0%
Skupaj	100,0%

Kot je razvidno iz tabele, je cca 30% prepeljanih potnikov na linijah 1 Tezno in 6 Vzpenjača, medtem ko je na ostalih linijah skupaj cca 70% potnikov, kar predstavlja v povprečju 4% potnikov na vsako linijo.

⁹ Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)

¹⁰ Po podatkih za oktober 2013 (okvirne vrednosti)

3.1.2. Opis stanja voznega parka

MARPROM ima za izvajanje JMPP v upravljanju vozni park, v okviru katerega je na dan 1.10.2013 razpolagal s 45 avtobusi. Poprečna starost vozil, namenjenih izvajanju JMPP, je znašala 11,9 let, 27 avtobusov oz. 59,9% je starejših od 15 let, 2 avtobusa sta starejša celo od 19 let (podrobnejši prikaz po letih je razviden iz tabel v nadaljevanju – slika 2).

Vozni park je precej dotrajan, število prevoženih kilometrov je pri večini vozil večje kot načrtovano v življenjski dobi. Pri preračunavanju življenjske dobe vozila se namreč upošteva, da bo le-to prevozilo med 700-800 tisoč km. Le 14 vozil oziroma cca 31% je imelo na dan 1.10.2013 prevoženih manj kot 700.000 km, ostalih 31 vozil oziroma cca 69% pa več kot 700.000 km in sicer:

- 20 vozil oz. 43,48 % je imelo več kot 1 mil. prevoženih km (max. 1,4 mil. km),
- 6 vozil oz. 13,04 % več kot 900 tisoč km,
- 3 vozila oz. 6,52 % več kot 800 tisoč km in
- 2 vozili oz. 4,35 % več kot 700 tisoč km.

Vozni park pa je problematičen tudi iz okoljskega vidika, saj je kar 35 avtobusov (oziroma 77,7%) okoljsko neprimernih (32 vozil z motorji EURO II in 3 vozila z motorji EURO III), okoljsko primernih je le 10 avtobusov (8 avtobusov z motorji EURO V in 2 avtobusa z motorji EURO V EEV). Podrobnejši prikaz je razviden iz tabele v nadaljevanju (slika 2).

Obstoječi vozni park pa je manj prijazen potnikom z vidika potovalnega udobja, kar 20 vozil oziroma 44% voznega parka je namreč brez klimatskih naprav. Le 10 vozil (kar predstavlja cca 22% celotnega voznega parka) pa zadovoljuje vse kriterije za prevoz invalidnih oseb.

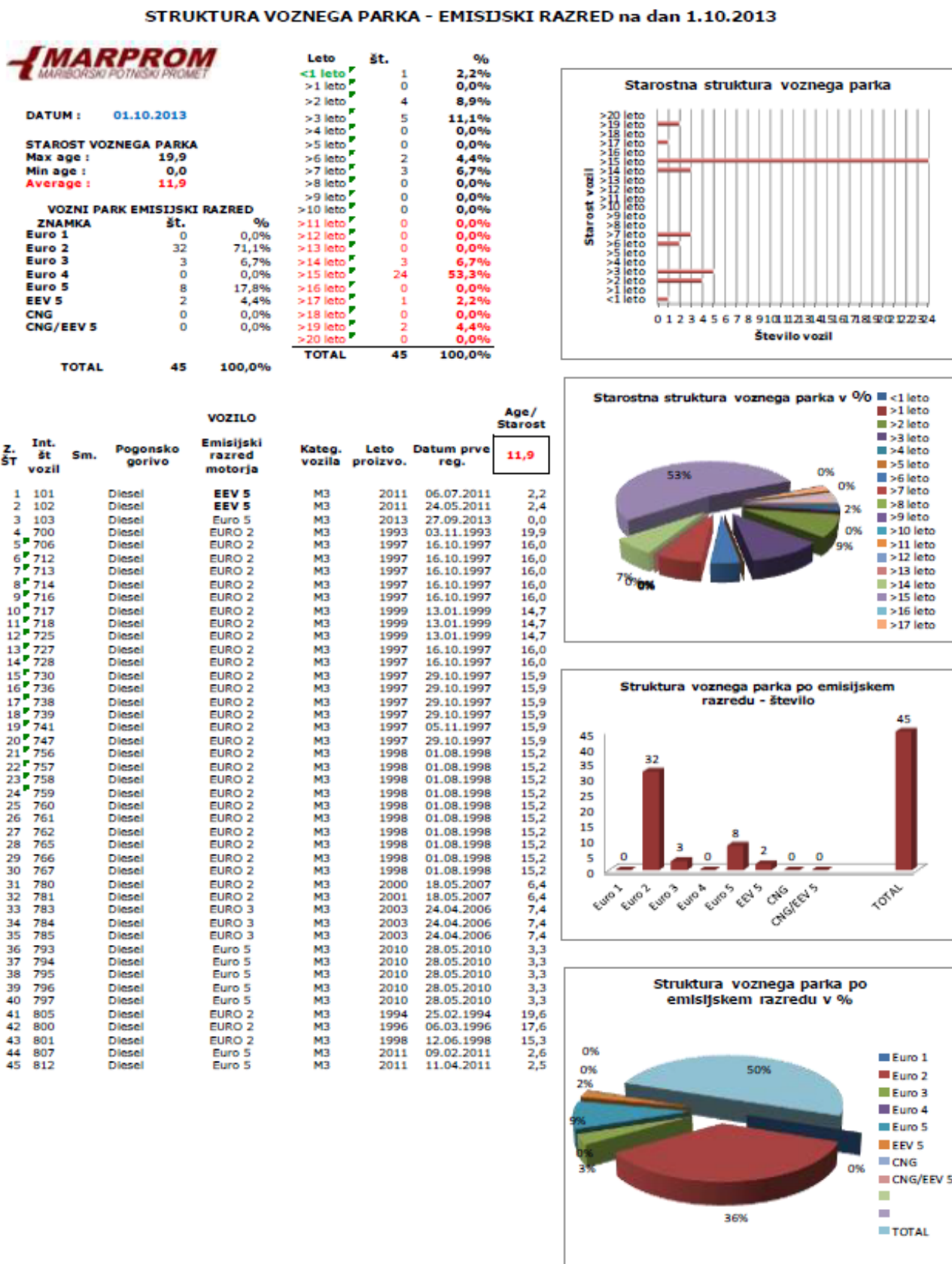
Upravljavca pa se dnevno sooča z več okvarami in ne zagotavlja vseh kriterijev zanesljivosti prevoza, kar pomeni da ne zagotavlja 98% vseh voženj.

Povprečna poraba goriva obstoječega voznega parka znaša za leto 2012 40,3 l/100 km. Povprečna poraba goriva vozil ustrežnejšega standarda (npr. EURO V, EURO V EEV) je cca 40 l/100 km, vozila z neustreznim standardom pa imajo porabo tudi do 60 l/100 km. Poraba goriva pri manjših vozilih je cca 15 l/100 km.

V okviru obstoječega voznega parka prevladujejo veliki avtobusi, kar 41 jih je z okvirno kapaciteto med 60 in 100 potnikov, ter 4 manjšimi avtobusi s kapaciteto od 22 do 37 potnikov.

Petnajst in več let stari avtobusi torej ne izpolnjujejo pričakovanj in zahtev potnikov. Realno gledano, glede na število razpoložljivih vozil, njihovo starostno strukturo, konstrukcijske karakteristike (vsi avtobusi niso nizkopodni in niso dostopni za vse skupine prebivalcev), večina vozil ima namreč število prevoženih km večje kot je predvideno v življenjski dobi, trenutno JMPP ne nudi kakovostne alternative prevozu z osebnimi avtomobili. Zato je obnova voznega parka nujno potrebna. Mesto rabi nova, udobna, zmožljiva, okolju in uporabnikom prijazna vozila. To so v prvi vrsti nizkopodna in nizkoemisijna vozila.

Slika 2: Struktura obstoječega voznega parka – emisijski razred na dan 1.10.2013¹¹



3.2. Razlogi za investicijsko namero¹²

Starost in s tem dotrajanost voznega parka se iz leta v leto povečuje, proporcionalno pa se zmanjšuje obratovalna zanesljivost avtobusov. Največji problem predstavljajo avtobusi, ki so starejši od 10 let. Ti avtobusi so dotrajani in zastareli, poleg tega pa ne ustrezajo zahtevam potnikov (oteženo vstopanje zaradi stopnic, vozila so brez klimatskih naprav, hrupna, motorji močno dimijo in imajo visoko stopnjo škodljivih izpušnih plinov, so ekološko neprimerni). Takšni avtobusi odvrtačajo potnike od uporabe javnega prometa in so nekonkurenčni v primerjavi z osebnimi avtomobili. Poleg tega, da so ti avtobusi neustrezni za potnike, so tudi obratovalno izredno nezanesljivi in stroškovno neustrezni, so pogosto v okvarah, prihaja celo do prerjavanja šasij. Na ta način je lahko ogrožena tudi varnost potnikov in ostalih udeležencev v prometu.

Kljub temu, da so avtobusi redno vzdrževani, prihaja obdobje, ko določenih vozil ne bo več mogoče usposobiti za normalno obratovanje oz. bi bilo to vzdrževanje stroškovno nevzdržno in neracionalno. Vlaganja za normalno obratovanje bi bila v naslednjih 10 letih skoraj tolikšna kot znaša nabavna vrednost vozil.

Investitor želi z obravnavano investicijo izboljšati konkurenčnost in kakovost JMPP, slediti tehničnemu napredku in tako ugoditi visokim pričakovanjem uporabnikov ter hkrati racionalizirati stroške poslovanja izvajalca mestnega prometa. Hkrati želi zmanjšati obremenitve okolja, saj je v strukturi voznega parka 35 vozil oz. 77,7 % vozil, ki imajo ekološko precej oporečne motorje EURO II in EURO III, in bolj onesnažujejo okolje kot novejši avtobusi z EURO V, EURO V EEV in EURO VI motorji ali vozila, ki kot pogonsko gorivo uporabljajo čistejšo alternativo konvencionalnemu naftnemu avtomobilskemu gorivu - stisnjen zemeljski plin CNG ali el. energijo.

Prav tako je potrebno slediti viziji razvoja mesta Maribor, ki bi naj svojim prebivalcem in obiskovalcem zagotovil uravnoteženo, udobno in zanesljivo ponudbo različnih načinov potovanj. V okviru četrtega stebra Celostne prometne strategije mesta Maribor (predlog avgust 2013) je namreč predvideno tudi oblikovanje privlačnega javnega potniškega prevoza, z izboljšanjem dostopnosti za vse skupine prebivalcev, zmanjšanje onesnaževanja okolja in izboljšanja prometne in osebne varnosti.

V okviru Odloka o načrtu za kakovost zraka na območju MOM, ki je pripravljen na podlagi 24. člena Zakona o varstvu okolja in je v skladu z Uredbo o kakovosti zunanjega zraka, njegov namen zagotoviti skladnost z mejnimi vrednostmi. Odlok vsebuje več ukrepov, ki so razvrščeni v tri stebre, med katerimi so tudi ukrepi na področju prometa. Predvideno je spodbujanje trajnostnega prevoza na ravni mesta in kot prioriteta navedena posodobitev voznega parka javnega avtobusnega prometa.

Investicija je tako nujna tako iz vidika neustreznosti obstoječega voznega parka, kakor tudi trajnostnih zahtev mesta.

¹² Smiselno povzeto po: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPPROM, oktober 2013) – odst. 1-3

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

4.1. *Namen in cilji investicije*

Namen investicije je modernizacija voznega parka z nakupom 16 nizkopodnih eno nivojskih avtobusov za mestni potniški promet, s pomočjo katerih se bo izboljšala konkurenčnost in kakovost JMPP, sledilo tehničnemu napredku in tako ugodilo visokim pričakovanjem uporabnikov ter hkrati racionalizirali stroški poslovanja in zmanjšale obremenitve okolja.

Cilji investicije so naslednji:¹³

- povečanje obratovalne sposobnosti avtobusov,
- povečanje kvalitete prevoza potnikov,
- zmanjšanje stroškov vzdrževanja,
- zagotovitev boljših delovnih pogojev voznikov,
- povečanje konkurenčnosti javnega prevoza v primerjavi z osebnimi vozili,
- zmanjšanje škodljivih vplivov izpušnih plinov in hrupa na okolje ter pri tem upoštevanje okoljevarstvene zakonodaje in ostale regulative,
- zmanjšanje povprečne starosti voznega parka.

4.2. *Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami*

4.2.1. *Usklajenost s strategijo razvoja Maribora 2030*

Strategija razvoja Maribora 2030 (MOM, marec 2012) kot strateški dokument dolgoročnega razvojnega načrtovanja temelji na smernicah razvoja sodobne družbe: trajnostnem in v blaginjo usmerjenem razvoju. Oblikovanje mestne politike med drugim temelji tudi na okolju prijaznem transportu in tehnologiji. V okviru strateške osi X: Trajnostno mesto so predvideni tudi ukrepi novih oziroma eko oblik javnega transporta.

Dobra organiziranost prometa je ključnega pomena za lokalno skupnost, predvsem zaradi manjših obremenitev okolja, pa tudi velikih časovnih prihrankov prebivalcev mesta. V ta namen je ključno spodbujati vse trajnostne oblike prometa, kot so javni prevoz, kolesarjenje, pešačenje, izredno pomembno je tudi informiranje in osveščanje v zvezi s postopnim uvajanjem trajnostnih oblik prometa. Promet z motornimi vozili postaja vse pomembnejši, ponekod tudi glavni onesnaževalec okolja in vzrok za degradacijo bivalnega prostora v mestih.

¹³ Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPPROM, oktober 2013)

Priporočila deležnikom in oblikovalcem politik so naslednja:

- uvajanje novih oblik javnega transporta ter intermodalnosti med njimi,
- restriktivna politika do števila avtomobilov v mestnem središču,
- dostopnost do mest (širše okolice) s sredstvi javnega prometa (vlak, avtobus – redne in izredne vožnje),
- spodbujanje novih družbenih vezi kot je sistem car-sharinga.

V okviru ukrepa vodilna pobuda EU »Evropa gospodarna z viri« za prekinitev vezi med gospodarsko rastjo in porabo virov z uvedbo nizkoogljičnih tehnologij, povečanjem uporabe obnovljivih virov energije, posodobitvijo prometnega sektorja in spodbujanjem energetske učinkovitosti je predviden Maribor kot energetska varčno mesto, tudi zaradi zmanjšanja emisij toplogrednih plinov ter kot trajnostno mesto, tudi po zaslugi uvajanja novih oziroma eko oblik javnega transporta.

4.2.2. Usklajenost s celotno prometno strategijo¹⁴

Celotna prometna strategija mesta Maribor (predlog, avgust 2013) predvideva:

- prvi steber: vzpostavitev celotnega prometnega načrtovanja,
- drugi steber: uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina,
- tretji steber: optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja,
- **četrti steber: oblikovanje privlačnega javnega potniškega prevoza,**
- peti steber: uveljavitev racionalne rabe motoriziranega prometa.

Sodobno organiziran javni potniški promet bi naj bil učinkovit, kar pomeni v kratkem času ter z nizkimi stroški prepeljati največje število ljudi do vseh glavnih ciljev nekega mesta. Javni prevoz je tudi najbolj demokratičen način potovanja, saj omogoča kakovostno dostopnost v mestih za vse skupine prebivalcev, zmanjšuje probleme, povezane s prometom in izboljšuje funkcionalno zgradbo mesta.

Zagotavljanje privlačnega javnega potniškega prevoza pomeni naložbo v vzpostavitev kakovostne ponudbe, kar mu bo povrnilo osrednjo vlogo pri motoriziranih poteh v mestu.

Vozni park je kljub intenzivnejši, a prepočasni prenovi v zadnjih letih, še zmeraj neustrezen in prestar, saj vsi avtobusi niso nizkopodni in dostopni za vse skupine prebivalcev.

Z dobro razvitim sistemom javnega potniškega prevoza bi Maribor izboljšal dostopnost za vse skupine prebivalcev, zmanjšal onesnaževanje okolja in izboljšal prometno in osebno varnost.

Med ukrepi za uresničevanje vizije je predvidena prenova voznega parka mestnih avtobusov in sicer z nabavo zmogljivih nizkopodnih in nizkoemisijskih avtobusov.

¹⁴ Vir: <http://mobilnostniforum.si/celotna-prometna-strategija-mesta-maribor>

4.2.3. Razvojna in strateška naravnost upravljavca oziroma izvajalca gospodarske javne službe¹⁵

Investitor je sredi leta 2011 ustanovil MARPROM (v prvotni obliki javni gospodarski zavod) kot izvajalca JMPP v mestu Maribor in začel z oblikovanjem privlačnega javnega potniškega prevoza, ki temelji na razvoju in upravljanju mestnega in primestnega prometa ter z njim povezanih dejavnosti, ki bi v največji možni meri in na najbolj učinkovit način podprli realizacijo usmeritev prometne politike na državni in lokalni ravni.

Strateški dokumenti občine in njihove strokovne podlage že več let vsebujejo cilj trajnostnega razvoja mestnega prometa – zmanjšanje avtomobilskega prometa in spodbujanje njegovih alternativ, v prvi vrsti JMPP.

Pomemben pogoj za uresničevanje nove strategije MOM je tudi v tem, da je vloga MARPROM-a pri uresničevanju zastavljenih ciljev MOM glede prometne politike opredeljena s ciljem povečati uporabo javnega prevoza na območju MOM in celostno načrtovanje ter ciljno naravnano reševanje izzivov v prometu.

Družba je kot svoje poslanstvo opredelila, da bo uporabnikom zagotovila celovito rešitev mobilnosti, ki bo hkrati varna, varčna, udobna in okolju prijazna.

Dolgoročna vizija upravljavca se glasi: Postati dolgoročen in zanesljiv partner vsem uporabnikom javnega potniškega prevoza, ki zagotavlja celovite rešitve in omogoča trajno mobilnost ter izvajanje vseh ostalih dejavnosti v skladu s pričakovanji uporabnikov.

Skladno z zastavljeno vizijo MARPROM:

- zagotavlja okolju prijazen javni prevoz;
- želi postati prevoznik, ki ponuja kakovostne storitve;
- zagotavlja okolju in uporabnikom varen, prijeten ter dostopen (časovno, lokacijsko, cenovno) javni prevoz;
- prilagaja storitve tudi uporabnikom s posebnimi potrebami (starejšim, invalidom, staršem z otroki);
- izvaja posebni linijski in občasni prevoz ter druge oblike prevoza;
- soustvarja in koordinira sistem integriranega javnega potniškega prevoza v Mariborski urbani regiji;
- zagotavlja sodoben in tehnološko podprt javni prevoz;
- ima svoje podporne procese (delavnica, dnevna nega, strokovne službe) za učinkovito zagotavljanje visokega nivoja trajnostne mobilnosti.

¹⁵ Smiselno povzeto po strokovnih podlagah upravljavca

Ključni srednjeročni cilj MARPROM, je:

- *oblikovanje privlačnega javnega potniškega prevoza in tako povečati uporabo javnih prevoznih sredstev kakor tudi drugih storitev, ki jih nudi podjetje.*

Za uresničitev tega cilja je investitor prepoznal štiri področja, na katerih želi v očeh uporabnikov doseči prepoznavno različnost in jo oblikovati v štiri strateške cilje, ki so:

- visoka osveščenost in odlična informiranost uporabnikov,
- vrhunska kakovost storitev, ki vključuje tudi visoko varnost in ekološko sprejemljivost,
- visoka prioriteta in visoki standard javnega prevoza,
- sprejemljiva cena javnega prevoza za uporabnika.

Ključne vire za doseganje omenjenih strateških ciljev je investitor prepoznal in oblikoval v naslednja vsebinska področja:

- Zagotavljanje novih, posodobljenih in integriranih storitev,
- Posodabljanje voznega parka,
- Izboljševanje učinkovite rabe obstoječih in novih tehnologij.

Za zagotavljanje predhodno opredeljenih virov pa so prepoznani in opredeljeni temeljni pogoji, ki so:

- Povečevanje vpliva na prometno in cenovno politiko v MOM,
- Izgradnja nove kulture medsebojnega sodelovanja v in izven MARPROM,
- Zagotavljanje kadrov in razvoj ključnih znanj.

Zagotovitev pogojev, predvsem tehničnih in finančnih, ki bi izvajalcu storitev javnega potniškega prometa zagotovilo nemoteno izvajanje dejavnosti in prispevalo k večji popularizaciji javnega prometa, je v prvi vrsti v pristojnosti države in lokalne skupnosti in jih opredeljujeta tako Prometna politika RS kot opredelitev MOM, do bo podprla oblikovanje privlačnega javnega potniškega prevoza, ki temelji na razvoju in upravljanju mestnega in primestnega prometa ter z njim povezanih dejavnosti.¹⁶

Investicija v nove avtobuse je skladna z ugotovitvami in planom posodobitve voznega parka v dokumentu Program razvoja podjetja MARPROM, z dne 17.01.2013. Plan obnove voznega parka predstavlja dinamiko obnove za obdobje 4 let (2013 – 2016). V programu so podana dejstva na podlagi katerih bi morali v tem obdobju obnoviti in razširiti vozni park predvsem zaradi:

- neizpolnjevanja okoljevarstvenih standardov,
- konstrukcijskih lastnosti - visokopodni avtobusi,
- predvidenega povečanja števila potnikov;
- stroški vzdrževanja;
- nezadostna konkurenčnost osebnemu prometu (uporaba osebnih vozil),
- izboljšanja starostne strukture.¹⁷

¹⁶ Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)

¹⁷ Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)

Zastavljeni cilj je:

- vozni park, ki ni starejši od 10 let,
- okolju prijazna vozila (emisijski razred EEV/CNG),
- ekonomična poraba goriva,
- zmanjšanje stroškov vzdrževanja,
- povečanje konkurenčnosti in atraktivnosti JMPP,
- vozila prilagojena potrebam JMPP glede na kapaciteto,
- do uporabnikov konstrukcijsko prijazna vozila.¹⁸

4.2.4. Alternativni viri energije v javnem potniškem prometu

Kot izhaja iz izdelane študije »Alternativni viri energije v javnem avtobusnem potniškem prometu v Mestni občini Maribor (Energap, junij 2013), imajo urbana območja pomembno vlogo pri uresničevanju ciljev Strategije trajnostnega razvoja EU, zato je potrebno večjo vlogo trajnostne naravnosti spodbujati prav v urbanih področjih, kjer so tudi okoljske težave najizrazitejše. Promet igra zelo pomembno vlogo pri podnebnih spremembah, kakovosti zraka in trajnostnem razvoju. Veliki vozni parki mestnih avtobusov, taksijev in dostavnih vozil so posebej primerni za uporabo alternativnih sistemov pogona in goriv. Ti sistemi bi lahko znatno prispevali k zmanjšanju intenzivnosti emisij ogljika v mestnem prometu, saj bi zagotavljali preizkušanje novih tehnologij in možnost za zgodnjo uvedbo na trgu.

¹⁸ Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)

5. OPIS VARIANT »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE

5.1. *Varianta »brez« investicije*

Ničelna varianta ali varianta »brez investicije« je varianta, pri kateri je cilj dosežen brez investicije v zamenjavo voznega parka, to pomeni, da se vzdržuje obstoječe stanje oziroma obstoječi vozni park.

Za ohranitev voznega parka bi bilo potrebno vsakoletno vzdrževanje avtobusov, ki pa bi bilo možno le do neke mere, saj je obstoječi vozni park precej dotrajan in tudi redno vzdrževanje in servisiranje vozil ne bi omogočalo več racionalne rabe le-teh. Potrebna bi bila visoka vlaganja, ki bi v nekaj letih bila skoraj na ravni nakupa novih vozil, ob tem da se, tako nezanesljivosti kakor tudi okvaram, voznega parka ne bi mogli izogniti.

V primeru, da se k investiciji ne pristopi, ostaja povprečna starost vozil 11,9 let, kar pa je več kot je predvidoma življenjska doba vozil.

Prav tako ostaja večina voznega parka iztrošena – kar 64% vozil ima prevoženih več kot 800.000 km, kot je predvideno v življenjski dobi vozila.

Okoljsko primernih je le 10 avtobusov s standardom EURO V in EURO V EEV, ostalih 35 oziroma 77,7% (v večini standard EURO II, nekaj tudi EURO III).

25 vozil oziroma 56% voznega parka ostaja brez klimatskih naprav, 30 vozil oziroma 78% ne zadovoljuje vseh kriterijev za prevoz invalidnih oseb.

Vozila s standardom EURO II, ki v obstoječem voznem parku prevladujejo, imajo porabo goriva tudi do 60 l/100 km.

Tudi kapaciteta avtobusov, ne glede na manjšo zasedenost nekaterih linij, ostaja enaka, kar pomeni manj racionalno izrabo kapacitet.

Ohranitev obstoječega voznega parka povzroči:

- visoke in neracionalne stroške investicijskega vzdrževanja in dragih popravil, ki so možne le v nekem časovnem obdobju, v skrajni sili potrebno tudi najemanje vozil za nemoteno izvajanje prometa oziroma prilagajanje obsega le-tega,
- nezanesljivost voznega parka (pogoste okvare, zastoji),
- visoko porabo goriva,
- visoke emisije toplogrednih plinov,
- manj kakovostni prevoz za uporabnike (dotrajani avtobusi, brez klimatskih naprav itd.),
- manjša dostopnost za vse skupine prebivalcev (npr. za invalide možni dostopi le na nizkopodne avtobuse ipd.).

5.2. *Varianta »z« investicijo*

Alternativa »z investicijo« je varianta, pri kateri je cilj dosežen z investiranjem v nabavo novih okolju prijaznih in ekonomičnih avtobusov. Predvidena je nabava 16 nizkopodnih enonivojskih avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet, kot nadomeščanje zastarelega voznega parka. Izhodišča avtobusov izhajajo iz izdelane Projektne naloge MARPROM. Podlaga za le-to so potrebe in predvidene razporeditve ter delna zamenjava večjih vozil (13 m) za manjše (11 m), skladno z načrtovanimi potrebami uporabnika. Pri investiciji gre predvsem za zamenjavo obstoječih dotrajanih vozil na obstoječih linijah. Širitev prometa v tej fazi ni predvidena.

Iz letnega poročila Marprom za leto 2012 je razvidno, da bi bilo potrebno zamenjati 35 vozil, saj so stroški vzdrževanja teh starih vozil presegli celo strošek najema za nova vozila, prav tako pa ne ustrezajo ekološkemu standardom (življenjska doba avtobusov med 8-10 leti s prevoženimi kilometri 600.000-700.000 km).

Kot izhaja iz Plana obnove voznega parka Marprom za obdobje 2013-2016 je bil v letu 2013 načrtovan nakup cca 20 vozil, v nadaljnjih 3 letih pa vsako leto po 5 vozil.

S tem bi se starost voznega parka znižala na povprečno manj kot 6 let, vozila bi bila okolju prijazna, hkrati pa prilagojena potrebam JMPP glede na kapaciteto ter imela ekonomično porabo goriva.

Ne glede na predhodno navedeno, pa je predvidena nabava 16 vozil, kar je nekoliko manj, kot v prvi fazi načrtovano, vendar v skladu z omejenimi finančnimi sredstvi. V kolikor bi finančna sredstva ne bila pridobljena v načrtovani višini, se bo obseg investicije ustrezno prilagodil, kar bo predmet nadaljnje investicijske dokumentacije.

V prvi fazi je predvidena zamenjava najbolj dotrajanih vozil.

Primerjava vozil z različnimi energenti oziroma pogonskimi gorivi v tej fazi ni razdelana, saj namerava investitor izvesti razpisni postopek na način, da ne daje prednosti nobenemu od energentov. Zavzema se za nabavo okolju prijaznih vozil v skladu z Uredbo o zelenem javnem naročanju, ob upoštevanju stroškov v življenjski dobi vozila. Glede na to, da namerava investitor za nabavo pridobiti tudi sofinancerska sredstva se bo v primeru, če bo predvideno sofinanciranje le nekaterih energentov, navedeno v nadaljnji investicijski dokumentaciji ustrezno upoštevalo.

Nabava novih avtobusov je nujna, saj je obstoječi vozni park v veliki meri zastarel in dotrajan. Odpadli bi stroški vzdrževalnih del, ki jih investitor izvaja na starih vozilih, da jih ohrani v še zadovoljivem stanju.¹⁹

Posodobitve bi najbolj občutili potniki. Novi nizkopodni avtobusi omogočajo bistveno lažji vstop v avtobuse. Vsa predvidena nova mestna vozila bi naj bila prirejena tudi za prevoz invalidov na

¹⁹ Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)

invalidskih vozičkah in bolj prijazna potnikom s posebnimi potrebami. Povečala bi se tudi splošna varnost potnikov v vozilih mestnega potniškega prometa in ostalih udeležencev v prometu. Vsa nova vozila bi naj bila opremljena tudi s klimatskimi napravami, s čimer bi se povečalo tudi potovalno udobje potnikov. Izboljšali bi se tudi delovni pogoji voznikov, s sodobnimi vozniškimi sedeži in ergonomsko oblikovanim delovnim prostorom.²⁰

Predvidena obnova voznega parka bi vplivala na:

- zmanjšanje obremenitev okolja (vrednosti emisij EURO V, v primerjavi z EURO II, ki prevladuje v voznem parku upravljavca so nižje za:
 - CO za cca 62,5%
 - HC za cca 60%
 - Nox za cca 71%
 - PM za cca 87%.
- zmanjšanje stroškov vzdrževalnih del,
- povečala bi se kakovost storitve (klimatske naprave, manj okvar, lažji dostopi),
- povečala bi se varnost potnikov in udeležencev v prometu,
- izboljšali bi se delovni pogoji voznikov.

Predvideno je, da bo poraba goriva pri novih vozilih nižja tudi do 35%, stroški vzdrževanja pa do cca 15%.

Analiza posameznih izhodišč oziroma primerjava obstoječega ter novega stanja, ki je v tej fazi posplošena, bo v nadaljnji investicijski dokumentaciji podrobneje razdelana tudi za različne vrste goriv.

5.3. Primerjava variant

V nadaljevanju podajamo primerjavo variant »brez« in »z« investicijo po nekaterih parametrih.

Tabela 6: Primerjava variant

Kriterij	Varianta brez investicije	Varianta z investicijo
Povprečna starost voznega parka	11,9 let	Manj kot 6 let
Najstarejše vozilo	19 let	15 let
Število vozil s primernim okoljskim standardom (EURO V, EURO V EEV)	10 (22%)	26 (58%)
Število vozil z vgrajenimi klimatskimi napravami	20 (44%)	36 (80%)
Število vozil, ki izpolnjuje vse kriterije za prevoz gibalno oviranih oseb	10 (22%)	26 (58%)

Varianta »brez investicije« je napram varianti »z investicijo« ugodnejša le z vidika načrtovanih investicijskih vlaganj. Ob upoštevanju vseh ostalih parametrov, ki se navezujejo tako na tehnično-

²⁰ Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)

tehnološke parametre, kakovost in varnost izvajanja storitev, vpliva na okolje ter racionalnost izvajanja storitev, pa je varianta »brez investicije« nesprijemljiva. Prav tako ne omogoča nemotenega delovanja opravljanja prometa.

Investicija v zamenjavo vozil je z vidika trajnostnega razvoja in zaradi zagotavljanja rednega obratovanja na linijah mestnega potniškega prometa nujna, zato je alternativa »brez investicije« nesprijemljiva.

Na osnovi vsega navedenega varianta »brez investicije« ni smiselna in je v nadaljevanju predstavljena le varianta »z investicijo«.

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

6.1. Opis variante »z investicijo«

6.1.1. Opredelitev vrste investicije z opisom

Varianta »z investicijo« pomeni modernizacijo voznega parka z nabavo gospodarskih vozil, in sicer z nakupom 16 novih, potnikom in okolju prijaznih, nizkopodnih eno nivojskih mestnih avtobusov, dolžin od 8 do 13 m.

Predmet investicije je modernizacija in obnova voznega parka z nakupom avtobusov za mestni potniški promet, in sicer:

SKLOP A – 8 kom (CE) NIZKOPODNIH ENONIVOJSKIH MESTNIH AVTOBUSOV (dolžina do 13 m):

- 4 X vozila namenjena so za linijo št. 1 TEZNO
- 4 X vozila namenjena so za linijo št. 6 VZPENJAČA

Zvišanje kakovosti storitve z novimi sodobnimi vozili

SKLOP B – 5 kom (CE) MIDI NIZKOPODNIH ENONIVOJSKIH MESTNIH AVTOBUSOV (dolžina do 11 m):

- 1 X vozilo namenjeno za linijo št. 10 MALEČNIK
- 1 X vozilo namenjeno za linijo št. 20 GRUŠOVA
- 1 X vozilo namenjeno za linijo št. 13 ČRNOGORSKA
- 1 X vozilo namenjeno za linijo št. 9 ZRKOVCI
- 1 X vozilo namenjeno za linijo št. 19 ŠARHOVA

Zamenjava starih vozil z novjšimi in prilagajanje kapacitete vozil povpraševanju na linijah (zamenjava velikih 12 m vozil z manjšimi bolj primernimi vozili)

SKLOP C – 3 kom (CU) MINI ENONIVOJSKIH MESTNIH AVTOBUSOV (za prevoz min. 22 potnikov)

- 1 X vozilo namenjeno za linijo št. 8 TERME FONTA
- 1 X vozilo namenjeno za linijo št. 17 RIBNIŠKO SELO
- 1 X vozilo namenjeno za linijo št. 151 GAJ NAD MARIBOROM

Zamenjava starih vozil s prepeljanimi več kot 350.000 km s sodobnimi novjšimi vozili.

Pri načrtovanju potreb je bilo upoštevano, da se na progah št. 1 in št. 6, ki sta najbolj obremenjeni, imata najkrajše intervale in največje število prepeljanih potnikov, načrtuje nakup večjih vozil (sklop A).

Na ostalih progah, kjer trenutno še vozijo večji avtobusi, je zaradi racionalnosti, načrtovan nakup manjših vozil (sklop B).

Vsekakor pa se optimizacija voznega parka izvaja sprotno in prilagaja trenutnim potrebam.

Navedeno bo investitor uporabil za obnovo obstoječega voznega parka – zamenjavo obstoječih, po starostnih strukturi neprimernih in konstrukcijsko potnikom in okolju neprijaznih vozil. Investitor načrtuje,

da se bo z nabavo novih avtobusov povečala kakovost storitve in konkurenčnost JMPP v primerjavi z osebnim prometom, zmanjšala poraba goriva in s tem tudi škodljivi izpusti v okolje.

Tabela 7: Specifikacija nakupa avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet²¹

Vrsta	opis	dolžine	količina
SKLOP A	(CE) nizkopodni enonivojski mestni avtobusi	Do 13 m	8 kosov
SKLOP B	(CE) midi nizkopodni enonivojski mestni avtobusi	Do 11 m	5 kosov
SKLOP C	(CU) mini nizkopodni enonivojski mestni avtobusi	Za prevoz minimalno 22 potnikov	3 kose
Skupaj			16 kosov

Predvidene minimalne tehnične zahteve so navedene v nadaljevanju tega poglavja. Avtobusi bi naj zraven splošnih zahtev za vozila in pogojev iz splošnega pravilnika, ki ureja naprave in opremo vozil v cestnem prometu, izpolnjevali tudi posebne pogoje o ekološki normi min. EURO V oz. ter naj bi imeli v celotni življenjski dobi manjši vpliv na okolje in enako ali boljšo funkcionalnost.

Navedeni okoljski standard je v okviru predvidenih zahtev sofinanciranja (tako nakup novih vozil, kakor ustrezni okoljski standard) ter zastavljenimi okoljskimi standardi in strategijami.

²¹ Po podatkih iz Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)

Tabela 8: Minimalni tehnični podatki za vozila²²

	SKLOP A	SKLOP B	SKLOP C
	Do 13 m	MIDI do 11 m	MINI do 8 m
Dolžina (mm)	Do 13.000	Do 11.000	Do 8.000
Širina (mm)	Do 2.550	Do 2.400	Do 2.000
Višina (skupaj s klimatsko napravo) v mm	Do 3.200	Do 3.200	Do 3.200
Primer obračalnega kroga v mm	Do 22.000	Do 20.000	Do 16.000
Najmanjše število potniških mest	Min. 90	Min. 55	Min. 22
Najmanjše število sedežev	Min. 26	Min. 16	Min. 8
Rampa za invalide	da	da	da
Najmanjša stojna višina spredaj (mm)	2.300	2.200	2.100
Največja višina vstopa na 1. vratih (razdalja od tal do pohodne površine) v mm	320	320	Ni posebne zahteve
Največja višina vstopa na 2. in 3. vratih (od tal do pohodne površine) v mm	340	340	Ni posebne zahteve
Emisijski razred	Najmanj EURO 5	Najmanj EURO 5	Najmanj EURO 5
Najmanjša moč motorja (kW)	195	150	95
Največja moč motorja (kW)	240	165	125
retarder	da	da	Da
Za vozila z menjalnikom	Avtomatski, 4-stopenjski in vzvratna prestava	Avtomatski, 4-stopenjski in vzvratna prestava	Min. ročni 5-stopenjski in vzvratna prestava
Zavore	kombinirane	kombinirane	Kombinirane
Vzmetenje avtobusa	zračno	zračno	Ni posebne zahteve
Pogon avtobusa	Na 2. osi	Na 2. osi	Ni posebne zahteve
Najmanjši volumen rezervoarja za gorivo v l	350-400 km	350-400 km	350-400 km

Pogonsko sredstvo: investitor s tehnično specifikacijo na noben način ne opredeljuje - zahteva vozil, ki kot pogonsko sredstvo uporabljajo posamezno vrsto energenta.

Tehnični parametri vozil pogonskega TIP-a I, ki kot pogonsko sredstvo uporablja dizelsko gorivo, bencin, utekočinjen naftni plin, etanol, biodizel, emulzijsko gorivo, zemeljski plin, bioplín in vodik in pogonskega TIP-a II, ki kot pogonsko sredstvo uporablja električno energijo, bodo podrobneje definirani v nadaljnji investicijski dokumentaciji.

Za označevanje smeri vožnje je predvideno zagotoviti ustrezne prikazovalnike. Iz varnostnih razlogov je predviden tudi video nadzor potniškega prostora.

²² Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)

6.1.2. Ocena investicijskih stroškov z navedbo osnov za oceno vrednosti

Izhodišča za določitev ocene investicijske vrednosti:

- Stroški nakupa vozil so ocenjeni glede na informativne cene potencialnih ponudnikov ob upoštevanju osnovnih tehničnih parametrov nizkoemisijskih nizkopodnih vozil in glede na gibanja na globalnem trgu ponudnikov oziroma proizvajalcev mestnih potniških vozil (strokovna ocena uporabnika); ker energent ni dorečen, upoštevane povprečne vrednosti različnih možnosti oziroma energentov;
- Ostale stroški izkustveno ocenjujemo v % od predvidene nabave in sicer:
 - Za nepredvidene stroške – 5% (v tem zajeta eventualna cenovna odstopanja pri nabavi, potrebne študije, stroške obveščanja, eventualna pomoč pri sprovedbi razpisnih postopkov ter nadzorom nad dobavo,...)
- Stroške izdelave investicijske dokumentacije navajamo v višini izdane naročilnice;
- v investicijski vrednosti je zajet in ločeno prikazan 22% davek na dodano vrednost;
- Zaradi krajšega roka izvedbe del (predvidoma manj kot leto dni), so stalne cene enake tekočim;
- Vrednost eventualne odprodaje obstoječih avtobusov, ki se nadomeščajo, ni zajeta (vozila so amortizirana v celoti, tržna vrednost zanemarljiva).

Tabela 9: Ocena vrednosti nakupa avtobusov²³

Vrsta avtobusa	Število	Ocena (brez DDV) na enoto	Vrednost (brez DDV)
ENOJNI (CE) do 13 m	8	220.000,00	1.760.000,00
MIDI (CE) do 11 m	5	200.000,00	1.000.000,00
MINI (CU) do 22 potniških mest	3	80.000,00	240.000,00
Skupaj - brez DDV	16	187.500,00	3.000.000,00
DDV 22%			660.000,00
Skupaj - z DDV			3.660.000,00

Tabela 10: Vrednost investicije

Vrsta del	% od nabave	Vrednost v EUR
Nakup avtobusov		3.000.000,00
Investicijska dokumentacija		4.160,00
Nepredvideni stroški ²⁴	5%	150.000,00
Skupaj - vrednost brez DDV		3.154.160,00
DDV 22%		693.915,20
Skupaj - vrednost z DDV		3.848.075,20

²³ Po podatkih iz Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)

²⁴ Za eventualna cenovna odstopanja, potrebne študije, stroške obveščanja, eventualna pomoč pri sprovedbi razpisnih postopkov ter nadzorom nad dobavo ipd.

7. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

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

Za potrebe predmetne investicije je bila izdelana dokumentacija, navedena v spodnji tabeli, ki je služila za pripravo dokumenta identifikacije investicijskega projekta.

Tabela 11: Seznam strokovnih podlag za pripravo DIIP

Strokovna podlaga	Datum izdelave	Izdelovalec
Projektna naloga: Nabava avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet	25.10.2013	Javno podjetje MARPROM d.o.o.

7.2. *Navedba in opis lokacije*

7.2.1. Makrolokacija²⁵

Maribor je po velikosti drugo slovensko mesto. Je gospodarsko in kulturno središče severovzhodne Slovenije. Njegov položaj v presečišču prometnih poti iz srednje v jugovzhodno Evropo ter iz zahodne srednje Evrope v Panonsko nižino mu je odmerjal dokajšnjo vlogo že v preteklosti, odmerja mu jo danes in mu jo bo bržčas še bolj v prihodnosti. Ker leži le osemnajst kilometrov od državne meje z Avstrijo, predstavlja prag v našo državo, pa tudi na Balkan.

V Mestni občini Maribor, ki meri 147,5 km² je skupno 107.801 prebivalcev.

7.2.2. Mikrolokacija

Sedež izvajalca dejavnosti MARPROM je na lokaciji Ulica heroja Staneta 1 v Mariboru. Poslovni prostori uprave podjetja so na lokaciji avtobusne postaje Maribor, Mlinska ulica 1, servisne delavnice podjetja pa delujejo na ugodni lokaciji, ki se razteza na območju ob Tržaški cesti, blizu južne vpadnice v mesto Maribor in je odlično povezana z ostalimi deli mesta. Lokacija ima urejene dovoze in izvoze in primerne parkirne prostore.

Glede na naravo projekta je predstavljena le lokacija izvajanja dejavnosti, ki je omejena ne delovanje MOM, kjer je tudi sedež tako upravljavca kot investitorja.

²⁵ Vir: <http://www.maribor.si/povezava.aspx?pid=3791>

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

7.3.1. Terminski plan izvedbe investicije

Predvideni terminski plan navajamo samo za varianto »z investicijo«.

Tabela 12: Predvideni terminski plan izvedbe

Vrsta aktivnosti	Čas izvedbe
Izdelava in potrditev dokumenta identifikacije investicijskega projekta	November – december 2013
Izdelava in potrditev predinvesticijske zasnove	Januar – februar 2014*
Izdelava in potrditev investicijskega programa	Marec – april 2014*
Izvedba razpisnega postopka za izbor dobavitelja	Maj – julij 2014
Sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem	Avgust 2014
Dobava avtobusov	Avgust – november 2014
Prevzem avtobusov	November 2014

* Potrditev Predinvesticijske zasnove in Investicijskega programa ter izvedba razpisnega postopka za izbor dobavitelja se izvede po sprejetju proračuna MOM in izvedenem razpisu za sofinanciranje. V kolikor navedeno v predvidenem roku ne bo izvedeno, se terminski plan ustrezno prilagodi oziroma zamakne, kar se po potrebi upošteva v nadaljnji investicijski dokumentaciji. V okviru navedenega je predvideno cca 1 mesec za izdelavo dokumenta in cca 1 mesec za potrjevanje le-tega.

7.3.2. Dinamika in viri financiranja

Dinamika financiranja v nadaljevanju je prikazana v skladu s predvidenim terminskim planom nabave. Ker je dinamika izvedbe krajša od enega leta, upoštevamo stalne cene enake tekočim.

Tabela 13: Dinamika financiranja v EUR (po stalnih in tekočih cenah)

Vrsta stroška	2013	2014	Skupaj
Nakup avtobusov	0,00	3.000.000,00	3.000.000,00
Investicijska dokumentacija	2.240,00	1.920,00	4.160,00
Nepredvideni stroški ²⁶	0,00	150.000,00	150.000,00
Skupaj - vrednost brez DDV	2.240,00	3.151.920,00	3.154.160,00
DDV 22%	492,80	693.422,40	693.915,20
Skupaj - vrednost z DDV	2.732,80	3.845.342,40	3.848.075,20

Za predmetno investicijo namerava investitor pridobiti sofinancerska sredstva iz naslova načrtovanih razpisov v okviru Programa porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v letih 2013, 2014 in 2015. V okviru navedenega je predvideno tudi sofinanciranje nakupa novih okolju prijaznih vozil. Ker

²⁶ Za eventualna cenovna odstopanja, potrebne študije, stroške obveščanja, eventualna pomoč pri sprovedbi razpisnih postopkov ter nadzorom nad dobavo ipd.

natančnejši podatki o posameznih razpisih še niso znani, je v okviru investicijske dokumentacije, na podlagi doslej pridobljenih informacij, upoštevano sofinanciranje v višini 90% upravičenih stroškov.

Kot upravičen strošek je obravnavan nakup avtobusov (brez DDV). DDV in ostali stroški so obravnavni kot neupravičeni.

Eden izmed pogojev za financiranje je sprejet Odlok o načrtih za kakovost zraka skladno z določbami zakona o varstvu okolja in Uredbo o kakovosti zunanjega zraka (Uradni list RS št. 9/2011), kar je s strani MOM v fazi sprejemanja.

Natančnejša razdelitev tako med upravičene in neupravičene stroške, kakor tudi predvidena višina sofinanciranja bo upoštevana v nadaljnji investicijski dokumentaciji. V primeru odstopanja načrtovanih oziroma pridobljenih sredstev od planiranih, se obseg investicije smiselno prilagodi, kar bo po potrebi upoštevano v nadaljnji investicijski dokumentaciji.

Ostala sredstva bodo zagotovljena s strani MOM, v okviru proračunske postavke: 152016 – Investicije v infrastrukturo avtobusnega prometa, Načrt razvojnih programov: OB070-10-0119.

Tabela 14: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov (v EUR)

Vrsta stroška	Upravičeno	Neupravičeno	Skupaj
Nakup avtobusov	3.000.000,00		3.000.000,00
Investicijska dokumentacija		4.160,00	4.160,00
Nepredvideni stroški ²⁷		150.000,00	150.000,00
Skupaj - vrednost brez DDV	3.000.000,00	154.160,00	3.154.160,00
DDV 22%		693.915,20	693.915,20
Skupaj - vrednost z DDV	3.000.000,00	848.075,20	3.848.075,20

Tabela 15: Predvideni viri financiranja v EUR – upravičeni stroški

Vir financiranja	2013	2014	Skupaj	%
EU - Podnebni sklad RS ²⁸		2.700.000,00	2.700.000,00	90,00%
MOM		300.000,00	300.000,00	10,00%
Skupaj	0,00	3.000.000,00	3.000.000,00	

Tabela 16: Predvideni viri financiranja v EUR – celotna investicija

Vir financiranja	2013	2014	Skupaj	%
EU - Podnebni sklad RS		2.700.000,00	2.700.000,00	70,16%
MOM	2.732,80	1.145.342,40	1.148.075,20	29,84%
Skupaj	2.732,80	3.845.342,40	3.848.075,20	

²⁷ Za eventualna cenovna odstopanja, potrebne študije, stroške obveščanja, eventualna pomoč pri sprovedbi razpisnih postopkov ter nadzorom nad dobavo ipd.

²⁸ Sklad za podnebne spremembe v pristojnosti Ministrstva za kmetijstvo in okolje

7.4. Varstvo okolja²⁹

Zastarela vozila v voznem parku investitorja so hudi onesnaževalci zraka. V enem delovnem dnevu prepelje mestni avtobus približno 250 km in porabi 500 kWh energije, ki jo dobi z zgorevanjem približno 100 kg dizelskega goriva v motorju. Pri tem porabi še 1.600 m³ (oz. 2.000 kg) zraka. Pri procesu zgorevanja nastane 300 kg ogljikovega dioksida (CO₂). Če je nastal iz fosilnih goriv, pomeni, da se v okolje izloči dodaten CO₂, ki ga rastline v procesu fotosinteze ne bodo porabile. Ta plin se dvigne v višje plasti troposfere (30 km nad zemeljsko površino) in povzroči učinek tople grede, ta pa segrevanje zemeljske površine in vse negativne pojave, ki sledijo. Zato je izredno pomembno, da avtobusi porabijo čim manj goriva, ker so potem tudi izpusti plinov manjši.

Poleg ogljikovega dioksida nastane v motorju, zaradi nepopolnega zgorevanja, še ogljikov monoksid, ki je pri večji koncentraciji smrtno nevaren plin, 2 kg dušikovih oksidov, nekaj ogljikovodikov in trdi delci (PM) oz. saje.

Dokazano je, da so plini, ki nastajajo pri zgorevanju dizelskega goriva, človeku nevarni in da saje povzročajo obolenja dihal in raka na pljučih. Z namenom, da bi zaščitila okolje in ljudi ter čim bolj zmanjšala količino toksičnih plinov pri dizelskih motorjih, je Evropska skupnost sprejela serijo direktiv, ki predpisujejo maksimalne dopustne količine izpustov, ki jih imajo lahko vozila, ki se uporabljajo na področju Evropske unije. Ti standardi so za avtobuse označeni z rimskimi številkami (EURO I, EURO II, EURO III ...).

Tabela v nadaljevanju prikazuje razvoj emisijskega standarda po letih in maksimalne dopustne vrednosti za dizelske motorje avtobusov.

Tabela 17: Prikaz razvoja emisijskega standarda po letih in maksimalne dopustne vrednosti za dizelske motorje avtobusov

STANDARD ³⁰	LETO	CO ogljikov monoksid	HC ogljikovodiki	Nox dušikovi oksidi	PM Trdi delci
EURO 0	1988 - 1992	12,3	2,6	15,8	/
EURO I	1992 - 1995	4,9	1,23	9,0	0,40
EURO II	1995 - 1999	4,0	1,1	7,0	0,15
EURO III	1999 - 2005	2,1	0,66	5,0	0,1
EURO IV	2005 - 2008	1,5	0,46	3,5	0,02
EURO V	2008 - 2012	1,5	0,46	2,0	0,02
EURO VI	2013	1,5	0,13	0,4	0,01

Glede na to, da je v voznem parku upravljavca prevladujejo vozila s standardom EURO II, bi z nabavo vozil standarda EURO V, dosegli nižje emisije za cca:

- 62% CO,
- 60% HC,

²⁹ Delno povzeto po strokovnih podlagah upravljavca

³⁰ Standardi EURO, glede emisij škodljivih snovi za tovorna vozila upoštevajo enoto g/kWh

- 71%Nox,
 - 87% PM – trdi delci,
- za vsako zamenjano vozilo.

Z nabavo novih avtobusov se sledi sodobnejšim trendom, izpusti toplogrednih plinov bodo bistveno nižji, kot z obstoječim voznim parkom, investicija sledi vsem sodobnim trendom in ima pozitiven vpliv na okolje.

Podrobnejša analiza, tudi po vrstah energentov oziroma pogonskih goriv, bo predmet nadaljnje investicijske dokumentacije.

7.5. Kadrovsko-organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Investitor je MOM, odgovorna oseba s strani MOM je župan dr. Andrej Fištravec. Za strokovno spremljanje operacije s strani investitorja bo imenovana strokovno usposobljena ekipa, v kateri bodo vključeni tudi predstavniki upravljavca. V kolikor bo potrebno, bodo vključeni tudi ustrezno usposobljeni zunanji strokovnjaki.

V podjetju MARPROM je bilo na dan 1.9.2013 skupno zaposlenih 160 ljudi in sicer na področju skupnih služb 6 zaposlenih, na področju prometne operative skupno 133 zaposlenih, od tega 124 voznikov, na področju komerciale in prodaje 6 zaposlenih ter na področju tehnike in notranje kontrole skupno 14 zaposlenih.

Investicija ne vpliva na spremembo števila delovnih mest, ugodno pa bo vplivala na počutje in zdravje voznikov. Zaradi boljših delovnih pogojev (udobnejša, varnejša šoferska kabina, ergonomski sedeži, manj hrupa) bo verjetno manj bolniških izostankov, vsekakor pa bo investicija zaradi vsega predhodno navedenega tudi pozitivno vplivala na zadovoljstvo zaposlenih.

7.6. Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta

S predvideno nabavo novih vozil se bi obstoječi vozni park upravljavca posodobil, kar bi posledično pripomoglo tako k izboljšanju kakovosti storitev, nižjih stroškov, kakor tudi k čistejšemu okolju, kot že razvidno iz predhodnih poglavij.

Z izvedbo investicije bi se:

- povprečna starost voznega parka zniža za cca 6 let,
- starost najstarejšega vozila zniža za 4 leta,
- število vozil s primernim okoljskim standardom se poveča iz 22% na 58% vseh vozil,
- število vozil z vgrajenimi klimatskimi napravami se poveča iz trenutno 44% na 80%,
- število vozil, ki izpolnjujejo vse kriterije za prevoz gibalno oviranih oseb poveča iz trenutnih 22% na 58%,
- z nabavo nekaterih manjših avtobusov za manj obremenjene proge se racionalizira vozni park.

Detaljnija analiza bo predmet nadaljnje investicijske dokumentacije.

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

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

Izvedba bo potekala skladno z izhodišči projektne naloge, ki bo osnova za izvedbo razpisnega postopka za izbor najugodnejšega dobavitelja.

V nadaljevanju je podan predviden terminski plan izdelave investicijske dokumentacije.

Tabela 18: Okvirni terminski plan izdelave investicijske dokumentacije

Vrsta aktivnosti	Čas izvedbe
Izdelava in potrditev dokumenta identifikacije investicijskega projekta	November – december 2013
Izdelava in potrditev predinvesticijske zasnove	Januar – februar 2014*
Izdelava in potrditev investicijskega programa	Marec – april 2014*

* Potrditev Predinvesticijske zasnove in Investicijskega programa ter izvedba razpisnega postopka za izbor dobavitelja se izvede po sprejetju proračuna MOM in izvedenem razpisu za sofinanciranje. V kolikor navedeno v predvidenem roku ne bo izvedeno, se terminski plan ustrezno prilagodi oziroma zamakne, kar se po potrebi upošteva v nadaljnji investicijski dokumentaciji. V okviru navedenega je predvideno cca 1 mesec za izdelavo dokumenta in cca 1 mesec za potrjevanje le-tega.

9. SKLEPNE UGOTOVITVE

V okviru MOM je za izvajanje javne službe mestnega potniškega prometa zadolžen MARPROM.

V ta namen ima v upravljanju vozni park s 45 avtobusi. Povprečna starost vozil, namenjenih izvajanju javnega mestnega potniškega prometa (v nadaljevanju JMPP) znaša 11,9 let, več kot polovica avtobusov (cca 60%) je starejših od 15 let, 2 celo starejša od 19 let.

Petnajst in več let stari avtobusi ne izpolnjujejo pričakovanj in zahtev potnikov, ker niso vsi nizkopodni, tudi niso primerni oziroma dostopni za vse skupine prebivalcev, prav tako pa so sporni tudi z ekološkega vidika. V strukturi voznega parka je namreč kar 35 vozil (cca 77,7%), ki imajo ekološko precej oporečne motorje (EURO II, EURO III).

Kljub rednemu vzdrževanju avtobusov pa so nekateri že zelo dotrajani in njihovo vzdrževanje postaja tudi stroškovno neracionalno, prav tako vseh ne bo možno več usposobiti za normalno obratovanje.

Zato je nujna posodobitev voznega parka za možnost izvajanja kvalitetnega potniškega prometa, ki bo nudil kakovostno alternativo prevozu z osebnimi avtomobili ter bo dostopen za vse prebivalce, prav tako pa sledil ekološkim trendom, tudi skladno z zastavljenimi strateškimi dokumenti v okviru MOM, ki sledijo strategijam na državni in evropski ravni.

V ta namen sta v dokumentu obdelani 2 varianti:

- Varianta »brez investicije«, ki povzema stanje javnega mestnega potniškega prometa v okviru obstoječega voznega parka,
- Varianta »z investicijo«, ki predvideva prenovo obstoječega voznega parka z nakupom avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet.

Alternativa brez investicije ali ničelna varianta je varianta pri kateri bi naj bil cilj dosežen brez investicije v zamenjavo voznega parka, to pomeni, da se vzdržuje obstoječe stanje oziroma obstoječi vozni park.

Za ohranitev voznega parka bi bilo potrebno vsakoletno vzdrževanje avtobusov, ki pa bi bilo možno le do neke mere, saj je obstoječi vozni park precej dotrajan in tudi redno vzdrževanje in servisiranje vozil ne bi omogočalo več racionalne rabe le-teh.

Poleg navedenega je potrebno upoštevati, da se ob nespremenjenem voznem parku ne doseže nobenih energijskih prihrankov, potrebni so višji stroški investicijskega vzdrževanja (pri novih vozilih v okviru garancije), prav tako pa onesnažujejo okolje v veliko večji meri kot nov vozni park.

Varianta »brez investicije« je napram varianti »z investicijo« ugodnejša le z vidika načrtovanih investicijskih vlaganj. Ob upoštevanju vseh ostalih parametrov, ki se navezujejo tako na tehnično-tehnološke parametre, kakovost in varnost izvajanja storitev, vpliva na okolje ter racionalnost izvajanja storitev, pa je varianta »brez investicije« nesprejemljiva. Prav tako ne omogoča nemotene delovanja

opravljanja prometa.

Alternativa »z investicijo« je varianta, pri kateri je cilj dosežen z investiranjem v nabavo novih avtobusov. Predvidena je nabava 16 nizkopodnih avtobusov z nizkimi emisijami za potniški promet, kot nadomeščanje zastarelega voznega parka.

Predvidena prenova voznega parka bi vplivala na:

- zmanjšanje obremenitev okolja,
- zmanjšanje stroškov vzdrževalnih del,
- povečala bi se kakovost storitve,
- povečala bi se varnost potnikov in udeležencev v prometu,
- izboljšali bi se delovni pogoji voznikov.³¹

Vrednost predvidene nabave je ocenjena skupno na 3,848.075,20 EUR, pri čemer je predvideno sofinanciranje s strani Podnebnega sklada RS v višini 2,700.000,00 EUR, razliko v višini 1,148.075,20 EUR predstavlja delež MOM.

Iz prikazanega je razvidno, da je za potrebe kvalitetnega izvajanja dejavnosti javne gospodarske službe mestnega potniškega prometa nujno zagotoviti ustrezne pogoje torej posodobiti obstoječi vozni park, zato je smiselno pristopiti k nadaljevanju aktivnosti torej izdelavi nadaljnje investicijske dokumentacije za izvedbo projekta.

³¹ Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)