



MESTNA OBČINA
MARIBOR

INVESTICIJSKI PROGRAM

**NAKUP PETIH (5) NOVIH NIZKOPODNIH AVTOBUSOV Z NIZKIMI
EMISIJAMI ZA MESTNI POTNIŠKI PROMET**

PROPLUS
inženiring, projektiranje d.o.o.

Maribor, junij 2014

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

Investicija: **NAKUP PETIH (5) NOVIH NIZKOPODNIH AVTOBUSOV Z
NIZKIMI EMISIJAMI ZA MESTNI POTNIŠKI PROMET**

Vrsta dokumenta: **Investicijski program**

Številka projekta: **74/2013**

Datum: **Junij 2014**

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

1. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCEV INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM PREDHODNO IZDELANIH ŠTUDIJ S POJASNILI POTEKA AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMEMB	7
1.1. Uvodno pojasnilo.....	7
1.2. Predstavitvev investitorja in izdelovalcev investicijskega programa	9
1.2.1. Investitor	9
1.2.2. Izdelovalec investicijskega programa	10
1.3. Namen in cilji investicijskega projekta.....	10
1.4. Povzetek predhodno izdelanih študij s pojasnili poteka aktivnosti in morebitnih sprememb	11
2. OSNOVNI PODATKI O INVESTICIJSKEM PROJEKTU – POVZETEK NOVELACIJE INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	12
3. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, UPRAVLJAVCU IN IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB.....	14
4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA, TER USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI.....	16
4.1. Analiza stanja s prikazom obstoječih in predvidenih potreb po investiciji	16
4.1.1. Izvajanje javne službe mestnega potniškega prometa v MOM s predstavitvijo izvajalca le-te	16
4.1.2. Opis stanja voznega parka	23
4.2. Razlogi za investicijsko namero s prikazom predvidenih potreb.....	25
4.3. Usklajenost investicijskega projekta z državno strategijo razvoja Slovenije, usmeritvami Skupnosti, prostorskimi akti ter drugimi dolgoročnimi razvojnimi programi in usmeritvami, upošteva tudi medsebojno usklajenost področnih politik.....	26
4.3.1. Usklajenost s strategijo razvoja Maribora 2030	26
4.3.2. Usklajenost s celotno prometno strategijo	26
4.3.3. Razvojna in strateška naravnost upravljavca oziroma izvajalca gospodarske javne službe	27
5. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI.....	30
6. TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL	34
7. ANALIZA ZAPOSLENIH.....	37
8. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH S PRIKAZOM UPRAVIČENIH STROŠKOV PROJEKTA.....	38
9. ANALIZA LOKACIJE.....	39
9.1. Makrolokacija	39
9.2. Mikrolokacija	39
10. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE	40
10.1. Analiza vplivov investicijskega projekta na okolje	40
10.2. Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov z upoštevanjem načela, da onesnaževalec plača nastalo škodo, kadar je primerno	41
11. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI	42
11.1. Časovni načrt izvedbe investicije	42
11.2. Organizacija vodenja projekta.....	42

11.3.	Analiza izvedljivosti projekta	42
11.4.	Seznam že pripravljene in pregled še potrebne investicijske, projektne in druge dokumentacije.....	43
11.5.	Način končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja ter način in pristojnosti vzdrževanja med obratovanjem	43
12.	NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA	44
12.1.	Načrt financiranja po stalnih in tekočih cenah.....	44
12.2.	Viri financiranja po tekočih cenah	44
13.	PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	46
14.	VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI (EX-ANTE) V EKONOMSKI DOBI INVESTICIJE	47
14.1.	Finančna analiza	47
14.2.	Ekonomska analiza	49
14.3.	Opis drugih koristi	51
15.	ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	52
16.	SKLEPNE UGOTOVITVE	55
17.	PRILOGE	56

KAZALO SLIK

Slika 1: Karta linij mestnega potniškega prometa	19
Slika 2: Prikaz starostne strukture voznega parka na dan 18.6.2014	23

KAZALO TABEL

Tabela 1: Osnovni podatki iz investicijskega programa	12
Tabela 2: Podatki o investitorju	14
Tabela 3: Podatki o upravljavcu	14
Tabela 4: Podatki o izdelovalcih investicijske dokumentacije	15
Tabela 5: Prikaz zasedenosti voznega parka in prikaz dnevno prevoženih kilometrov	20
Tabela 6: Število prepeljanih potnikov na letni ravni v zadnjih treh letih	21
Tabela 7: Število in delež prepeljanih potnikov po linijah za leti 2012 in 2013.....	21
Tabela 8: Struktura voznega parka glede na emisijski razred na dan 18.6.2014	24
Tabela 9: Prikaz prihodkov in odhodkov iz naslova opravljanja javne gospodarske službe – mestnega potniškega prometa v letih 2012 in 2013.....	31
Tabela 10: Prikaz prihodkov in odhodkov iz naslova opravljanja javne gospodarske službe – upravljanje prometnega dela Avtobusne postaje Maribor v letih 2012 in 2013	32
Tabela 11: Prikaz prihodkov in odhodkov iz naslova opravljanja tržne dejavnosti – občasni in pogodbeni šolski prevozi v letih 2012 in 2013.....	33
Tabela 12: Specifikacija nakupa avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet	34
Tabela 13: Minimalni tehnični podatki za vozila	35
Tabela 14: Ocena vrednosti nakupa avtobusov.....	38
Tabela 15: Vrednost investicije	38
Tabela 16: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov (v EUR)	38
Tabela 17: Prikaz razvoja emisijskega standarda po letih in maksimalne dopustne vrednosti za motorje avtobusov	40
Tabela 18: Predvideni terminski plan izvedbe.....	42
Tabela 19: Seznam že pripravljene dokumentacije:	43
Tabela 20: Dinamika financiranja v EUR (po stalnih in tekočih cenah).....	44
Tabela 21: Predvideni viri financiranja v EUR – upravičeni stroški	44
Tabela 22: Predvideni viri financiranja v EUR – celotna investicija.....	45
Tabela 23: Prikaz ocenjenih finančnih prihrankov.....	46
Tabela 24: Prikaz finančnih tokov – nediskonitrane vrednosti	48
Tabela 25: Prikaz finančnih tokov – diskonitrane vrednosti	48
Tabela 26: Izračun finančnih kazalnikov	48
Tabela 27: Prikaz ekonomskih tokov – nediskontirane vrednosti	50
Tabela 28: Prikaz ekonomskih tokov – nediskontirane vrednosti	50
Tabela 29: Izračun ekonomskih kazalnikov	50
Tabela 30: Prikaz dejavnikov tveganja.....	52
Tabela 31: Rezultati analize občutljivosti – ekonomski kazalniki	54

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 S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCEV INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM PREDHODNO IZDELANIH ŠTUDIJ S POJASNILI POTEKA AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMEMB

1.1. 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 na dan 18.6.2014 v upravljanju vozni park z 48 avtobusi. Povprečna starost vozil, namenjenih izvajanju javnega mestnega potniškega prometa (v nadaljevanju JMPP) znaša 12,4 let, več kot polovica avtobusov (cca 60,5%) je starejših od 15 let, 2 celo starejša od 20 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 34 vozil oziroma cca 70,9%, 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 je bil v novembru 2013 izdelan in na 31. seji Mestnega sveta Mestne občine Maribor z dne 2.12.2013 potrjen Dokument identifikacije investicijskega projekta št. 747/2013 za nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (Proplus d.o.o., november 2013, čistopis 30.11.2013). V njem sta bili 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.

V DIIP-u je bila predvidena nabava 16 avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet in sicer:

- sklop A – 8 kosov (enojni do 13 m),
- sklop B – 5 kosov (midi do 11 m),
- sklop C – 3 kose (mini),

emisijskega razreda najmanj EURO V.

Investicijska vrednost je znašala, 3,848.075,20 EUR. S strani Podnebnega sklada RS je bilo predvideno sofinanciranje v višini 2,700.000,00 EUR, razliko v višini 1,148.075,20 EUR naj bi pokrivala Mestna občina Maribor.

V predmetnem dokumentu je, zaradi omejenih finančnih sredstev, predvidena le delna posodobitev voznega parka z nakupom 5 novih nizkopodnih avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet in sicer iz SKLOPA A (velikosti do 13 m). Predvidena je prijava na razpis Eko sklada (v okviru Sklada za podnebne razmere Republike Slovenije), na katerem se pričakuje sofinanciranje v višini 80% predvidene nabave. Prav tako je, skladno z znanimi izhodišči razpisa, predvidena nabava avtobusov emisijskega razreda EURO VI, za katerega je možno pridobiti sofinancerska sredstva.

Ostale nabave bodo predmet nadaljnje investicijske dokumentacije, skladno z razpoložljivimi sredstvi investitorja oziroma možnosti pridobitve sofinancerskih sredstev in niso predmet tega dokumenta.

1.2. **Predstavitev investitorja in izdelovalcev investicijskega programa**

1.2.1. **Investitor¹**

MESTNA OBČINA MARIBOR, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor, ki jo zastopa župan dr. Andrej Fištravec.

Maribor je drugo največje mesto v Sloveniji in središče Mestne občine Maribor, ki je ena izmed enajstih mestnih občin v Republiki Sloveniji. Mestna občina samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (*izvirne naloge*) določene z zakonom in s tem statutom, zlasti pa:

- normativno ureja lokalne zadeve javnega pomena,
- skrbi za načrtovanje prostorskega razvoja v mestu,
- upravlja občinsko premoženje,
- omogoča pogoje za gospodarski razvoj mestne občine,
- ustvarja pogoje za gradnjo stanovanj in skrbi za povečanje najemnega neprofitnega sklada stanovanj,
- skrbi za lokalne javne službe,
- zagotavlja in pospešuje vzgojno-izobraževalno in zdravstveno dejavnost,
- pospešuje službe socialnega varstva, predšolskega varstva, osnovnega varstva otrok in družine, za socialno ogrožene, invalide in ostarele,
- pospešuje raziskovalno in kulturno dejavnost ter razvoj športa in rekreacije,
- skrbi za varstvo zraka, tal, vodnih virov, za varstvo pred hrupom, za zbiranje in odlaganje odpadkov in opravlja druge dejavnosti varstva okolja in ohranjanja narave,
- upravlja, gradi in vzdržuje lokalne javne ceste in druge javne poti, površine za pešce in kolesarje,
- upravlja igrišča za šport in rekreacijo ter otroška igrišča, javne parkirne prostore, parke, trge in druge javne površine ter zagotavlja varnost v cestnem prometu na mestnih cestah in ureja promet v mestu,
- podpira društveno dejavnost in posveča posebno skrb humanitarni in preventivni dejavnosti,
- lahko podeljuje denarne pomoči in simbolične nagrade ob posebnih priložnostih ali obletnicah občanov,
- skrbi za požarno varnost in varnost občanov v primeru elementarnih in drugih nesreč,
- ureja javni red v mestni občini.

Skladno s sprejetim statutom, si Mestna občina Maribor prizadeva za vsestranski socialni, gospodarski, kulturni, znanstveni, izobraževalni in športni razvoj mesta, z ustvarjanjem pogojev za visoko kakovost življenja občanov, obenem pa v okviru svojih pristojnosti, zagotavlja enake možnosti vsem svojim občanom ter zagotavlja skladen razvoj mesta in mestnih predelov ter primestnih naselij.

¹ Vir: Wikipedija – Mestna občina Maribor, dostopno na: <http://www.maribor.si/podrocje.aspx?id=647>

1.2.2. Izdelovalec investicijskega programa

PROPLUS d.o.o., Strma ulica 8, 2000 Maribor, ki ga zastopa direktorica Bojana Sovič.

Podjetje Proplus d.o.o. iz Maribora nudi trgu širok spekter inženiring storitev tako v fazi priprave kot izvedbe investicij, vse do predaje objektov v uporabo. V letih od ustanovitve je podjetje pridobilo številne pozitivne reference s področja javnih investicij, saj so najpogostejši naročniki predvsem resorna ministrstva, univerze in občine, poleg tega pa tudi privatni sektor in banke oz. leasing hiše, katerim za možnost realizacije zastavljenih ciljev nudi vso potrebno pomoč in sicer od zastavitve projekta do njegovega zaključka.

V zadnjih letih je podjetje za številne projekte izvedlo tudi uspešne prijave, s katerimi so bila slednjim podeljena nepovratna sofinancerska sredstva skladov Evropske unije (*Kohezijska sredstva, sredstva Strukturnih skladov*).

1.3. Namen in cilji investicijskega projekta

Namen investicije je delna modernizacija voznega parka z nakupom 5 novih nizkopodnih avtobusov z nizkimi emisijami 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:²

- 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.

Načrtovan projekt je usklajen z naslednjimi strateškimi dokumenti:

- Strategija razvoja Maribora 2030 (MOM, marec 2012),
- Celostna prometna strategija mesta Maribor (predlog, avgust 2013).

Prav tako pa sledi razvojni in strateški naravnosti upravljavca oziroma izvajalca gospodarske javne službe Marprom.

² Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)

1.4. Povzetek predhodno izdelanih študij s pojasnili poteka aktivnosti in morebitnih sprememb

V novembru 2013 je bil izdelan in na 31. seji Mestnega sveta Mestne občine Maribor z dne 2.12.2013 potrjen Dokument identifikacije investicijskega projekta št. 747/2013 za nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (Proplus d.o.o., november 2013, čistopis 30.11.2013). V njem sta bili 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.

V okviru variante »z investicijo« je bila predvidena nabava 16 avtobusov z nizkimi emisijami za izvajanje JMPP. Vrednost investicije je znašala 3,848.075,20 EUR, financiranje pa je bilo predvideno s strani MOM in Podnebnega sklada RS.

Glede na omejena finančna sredstva je v predmetnem dokumentu načrtovana delna posodobitev oziroma nabava 5 novih nizkopodnih avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (sklop A).

Za možnost predvidenega sofinanciranja se pristopa k nabavi avtobusov emisijskega razreda EURO VI.

2. OSNOVNI PODATKI O INVESTICIJSKEM PROJEKTU – POVZETEK NOVELACIJE INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

Tabela 1: Osnovni podatki iz investicijskega programa

Investitor:	MESTNA OBČINA MARIBOR Ulica Heroja Staneta 1, 2000 MARIBOR
Upravljavec:	Javno podjetje za mestni potniški promet Marprom d.o.o. Mlinska ulica 1, 2000 MARIBOR
Predmet investicije:	Nakup petih (5) novih nizkopodnih avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet
Namen in cilji investicije	<p>Namen investicije je delna modernizacija voznega parka z nakupom 5 nizkopodnih avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (sklop A), 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.</p> <p>Cilji investicije so naslednji:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Načrtovan projekt je usklajen z naslednjimi strateškimi dokumenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strategija razvoja Maribora 2030 (MOM, marec 2012), - Celostna prometna strategija mesta Maribor (predlog, avgust 2013). <p>Prav tako pa sledi razvojni in strateški naravnosti upravljavca oziroma izvajalca gospodarske javne službe Marprom.</p>
Spisek strokovnih podlag:	<p>Strokovne podlage za investicijo so naslednje:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013), ➤ Minimalne tehnične zahteve za mestni nizkopodni avtobus z nizkimi emisijami do 13 m (enojni) – sklop A (Mestna občina Maribor, junij 2014).
Kratek opis variant:	V novembru 2013 je bil izdelan Dokument identifikacije investicijskega projekta, ki je obravnaval dve varianti: varianta »z investicijo« in varianta »brez investicije«. Izbrana varianta z investicijo pomeni prenovo obstoječega in dotrajanega voznega parka, z nakupom 16 avtobusov.
Odgovorne osebe, predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije:	<p>Odgovorna oseba investitorja: Dr. Andrej Fištravec, župan Mestne občine Maribor</p> <p>Odgovorna oseba za izdelavo investicijske dokumentacije: Bojana Sovič, univ. dipl. inž. grad. (Proplus d.o.o.)</p> <p><u>Izbor izvajalca del:</u> izvedba javnega razpisa skladno z določili ZJN – junij – julij 2014</p> <p><u>Že pripravljena investicijska, projektna in druga dokumentacija:</u> DIIP, IP</p> <p><u>Časovni načrt aktivnosti:</u> skladno z zastavljenim terminskim planom je dobava predvidena do novembra 2014</p>

	Upravljavce novega voznega parka bo MARPROM	
Obseg predvidenih posegov:	Delna posodobitev voznega parka - nakup 5 avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (sklop A)	
Rok izvedbe del:	November 2014	
Vrednost investicije:	1,421.495,20 EUR	
Viri financiranja:	Eko sklad RS: 928.800 EUR MOM: 492.695,20 EUR (od tega povračljiv DDV v višini 255.420,00 EUR)	
Prikaz rezultatov izračunov oz. utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta:	Finančni kazalniki: NSV = negativna ISD = negativna RNSV = negativna	Ekonomski kazalniki: NSV = 117.597 EUR ISD = 9,48% RNSV = 0,108
	<p>Na podlagi prikazanih finančnih in ekonomskih izračunov ugotavljamo, da investicija zgolj ob upoštevanju finančnih kazalnikov izkazuje manj ugodne rezultate, vendar je opravičljiva in nujna ob upoštevanju družbeno-ekonomskih koristi, kakor tudi koristi, ki jih ni možno finančno ovrednotiti. Investicija v prvi vrsti namreč pripomore h kvalitetnejšemu izvajanju javnega mestnega potniškega prometa, ob manjši obremenjenosti okolja.</p> <p>Investicija sledi zastavljenim ciljem investitorja.</p>	

3. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, UPRAVLJAVCU IN IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB

Tabela 2: 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 komunalo, promet in prostor
Telefon	02/22-01-413
Telefaks	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 3: Podatki o upravljavcu

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

Tabela 4: 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	

4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA, TER USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI

4.1. Analiza stanja s prikazom obstoječih in predvidenih potreb po investiciji

4.1.1. 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.³

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.⁴

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.

³ Smiselno povzeto po: <http://www.maribor.si/podrocje.aspx?id=555>

⁴ 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:⁵

- 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.⁶

Upravljavec oz. izvajalec mestnega prometa MARPROM izvaja prevoz potnikov na 21 linijah javnega mestnega potniškega prometa v Mariboru in sicer:⁷

- krožna linija 1: AP Mlinska – Ptujška – Tezenska Dobrava obr. – Brezje trg. – AP Mlinska,

⁵ <http://www.marprom.si/o-podjetju/dejavnosti/>

⁶ Vir: <http://www.marprom.si/o-podjetju/poslanstvo-vizija-in-usmeritve/>

- 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.⁸

Razvejanost linij je podrobneje razvidna iz grafičnega prikaza v nadaljevanju.

⁷ Spisek linij povzet iz interneta: <http://www.marprom.si/vozni-redi/>

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

Slika 1: Karta linij mestnega potniškega prometa⁹



⁹ Vir: <http://www.marprom.si/fileadmin/dokumenti/mreza-linij-MARPROM.pdf>

Tabela 5: Prikaz zasedenosti voznega parka in prikaz dnevno prevoženih kilometrov¹⁰

Št. linije	Naziv linije	Maksimalno število vozil	Interval (min) ¹¹	Km D*Š – delovni dan, šola)	Št. km - sobota	Št. km – nedelja
01	Tezenska Dobrava obr.	4	15-20 (30-60)	891	435	367
02	Betnavska	3	20 (30-60)	661	332	210
03	Brezje – Pokopališče Dobrava	2	30-40 (40-75)	582	423	315
04	Studenci	2	30-40 (30-60)	682	451	266
06	Vzpenjača	4	15-30 (30)	918	547	487
07	AP Mlinska – Kamnica - Rošpoh	2	20-60 (50-60)	397	250	215
08	Gregorčičeva	1	40 (80)	108	25	0
09	Zrkovci - Dogoše	1	60 (60)	336	144	0
10	Malečnik	1		73	0	0
12	Himo – Pokopališče Dobrava	2	25-60 (30-75)	581	515	317
13	Črnogorska	1	30-60 (40-80)	190	73	0
15	Košaški Dol - Bresternica	2		545	292	261
151	Gaj nad Mariborom – Bresternica - Kamnica	1		76	0	0
16	Maribor – Zgornji Duplek obr. - Dvorjane	2	30 (60)	726	352	308
17	Ribniško selo	1	60	150	0	0
18	Pekre	3	20-60 (30-60)	834	470	264
19	Šarhova	1	60 (60)	209	99	0
20	Grušova	1	60-120 (75-120)	384	319	93
21	Ljubljanska	3	20-30 (30-60)	534	232	136
4122	AP Mlinska – City – Ptujška – Tov. vozil – Dogoška – Brezje – AP Mlinska			15	15	15
4123	AP Mlinska – Betnavska – Vzpenjača- Pektre- Limbuš – AP Mlinska			18	18	18
	Linije JMPP	37		8.910	4.992	3.272
	Počitki voznikov, zakonske obveznosti, rezerva	3				
	Tehnična rezerva	8				

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. Število potnikov z leti narašča.

¹⁰ Vir: podatki Marprom d.o.o.

¹¹ V oklepaju navedeni intervali za sobote, nedelje in praznike

Tabela 6: 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	12 mesecev (januar-december)	3,916.594 potnikov	326.383 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%.¹²

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.¹³ V nadaljevanju je prikazano število prepeljanih potnikov po linijah.

Tabela 7: Število in delež prepeljanih potnikov po linijah za leti 2012 in 2013¹⁴

Linija	Prepeljani potniki				Odstotek spremembe 2013 glede na 2012	Povprečna struktura (leti 2012 in 2013)
	2012		2013			
	Število	Delež	Število	Delež		
1 Tezno	649.703	16,79%	642.603	16,41%	-1,09%	16,60%
2 Betnavska	382.611	9,89%	371.376	9,48%	-2,94%	9,68%
3 Krožna	295.446	7,63%	302.406	7,72%	2,36%	7,68%
4 Studenci	240.695	6,22%	258.579	6,60%	7,43%	6,41%
6 Vzpenjača	524.460	13,55%	525.290	13,41%	0,16%	13,48%
7 Kamnica	114.312	2,95%	115.714	2,95%	1,23%	2,95%
8 Fontana	45.666	1,18%	46.425	1,19%	1,66%	1,18%
9 Zrkovci	62.601	1,62%	60.866	1,55%	-2,77%	1,59%
10 Malečnik	17.073	0,44%	20.032	0,51%	17,33%	0,48%
12 Krožna	263.684	6,81%	276.288	7,05%	4,78%	6,93%
13 Črnogorska	61.134	1,58%	63.720	1,63%	4,23%	1,60%
15 Bresternica	205.046	5,30%	208.225	5,32%	1,55%	5,31%
16 Duplek	238.064	6,15%	249.909	6,38%	4,98%	6,27%
17 Ribniško sel	11.963	0,31%	10.581	0,27%	-11,55%	0,29%
18 Pekre	353.715	9,14%	359.502	9,18%	1,64%	9,16%
19 Šarhova	79.001	2,04%	86.910	2,22%	10,01%	2,13%
20 Grušova	62.776	1,62%	63.167	1,61%	0,62%	1,62%
21 Ljubljanska	260.660	6,74%	252.644	6,45%	-3,08%	6,59%
151 Gaj	456	0,01%	888	0,02%	94,74%	0,02%
Krožne nočne	1.093	0,03%	1.469	0,04%	34,40%	0,03%
Skupaj	3.870.159	100,00%	3.916.594	100,00%	1,20%	100%

¹² Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPPROM, oktober 2013)

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

¹⁴ Vir: Podatki uporabnika (MARPPROM)

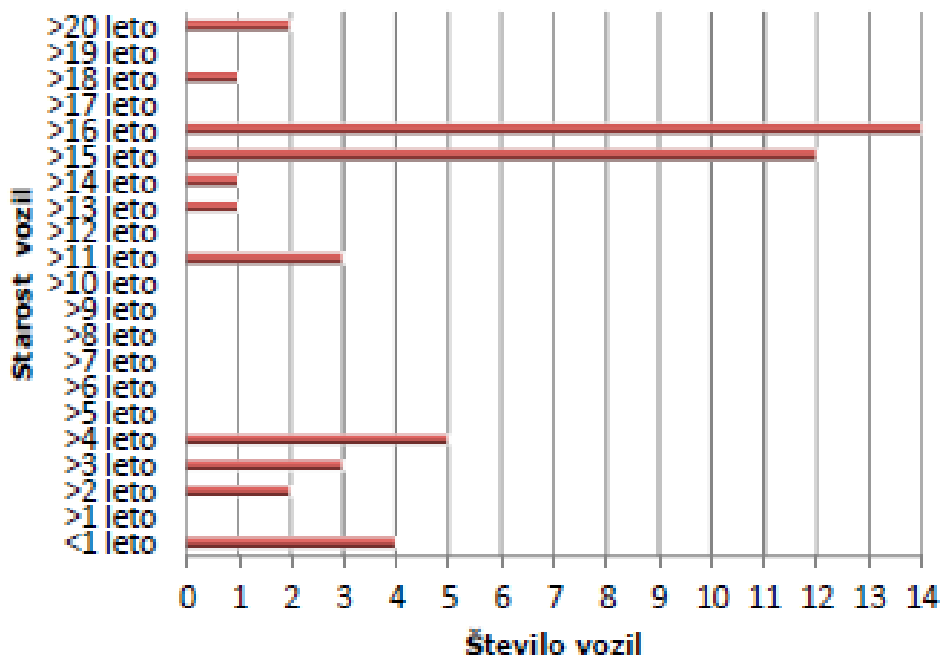
Kot je razvidno iz tabele, je cca 30% prepeljanih potnikov na linijah 1 Tezno in 6 Vzpenjača, medtem ko je na ostalih linijah skupaj cca 70% potnikov, kar predstavlja v povprečju 4% potnikov na vsako linijo.

V letu 2013 je bilo največ potnikov prepeljanih v marcu (10,1%), ta delež je dokaj visok predvsem v zimskih mesecih in nekaterih pomladanskih oziroma jesenskih (lani januarja je bilo prepeljanih 9,83% vseh potnikov, v februarju 8,24%, v aprilu 9,14%, v maju 8,85%, oktobru 9,70%, novembru 9,64% in decembru 8,93%), medtem ko je v poletnih mesecih zaznati upad (v juniju 7,36%, v juliju 5,47%, v avgustu 5,07% in septembru 7,78%), čemur so sproti prilagojeni tudi vozni redi.

4.1.2. Opis stanja voznega parka

MARPROM ima za izvajanje JMPP v upravljanju vozni park, v okviru katerega je na dan 18.6.2014 razpolagal z 48 avtobusi. Poprečna starost vozil, namenjenih izvajanju JMPP, je znašala 12,4 let, 29 avtobusov oz. 60,5% je starejših od 15 let, 2 avtobusa sta starejša celo od 20 let.

Slika 2: Prikaz starostne strukture voznega parka na dan 18.6.2014¹⁵



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 34 avtobusov¹⁶ (oziroma 70,9%) okoljsko neprimernih (31 vozil z motorji EURO II in 3 vozila z motorji EURO III), okoljsko primernih je le 14 avtobusov (11 avtobusov z motorji EURO V, 2 avtobusa z motorji EURO V EEV in 1 avtobus z EURO VI).

¹⁵ Podatki Marprom d.o.o.

¹⁶ Podatki Marprom d.o.o.

Tabela 8: Struktura voznega parka glede na emisijski razred na dan 18.6.2014¹⁷

Emisijski razred	Število vozil	%
EURO 1	0	0,0%
EURO 2	31	64,6%
EURO 3	3	6,3%
EURO 4	0	0,0%
EURO 5	11	22,9%
EURO 5 EEV	2	4,2%
EURO 6	1	2,1%
Skupaj	48	100,0%

Obstoječi vozni park pa je manj prijazen potnikom z vidika potovalnega udobja, kar 20 vozil oziroma 42% voznega parka je namreč brez klimatskih naprav. Le 13 vozil (kar predstavlja cca 27% celotnega voznega parka) pa zadovoljuje vse kriterije za prevoz invalidnih oseb.

Upravljaivec 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 je znašala za leto 2012 42,03 l/100 km, v letu 2013 pa 38,25 l/100 km. Pri tem bi želeli poudariti, da je povprečna poraba goriva dokaj visoka, saj je izračun narejen za povprečje manjših in večjih avtobusov, pri čemer je poraba goriva pri manjših vozilih cca 15 l/100 km, pri večjih z neustreznim standardom pa tudi do 60 l/100 km. Povprečna poraba goriva vozil ustrežnejšega standarda – večji avtobusi (npr. EURO V, EURO V EEV,...) je cca 40 l/100 km.

V okviru obstoječega voznega parka prevladujejo veliki avtobusi, kar 43 jih je z okvirno kapaciteto med 62 in 106 potniških mest, ter 5 manjših avtobusov s kapaciteto od 17 do 37 potniških mest.

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 nizkoemisijska vozila.

¹⁷ Podatki Marprom d.o.o.

4.2. Razlogi za investicijsko namero s prikazom predvidenih potreb¹⁸

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 odvrčajo 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 34 vozil oz. 70,9 % 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 potovanja. 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.

¹⁸ Smiselno povzeto po: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPPROM, oktober 2013) – odst. 1-3

4.3. Usklajenost investicijskega projekta z državno strategijo razvoja Slovenije, usmeritvami Skupnosti, prostorskimi akti ter drugimi dolgoročnimi razvojnimi programi in usmeritvami, upošteva tudi medsebojno usklajenost področnih politik

4.3.1. 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.

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.

4.3.2. Usklajenost s celostno prometno strategijo¹⁹

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

- prvi steber: vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja,
- drugi steber: uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina,

¹⁹ Vir: <http://mobilnostniforum.si/celostna-prometna-strategija-mesta-maribor>

- 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.

4.3.3. Razvojna in strateška naravnost upravljavca oziroma izvajalca gospodarske javne službe²⁰

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.

²⁰ Smiselno povzeto po strokovnih podlagah upravljavca

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.

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:

1. Povečevanje vpliva na prometno in cenovno politiko v MOM,
2. Izgradnja nove kulture medsebojnega sodelovanja v in izven MARPROM,
3. 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.

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.

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.

5. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

Javno podjetje MARPROM kot obvezno lokalno gospodarsko službo izvaja linijski prevoz v mestnem prometu.

Poleg navedene obvezne lokalne gospodarske javne službe, izvaja podjetje tudi izbirno lokalno gospodarsko javno službo vzdrževanja in upravljanja (prometnega dela) avtobusne postaje Maribor.

Podjetje opravlja 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 zaposlenih delavcev.

Podjetje opravlja svoje dejavnosti na območju Mestne občine Maribor.

Dejavnost podjetje je v skladu z Uredbo o uvedbi in uporabi standardne klasifikacije dejavnosti (Uradni list RS št. 69/07, 17/08) razvrščena v:

- 45.200 Vzdrževanje in popravila motornih vozil
- 49.310 Mestni in primestni kopenski potniški promet
- 49.391 Medkrajevni in drug cestni potniški promet
- 49.392 Obratovanje žičnic
- 52.100 Skladiščenje
- 52.210 Spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu
- 73.120 Posredovanje oglaševalskega prostora
- 93.110 Obratovanje športnih objektov.

V okviru gospodarske javne službe izvaja MARPROM dejavnost mestnega potniškega prometa in upravljanje prometnega dela Avtobusne postaje Maribor. V okviru tržne dejavnosti pa izvaja občasne in pogodbene šolske prevoze.

Prikaz prihodkov in stroškov iz naslova posameznih dejavnosti prikazujemo v nadaljevanju. Podatki so povzeti iz Letnega poročila MARPROM za leto 2013.

Tabela 9: Prikaz prihodkov in odhodkov iz naslova opravljanja javne gospodarske službe – mestnega potniškega prometa v letih 2012 in 2013²¹

	Vrsta prihodka/odhodka	2013	2012
	PRIHODKI		
1	Redne vožnje - MP	2.464.843	2.337.563
2	Šolski prevozi - redni prevozi	98.771	95.732
3	Prihodki iz oglaševanja MP	89.697	97.337
4	Prihodki od najemnin	10.000	3.333
5	Prihodki od prodaje voznih kartic in potrdil	24.112	37.482
6	Prihodki iz naslova subvencij MP	3.041.804	2.823.030
7	Finančni prihodki	6.222	5.514
8	Prejete odškodnine	19.919	22.999
9	Drugi prihodki - trošarine	90.619	57.481
10	Drugi prihodki - trošarine	4.629	7.859
11 (1-10)	Skupaj prihodki	5.850.616	5.488.330
	ODHODKI		
12	Stroški energije - gorivo	1.321.457	1.266.802
13	Stroški storitev - najem vozil	374.046	419.137
14	Stroški storitev - vzdrževanje vozil	212.387	154.234
15	Material in rezervni deli za vzdrževanje vozil	293.110	359.744
16	Amortizacija vozil in opreme	19.960	1.500
17	Tehnični pregled, registracije vozil	10.676	11.191
18	stroški zavarovanja vozil	75.992	71.887
19	stroški povezani s parkirnimi prostori	55.506	51.591
20	Stroški čiščenja avtobusov	15.450	40.512
21	Provizija od prodanih kart	49.170	51.528
22	Stroški dela	3.041.639	2.667.487
23	Ostali stroški materiala	85.965	84.983
24	Ostali stroški storitev	291.744	288.905
25	Stroški financiranja	0	7.518
26	Drugi stroški	3.516	11.311
27 (12-26)	skupaj odhodki	5.850.616	5.488.330
28	Prihodki - odhodki	0	0

²¹ Vir: Letno poročilo MARPROM za leto 2013

Tabela 10: Prikaz prihodkov in odhodkov iz naslova opravljanja javne gospodarske službe – upravljanje prometnega dela Avtobusne postaje Maribor v letih 2012 in 2013²²

	Vrsta prihodka/odhodka	2013	2012
	PRIHODKI		
1	Prihodki od postajnin	386.457	305.259
2	Prevrednotovalni prihodki od postajnin	0	45.047
3	Prihodki od provizije od prodanih vozovnic	17.984	10.119
4	Prihodki od oglaševanja	8.400	5.400
5	Prihodki od najemnin	13.489	13.030
6	Prihodki od parkiranja vozil, prtljage	17.440	9.965
7	Drugi prihodki	1.961	0
8 (1-7)	Skupaj prihodki	445.732	388.820
	ODHODKI		
9	Stroški energije (električna energija, ogrevanje, voda)	18.444	15.388
10	Stroški materiala	2.596	4.998
11	Obratovalni stroški (čiščenje, hišnik, komunalne storitve)	78.128	46.055
12	Stroški zavarovanja	4.783	5.385
13	Stroški najema poslovnega prostora MOM	54.653	114.725
14	Stroški najema in vzdrževanja računalniške opreme	44.085	25.019
15	Stroški varovanja	6.425	4.855
16	Ostali stroški storitev	41.016	53.900
17	Stroški študentskega servisa	26.963	25.588
18	Stroški dela	138.343	99.982
19	Stroški amortizacije opreme	3.964	0
20 (9-19)	skupaj odhodki	419.400	395.895
21	Prihodki - odhodki	26.332	-7.075

²² Vir: Letno poročilo MARPROM za leto 2013

Tabela 11: Prikaz prihodkov in odhodkov iz naslova opravljanja tržne dejavnosti – občasni in pogodbeni šolski prevozi v letih 2012 in 2013²³

	Vrsta prihodka/odhodka	2013	2012
	PRIHODKI		
1	Prihodki od posebnih voženj	116.378	131.713
2	Prihodki od pogodbenih prevozov - ŠP	251.903	233.617
3	Drugi prihodki	4.351	0
4 (1-3)	Skupaj prihodki	372.632	365.330
	ODHODKI		
5	Stroški energije - gorivo	55.781	54.436
6	Stroški storitev - najem vozil	75.122	64.987
7	Stroški storitev - vzdrževanje vozil	13.222	9.466
8	Material in rezervni deli za vzdrževanje vozil	18.027	21.033
9	Amortizacija vozil in opreme	5.089	64
10	Tehnični pregledi, registracije vozil	699	481
11	Stroški zavarovanja vozil	5.995	3.089
12	Stroški povezani s parkirnimi prostori	1.948	5.863
13	Stroški čiščenja avtobusov	542	4.604
14	Stroški dela	111.431	114.623
15	Ostali stroški materiala	3.022	3.652
16	Ostali stroški storitev	52.396	66.366
17	Stroški financiranja	0	323
18	Drugi stroški	30.769	485
27 (12-26)	skupaj odhodki	374.043	349.472
28	Prihodki - odhodki	-1.411	15.858

Ker gre z investicijo le za posodobitev dotrajanega voznega parka, bistvene spremembe prihodkov niso načrtovane. Prav tako je predvidena ohranitev cen vozovnic na sedanji ravni.

²³ Vir: Letno poročilo MARPROM za leto 2013

6. TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL

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

Tabela 12: Specifikacija nakupa avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet

Vrsta	opis	dolžine	količina
SKLOP A	(CE) nizkopodni enonivojski mestni avtobusi (EURO VI)	Do 13 m	5 kosov
Skupaj			5 kosov

Le-ti bodo služili v večini za izvajanje JMPP na najbolj obremenjenih progah z najkrajšimi intervali in največjim številom potnikov (linija št. 1 Tezno in linija št. 6 Vzpenjača).

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.

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 EURO VI 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.

Tabela 13: Minimalni tehnični podatki za vozila²⁴

	SKLOP A
OSNOVNE DIMENZIJE VOZILA	
Dolžina (mm)	od 10.450 do 13.000 mm
Širina (mm)	do 2.550
Višina (skupaj s klimatsko napravo) v mm	Do 3.400
Najmanjše število potniških mest	min. 70
Najmanjše število potniških sedežev	min. 16
MOTOR, MENJALNIK, PNEVMATIKE	
Moč motorja	Najmanj 180 kW
Navor motorja	Najmanj 1000 Nm pri 1200 vrt/min
Izpolnjevanje standarda za izpušne pline	
EURO VI	
Vozilo mora biti opremljeno s kazalniki merjenja prestav ali merilnikom vrtljajev motorja, na katerem je označeno polje najučinkovitejšega delovanja motorja	
Izpušne cevi vozila ne smejo biti na isti strani vozila kot vrata za potnike	
Dimenzije pnevmatik	275/70 R 22,5
Vozilo mora biti opremljeno s sistemom za nadzor tlaka v pnevmatikah	
Število valjev menjalnik	Najmanj 5 Avtomatski, z najmanj 4 stopnjami naprej in vzvratno prestavo
ELEKTRIKA	
Generator	Najmanj 2, jakosti najmanj I = 220 A, skupaj
akumulator	Kapaciteta najmanj 2 x 225 Ah
Vtičnica za polnjenje akumulatorjev	Da, 24 V, v »NATO« izvedbi
VZMETENJE VOZILA	
zračno	
ZAVORNI SISTEM	
Zavore	Kolutne na vseh kolesih, zračne
Sistem proti blokiranju koles (ABS)	Da
Sistem proti zdrsu pogonskih koles (ASR)	Da
Elektronski zavorni sistem (EBS)	Da
Retarder	Da
OSTALE ZAHTEVE	
Volumen rezervoarja za gorivo	Volumen rezervoarja za gorivo mora biti tolikšen, da vozilo lahko prepelje z eno polnitvijo najmanj 320 km
Protiblatne zavesice	Da, za prednjimi in zadnjimi kolesi
Protikorozijska zaščita	Nosilna konstrukcija vozila mora biti tako dobro zaščiten pred korozijo, da nosilna konstrukcija ne bo prerjavela v 8 letih
Oplaščenje stranskih sten	Z aluminijasto pločevino, prilepljeno na nosilne elemente
Prednja in zadnja stena, blatniki	Iz poliestra, ojačanega s steklenimi vlakni
Barva vozila	Rdeča, RAL 2002
okna	Enojna zasteklitev z rahlo zatemnjenimi (toniranimi) stekli; na vsaki strani po dve pomični stranski stekli
Stransko okno pri vozniku	V drsni izvedbi, ogrevano
Sprednja vrata	Dvokrilna, svetle širine najmanj 1.200 mm, notranje odpiranje s pomočjo električnega ali pnevmatskega pogona
Steklo prednjih vrat	Dvojna zasteklitev
II. in III. vrata	Dvokrilna, svetle širine najmanj 1.200 mm, notranje odpiranje s pomočjo električnega ali pnevmatskega pogona; z dvojno zasteklitvijo
Klančina (rampa) za invalidske vozičke	Pri II. vratih mora biti montirana nakladalna plošča z

²⁴ Vir: Minimalne tehnične zahteve za mestni nizkopodni avtobus z nizkimi emisijami do 13 m (enojni) sklop A (Mestna občina Maribor, junij 2014)

	invalidske vozičke; ročna namestitvev
Sistem za znižanje nivoja vozila (kneeling)	
Pritrditev invalidskega vozička	S pomočjo oblazinjenega naslona in 3 točkovnega varnostnega pasu
OGREVANJE IN HLAJENJE VOZILA	
OSTALO	<p>Ogledalo v potniškem prostoru Oprijemno drogovje STOP tipke za potnike Protisončne rolo zavese Prikaz časa Pregradna stena za voznikom Notranja razsvetljava Digitalni tahograf Avtoradio Mikrofon za voznika Parkirni senzorji zadaj Kladivca za steklo Javljalik požara v motornem prostoru Gasilni aparat Opozorilne nalepke Vlečna kljuka Zagozde koles Rezervno kolo Dvigalka in ključi za demontažo koles Prikazovalniki smeri vožnje in številki prog Videonadzorni sistem Prepriprava za montažo validatorjev Homologacija za kategorijo M3, razred1</p>

Pogonsko sredstvo skladno z Uredbo o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS št. 102/11, 18/12, 24/12, 64/12 in 2/13) ni opredeljeno (dizelsko gorivo, bencin, utekočinjeni naftni plin, etanol, biodizel, emulzijsko gorivo, zemeljski plin, bioplin, vodik, električna energija,...).

7. ANALIZA ZAPOSLENIH

V podjetju MARPROM je bilo na dan 31.12.2013 skupno zaposlenih 161 ljudi, od tega 133 na področju prometne operative (123 voznikov, 3 koordinatorji voznega parka, 2 planerja, 2 vhodna dispečerja, 2 vodji oddelka in 1 direktor področja prometne operative).

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.

8. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH S PRIKAZOM UPRAVIČENIH STROŠKOV PROJEKTA

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 investitorja);
- 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 14: Ocena vrednosti nakupa avtobusov

Vrsta avtobusa	Število	Ocena (brez DDV) na enoto	Vrednost (brez DDV)
ENOJNI (CE) do 13 m – EURO VI	5	232.200,00	1.161.000,00
Skupaj - brez DDV	5	232.200,00	1.161.000,00
DDV 22%			255.420,00
Skupaj - z DDV			1.416.420,00

Tabela 15: Vrednost investicije

Vrsta stroška	2013	2014	Skupaj
Nakup avtobusov	0,00	1.161.000,00	1.161.000,00
Investicijska dokumentacija	2.240,00	1.920,00	4.160,00
Skupaj - vrednost brez DDV	2.240,00	1.162.920,00	1.165.160,00
DDV 22%	492,80	255.842,40	256.335,20
Skupaj - vrednost z DDV	2.732,80	1.418.762,40	1.421.495,20

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

Tabela 16: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov (v EUR)

Vrsta stroška	Upravičeno	Neupravičeno	Skupaj
Nakup avtobusov	1.161.000,00		1.161.000,00
Investicijska dokumentacija		4.160,00	4.160,00
Skupaj - vrednost brez DDV	1.161.000,00	4.160,00	1.165.160,00
DDV 22%		256.335,20	256.335,20
Skupaj - vrednost z DDV	1.161.000,00	260.495,20	1.421.495,20

9. ANALIZA LOKACIJE

9.1. 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.

9.2. Mikrolokacija

Sedež izvajalca dejavnosti MARPROM je na lokaciji Mlinska ulica 1 v Mariboru, prav tako poslovni prostori uprave podjetja, 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>

10. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE

10.1. Analiza vplivov investicijskega projekta na okolje²⁶

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.

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

STANDARD ²⁷	LETO	CO ogljikov monoksid	HC ogljikovodiki	Nox dušikovi oksidni	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 VI, dosegli nižje emisije za cca:

- 62% CO,

²⁶ Delno povzeto po strokovnih podlagah upravljavca

²⁷ Standardi EURO, glede emisij škodljivih snovi za tovorna vozila upoštevajo enoto g/kWh

- 88% HC,
 - 94%Nox,
 - 93% 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.

10.2. Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov z upoštevanjem načela, da onesnaževalec plača nastalo škodo, kadar je primerno

V okviru ocene projekta stroški za odpravo negativnih vplivov niso zajeti, saj jih predmetna investicija ne povzroča (po načelu onesnaževalec plača).

11. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI

11.1. Časovni načrt izvedbe investicije

Tabela 18: Predvideni terminski plan izvedbe

Vrsta aktivnosti	Čas izvedbe
Izdelava in potrditev dokumenta identifikacije investicijskega projekta	November – december 2013
Izdelava in potrditev investicijskega programa	Junij – julij 2014
Izvedba razpisnega postopka za izbor dobavitelja	Junij – julij 2014
Prijava na razpis za sofinanciranje	Julij 2014 ²⁸
Sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem	Avgust 2014
Dobava avtobusov	Avgust – november 2014
Prevzem avtobusov	November 2014

11.2. Organizacija vodenja projekta

Investitor je Mestna občina Maribor, odgovorna oseba investitorja je župan dr. Andrej Fištravec. Za strokovno spremljanje operacije s strani investitorja bo imenovana strokovno usposobljena ekipa za posamezna področja z ustreznimi izkušnjami za področja, ki jih vsak posameznik pokriva.

Za izdelavo investicijske dokumentacije (DIIP in IP) je zadolžen Proplus d.o.o., odgovorni vodja projekta Bojana Sovič, univ. dipl. inž. gr.

11.3. Analiza izvedljivosti projekta

Na izvedljivost s predvidenimi finančnimi sredstvi in v predvidenem časovnem okviru bodo vplivali tudi postopki oddaje javnih naročil in uspešnost teh. Glede na trenutno globalno gospodarsko krizo investitor ne pričakuje, da bi z javnimi naročili presegel načrtovana sredstva za izvedbo projekta. Iz vidika obsega načrtovanih sredstev je projekt izvedljiv.

Iz vidika usposobljenosti kadrov, ki so vključeni v izvedbo projekta, je projekt izvedljiv. Kadri razpolagajo z ustreznimi strokovnimi znanji.

²⁸ Predvideno, razpis še ni objavljen

Izbor najugodnejšega izvajalca del bo opravljen po odprtem postopku, kar pomeni, da bo odprt za vse zainteresirane ponudnike, ki bodo morali predložiti svoje ponudbe na osnovi podanih zahtev razpisne dokumentacije. Glede na vrednost investicije bo razpis objavljen na portalu javnih naročil.

Od dobaviteljev bodo zahtevane ustrezne garancije tako v fazi izbora, kakor tudi po dobavi vozil.

Vozila bodo v upravljanju dosedanjega upravljavca, zato izvedljivost tudi s tega pogleda ni ogrožena.

11.4. Seznam že pripravljene in pregled še potrebne investicijske, projektne in druge dokumentacije

Tabela 19: Seznam že pripravljene dokumentacije:

Dokumentacija	Datum	Izdelovalec
Projektna naloga	Oktober 2013	MARPROM
Dokument identifikacije investicijskega projekta	November 2013	PROPLUS d.o.o.
Minimalne tehnične zahteve za mestni nizkopodni avtobus z nizkimi emisijami do 13 m (enojni) sklop A	Junij 2014	Mestna občina Maribor
Investicijski program	Junij 2014	PROPLUS d.o.o.

11.5. Način končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja ter način in pristojnosti vzdrževanja med obratovanjem

Za upravljanje bo zadolžen dosedanji upravljavec voznega parka MARPROM.

12. NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

12.1. Načrt financiranja po stalnih in tekočih cenah

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

Vrsta stroška	2013	2014	Skupaj
Nakup avtobusov	0,00	1.161.000,00	1.161.000,00
Investicijska dokumentacija	2.240,00	1.920,00	4.160,00
Skupaj - vrednost brez DDV	2.240,00	1.162.920,00	1.165.160,00
DDV 22%	492,80	255.842,40	256.335,20
Skupaj - vrednost z DDV	2.732,80	1.418.762,40	1.421.495,20

12.2. Viri financiranja po tekočih cenah

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. Na tej osnovi je, po doslej pridobljenih informacijah, načrtovano sofinanciranje v višini 80% upravičenih stroškov (nakup avtobusov brez DDV) s strani Eko sklada RS.

Podlago za pridobitev sofinancerskih sredstev predstavlja 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).

Ostala sredstva bodo zagotovljena s strani MOM, v okviru proračunske postavke: 152016 – *Investicije v infrastrukturo avtobusnega prometa, Načrt razvojnih programov: OB070-13-0146.*

DDV iz naslova nakupa avtobusov je v celoti povračljiv. Z dajanjem avtobusov v najem se namreč opravlja obdavčljivo dejavnost, saj je najem opreme obdavčen po splošni stopnji. V primeru opravljanja obdavčljive dejavnosti ima investitor hkrati pravico do odbitka vstopnega DDV. Na osnovi navedenega predstavlja strošek nabave neto vrednost avtobusov.

Tabela 21: Predvideni viri financiranja v EUR – upravičeni stroški

viri financiranja	2013	2014	Skupaj	%
Sklad za podnebne spremembe RS Eko sklad RS		928.800,00	928.800,00	80,00%
MOM		232.200,00	232.200,00	20,00%
Skupaj	0,00	1.161.000,00	1.161.000,00	

Tabela 22: Predvideni viri financiranja v EUR – celotna investicija

viri financiranja	2013	2014	Skupaj	%
Sklad za podnebne spremembe RS Eko sklad RS		928.800,00	928.800,00	65,34%
MOM	2.732,80	489.962,40	492.695,20	34,66%
MOM - lastna sredstva	2.732,80	234.542,40	237.275,20	16,69%
MOM - povračljiv DDV	0,00	255.420,00	255.420,00	17,97%
Skupaj	2.732,80	1.418.762,40	1.421.495,20	100%

13. PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Ker gre z investicijo le za posodobitev dotrajanega voznega parka, bistvene spremembe prihodkov niso načrtovane. Prav tako je predvidena ohranitev cen vozovnic na sedanji ravni.

Po investiciji je predvideno znižanje stroškov:

- iz naslova vzdrževanja vozil
- in iz naslova prihrankov pri gorivu.

Ocena je narejena ob upoštevanju povprečnega števila prepeljanih km na letni ravni 61.270 km, ob upoštevanju razpoložljivih podatkov upravljavca za leto 2013. Prihranek goriva je narejen za dieselsko gorivo, le-ta je v podobnih okvirih tudi v primeru ostalih pogonskih goriv.

Tabela 23: Prikaz ocenjenih finančnih prihrankov²⁹

Parameter	Starejše vozilo (obstoječi vozni park)	Novo vozilo	Razlika – ocenjen prihranek
Vzdrževanje vozila	5.500 EUR/leto	612 EUR/leto	4.888 EUR
Prihranek goriva			=7.598 l x 1,378 = 10.470 EUR
<i>Povprečna poraba goriva</i>	<i>52,18 l/100 km</i>	<i>39,78 l/100 km</i>	
<i>Povprečna poraba goriva na vozilo na letni ravni</i>	<i>31.971 l</i>	<i>24.373 l</i>	<i>7.598 l</i>
Skupaj ocenjen prihranek na vozilo			15.358 EUR
Ocenjen prihranek za 5 vozil			76.790 EUR

Navedeno bo omogočilo lažje izvajanje tekočih posodobitev obstoječega voznega parka.

²⁹ Ocena podana s strani upravljavca ob upoštevanju okvirnih podatkov za leto 2013

14. VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI (EX-ANTE) V EKONOMSKI DOBI INVESTICIJE

14.1. Finančna analiza

IZHODIŠČA, OMEJITVE IN PREDPOSTAVKE

Poglavje je izdelano skladno z Delovnim dokumentom 4 in temelji na naslednjih izhodiščih:

- izračun predvidene učinkovitosti in uspešnosti delovanja sistema bomo izkazali v ekonomski dobi projekta (od 2013 do 2023),
- v izračunih je upoštevana diskontna stopnja 7%, skladno z veljavno Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006) z dopolnitvami,
- upoštevana ekonomska doba projekta je 10 let po izvedbi investicije,
- vsi izračuni so narejeni v stalnih cenah z veljavnostjo junij 2014,
- Vse vrednosti so podane v EUR,
- Izračuni temeljijo na doslej pridobljenih podatkih in so zgolj okvirni ter jih je potrebno dopolniti z izsledki izdelanih študij.

IZRAČUN FINANČNIH KAZALNIKOV

STROŠKI

Upoštevani so naslednji stroški:

a) investicijski stroški za izvedbo predlaganih ukrepov v višini 1,421.495 EUR v naslednji dinamiki:

- leto 2013: 2.732,80 EUR
- leto 2014: 1.418.762 EUR

KORISTI

Upoštewane so naslednje koristi:

a) operativni stroški (kot razlika v pogojih »z« in »brez« investicije) ocenjeno letni prihranek v višini 76.790 EUR – razvidno iz predhodnega poglavja (tabela 23)

Ostanka vrednosti ne upoštevamo, saj so po opazovanem obdobju vsa osnovna sredstva že odpisana.

Tabela 24: Prikaz finančnih tokov – nediskonitrane vrednosti

Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihranki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2013	2.733				-2.733
1	2014	1.418.762				-1.418.762
2	2015			76.790		76.790
3	2016			76.790		76.790
4	2017			76.790		76.790
5	2018			76.790		76.790
6	2019			76.790		76.790
7	2020			76.790		76.790
8	2021			76.790		76.790
9	2022			76.790		76.790
10	2023			76.790		76.790
	Skupaj	1.421.495	0	691.112	0	-730.383

Tabela 25: Prikaz finančnih tokov – diskonitrane vrednosti

Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihranki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2013	2.733	0	0	0	-2.733
1	2014	1.325.946	0	0	0	-1.325.946
2	2015	0	0	67.072	0	67.072
3	2016	0	0	62.684	0	62.684
4	2017	0	0	58.583	0	58.583
5	2018	0	0	54.750	0	54.750
6	2019	0	0	51.169	0	51.169
7	2020	0	0	47.821	0	47.821
8	2021	0	0	44.693	0	44.693
9	2022	0	0	41.769	0	41.769
10	2023	0	0	39.036	0	39.036
	Skupaj	1.328.679	0	467.576	0	-861.103

Tabela 26: Izračun finančnih kazalnikov

Neto sedanja vrednost (FNPV/C)	-861.103
Interna stopnja donosa (FRR/C)	-12,42%
Relativna neto sedanja vrednost	-0,6481

14.2. Ekonomska analiza

IZHODIŠČA, OMEJITVE IN PREDPOSTAVKE

- Vrednotenje je opravljeno po metodi cost-benefit analize v pogojih »z« in »brez« investicije;
- Pri izračunu upravičenosti naložbe je upoštevan 7% diskontni faktor, skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006);
- Opazovano obdobje, za katerega je opravljen izračun rentabilnosti je do leta 2023. upoštevana ekonomska doba projekta je 10 let,
- Vrednotenje projekta je opravljeno po stalnih cenah junij 2014.

STROŠKI

Upoštevani so naslednji stroški:

- investicijski stroški za izvedbo predlaganih ukrepov (brez DDV).

KORISTI

Upoštevane so naslednje koristi:

- iz finančne analize, zmanjšane za posredne dajatve,
- preprečeni stroški okvar v višini 29.140 EUR (2100 okvar letno oziroma 47 na avtobus; prihranek = 47 okvar x 5 novih avtobusov x 124 EUR povprečni stroški odprave okvare)
- prihranki časa ob eventualnih okvarah:
 - o povprečno 235 okvar x 1 ura x 8,82 EUR/uro x povprečno 15 potnikov pomeni skupen minimalni prihranek v višini 31.090,50 EUR
- prihranki iz naslova okoljskih vplivov in preprečitve večjih škod (nesreče,) ocenjeno 15.000 EUR/avtobus.

Tabela 27: Prikaz ekonomskih tokov – nediskontirane vrednosti

Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Eksternalije	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
0	2013	2.240,00	0,00	0,00			-2.240,00
1	2014	1.162.920,00	0,00	0,00			-1.162.920,00
2	2015	0,00	0,00	62.942,80	135.230,50		198.173,30
3	2016	0,00	0,00	62.942,80	135.230,50		198.173,30
4	2017	0,00	0,00	62.942,80	135.230,50		198.173,30
5	2018	0,00	0,00	62.942,80	135.230,50		198.173,30
6	2019	0,00	0,00	62.942,80	135.230,50		198.173,30
7	2020	0,00	0,00	62.942,80	135.230,50		198.173,30
8	2021	0,00	0,00	62.942,80	135.230,50		198.173,30
9	2022	0,00	0,00	62.942,80	135.230,50		198.173,30
10	2023	0,00	0,00	62.942,80	135.230,50		198.173,30
	Skupaj	1.165.160,00	0,00	566.485,23	1.217.074,50	0,00	618.399,73

Tabela 28: Prikaz ekonomskih tokov – nediskontirane vrednosti

Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Eksternalije	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
0	2013	2.240,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-2.240,00
1	2014	1.086.841,12	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.086.841,12
2	2015	0,00	0,00	54.976,68	118.115,56	0,00	173.092,24
3	2016	0,00	0,00	51.380,08	110.388,37	0,00	161.768,45
4	2017	0,00	0,00	48.018,76	103.166,70	0,00	151.185,46
5	2018	0,00	0,00	44.877,35	96.417,48	0,00	141.294,83
6	2019	0,00	0,00	41.941,45	90.109,79	0,00	132.051,24
7	2020	0,00	0,00	39.197,61	84.214,76	0,00	123.412,37
8	2021	0,00	0,00	36.633,28	78.705,38	0,00	115.338,67
9	2022	0,00	0,00	34.236,71	73.556,43	0,00	107.793,15
10	2023	0,00	0,00	31.996,93	68.744,33	0,00	100.741,26
	Skupaj	1.089.081,12	0,00	383.258,86	823.418,80	0,00	117.596,54

Tabela 29: Izračun ekonomskih kazalnikov

Neto sedanja vrednost (ENPV/C)	117.597
Interna stopnja donosa (ERR/C)	9,48%
Relativna neto sedanja vrednost(e)	0,108

14.3. Opis drugih koristi

Ugotavljamo, da projekt s finančnega vidika ne dosega zadovoljive stopnje donosa, čeprav omogoča prihranke, je pa upravičen iz ekonomskega vidika, na podlagi širših družbenih koristi, predvsem pa zaradi optimalnejših pogojev izvajanja javnega mestnega potniškega prometa in kvalitetnejšega zraka v mestu.

Neovrednotene koristi projekta, ki izvirajo predvsem iz manjšega onesnaževanja, kakor tudi kvalitetnejšega izvajanja storitev, tako še dodatno govorijo v njegov prid.

Na osnovi vsega navedenega je projekt nujen in upravičen.

15. ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

Analiza tveganja se osredotoča na identificiranje in definiranje možnih tveganj, ki bi lahko ogrozila oz. negativno vplivala na izvedbo projekta. V nadaljevanju prikazujemo 3 kritične skupine tveganj in sicer: tveganja razvoja projekta in splošna tveganja, tveganja izvedbe projekta ter tveganja, ki lahko nastanejo v fazi obratovanja projekta vključno s prikazom njihovega vpliva ter možnost nastanka.

Analiza tveganja temelji na preteklih izkušnjah izdelovalca Investicijskega programa na podobnih investicijah.

Tabela 30: Prikaz dejavnikov tveganja

Tveganja	Stopnja tveganj (verjetnost dogodka)*	Ocena vpliva**	Posledice tveganj	Ukrepi za zmanjšanje tveganj
TVEGANJA RAZVOJA PROJEKTA IN SPLOŠNA TVEGANJA				
Tveganje zaradi imenovanja neizkušenega in strokovno neusposobljenega odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta	1	Čas: 3 Stroški: 2 Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none"> - Projekt ne bo uspešno voden in pravočasno zaključen; - Sprejemanje napačnih odločitev; - Nejasno delegirane naloge; - Nejasno opredeljene odgovornosti in pristojnosti udeležencev na projektu 	<ul style="list-style-type: none"> - Imenovanje izkušenega in strokovno usposobljenega odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta; - Zagotovitev zunanjih in notranjih svetovalcev
Tveganje zaradi spremembe zakonodaje	1	Čas: 3 Stroški: 2 Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none"> - Neusklajenost projekta z veljavno zakonodajo - Podaljšanje roka izvedbe projekta zaradi potrebnih prilagoditev dokumentacije 	<ul style="list-style-type: none"> - Spremljanje zakonodaje v vseh fazah izvedbe projekta
Tveganje zaradi nestabilnih političnih dejavnikov	1	Čas: 2 Stroški: 2 Kakovost: 2	<ul style="list-style-type: none"> - Zastoj (ustavitev) projekta 	<ul style="list-style-type: none"> - Preveritev strateških odločitev države
Tveganje zaradi odklonilnega javnega mnenja do realizacije projekta (npr. vplivi na kvaliteto življenjskega okolja prebivalcev...)	1	Čas: 1 Stroški: 1 Kakovost: 1	<ul style="list-style-type: none"> - Podaljšanje roka izvedbe projekta 	<ul style="list-style-type: none"> - Upoštevanje zahtev oz. priporočil - Pozitivno informiranje javnosti glede projekta
TVEGANJE IZVEDBE PROJEKTA				
Tveganje zaradi nerazpolaganja z zadostnimi finančnimi sredstvi (glede na pridobljene ponudbe)	2	Čas: 3 Stroški: 4 Kakovost: 4	<ul style="list-style-type: none"> - Projekt ne bo zaključen v predvidenem roku, - Potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev (rebalans proračuna); - Pri prekoračitvi predvidenega zneska za izvedbo investicije za več kot 20 %, potreba po novelaciji 	<ul style="list-style-type: none"> - Priprava kvalitetne projektne dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo; - Priprava natančnih popisov del, ki so sestavni del razpisne dokumentacije, za čim natančnejšo oceno predvidenih stroškov

			investicijske dokumentacije	
Tveganje v postopkih oddaje del	2	Čas: 3 Stroški: 3 Kakovost: 4	- Ponovitev postopka javnega razpisa; - Zamuda pri oddaji del	- Posebna pozornost namenjena postopku oddaje del (jasna opredelitev obsega del, itd) - Definiranje tehničnih specifikacij na način, da bo omogočeno sodelovanje večjemu naboru ponudnikov - Priprava kvalitetne razpisne dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo
TVEGANJE OBRATOVANJA PROJEKTA				
Tveganje zaradi nedoseganja okolje-varstvenih standardov	1	Čas: 2 Stroški: 3 Kakovost: 3	- Poslabšanje kakovosti okolja, - Povečanje obremenitev okolja, - Povečanje stroškov izvedbe projekta	- Upoštevanje standardov kakovosti okolja v vseh fazah

*Stopnja tveganja: 1-majhna verjetnost 3-srednja verjetnost 5-velika verjetnost,

**Ocena vpliva: 0-ni vpliva 1-majhen vpliv 3- srednji vpliv 5-velik vpliv

Razlaga rezultatov:

Tveganje razvoja projekta in splošna tveganja:

Menimo, da imajo v fazi razvoja projekta, prikazana tveganja vpliv predvsem na čas izvedbe ter kakovost projekta, manjši vpliv pa na stroške. Pri upoštevanju predlaganih ukrepov za zmanjšanje tveganj, pa se lahko tudi ta minimizirajo. Menimo, da je potrebno v fazi razvoja projekta poskrbeti predvsem za to, da se imenuje takšnega odgovornega vodjo, ki ima ustrezna znanja in izkušnje.

Tveganje izvedbe projekta:

V fazi izvedbe projekta imajo vsa naštetá tveganja vpliv tako na povečanje stroškov izvedbe investicije kakor tudi na čas izvedbe ter kakovost projekta. Višjo stopnjo tveganja oz. višjo verjetnost nastanka dogodka pripisujemo izboru neustreznega izvajalca del, kar pa se da ponovno preprečiti s pripravo ustreznega razpisnega gradiva in jasno določenimi pogoji, ki jih mora ponudnik izpolniti (predvsem reference, kadrovska zasedba). Posebej pomembno je definirati ustrezne garancijske pogoje.

Tveganje obratovanja:

V fazi obratovanja je potrebno vse zaposlene ustrezno usposobiti za vzdrževanje novega voznege parka in primerno ravnanje in upravljanje z njim.

Splošna tveganja:

Menimo, da so splošna tveganja – politična, gospodarska, družbena, kulturna povsem minimalna in ne bodo ogrozila izvedbe projekta.

V okviru **analize občutljivosti** so obravnavani naslednji parametri:

- stroški naložbe,
- zmanjšanje operativnih stroškov,
- eksternalije.

Tabela 31: Rezultati analize občutljivosti – ekonomski kazalniki

Opis spremembe	Interna stopnja donosnosti	Neto sedanja vrednost
Povečanje investicijskih stroškov za 1 %	9,23%	106.706 (-9,26%)
Zmanjšanje koristi za 1 %	9,40%	113.764 (-3,26%)
Zmanjšanje družbenih učinkov za 1 %	9,31%	109.362 (-7%)
Osnovna interna stopnja donosnosti	9,48%	117.597

Na podlagi upoštevanja priporočil, da se kot kritične obravnavajo spremenljivke, katerih 1% sprememba povzroči 5 % spremembo osnovne vrednosti NSV, sta kritični dve spremenljivki in sicer investicijski stroški in družbeni učinki.

Zato je še posebej pomembno investicijo izvesti v okviru načrtovanih vrednosti oziroma z minimalnimi odstopanji.

Ne glede na navedeno pa 10% odstopanje posamezne kritične spremenljivke oziroma 5% odstopanje obeh spremenljivk hkrati, še vedno zagotavlja zadostno učinkovitost projekta in je glede na navedeno manj rizičen.

16. SKLEPNE UGOTOVITVE

Namen investicije je delna modernizacija voznega parka z nakupom 5 nizkopodnih eno nivojskih avtobusov z nizkimi emisijami 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.

S tem bodo doseženi cilji investicije: 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.

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 invalidskih vozičkih 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.

Vrednost načrtovane investicije znaša 1,421.495,20 EUR, za zapiranje finančne konstrukcije je poleg sredstev proračuna Mestne občine Maribor predvideno tudi sofinanciranje Sklada za podnebne spremembe RS oziroma Eko sklada. Dobava je predvidena do novembra 2014.

Na podlagi prikazanih finančnih in ekonomskih izračunov ugotavljamo, da investicija zgolj ob upoštevanju finančnih kazalnikov izkazuje manj ugodne rezultate, vendar je opravičljiva in nujna ob upoštevanju družbeno-ekonomskih koristi, kakor tudi koristi, ki jih ni možno finančno ovrednotiti. Investicija v prvi vrsti namreč pripomore h kvalitetnejšemu in varnejšemu izvajanju javnega mestnega potniškega prometa, ob hkratni razbremenitvi okolja.

Investicija je predvsem nujna za možnost nadaljevanja dejavnosti, saj je obstoječe stanje voznega parka takšno, da dejavnosti v potrebnem obsegu skorajda ne omogoča več oziroma se srečujejo s številnimi okvarami in nezanesljivostjo izvajanja prometa.

17. PRILOGE

Priloga št. 1: Sklep o potrditvi investicijskega programa