



MESTNA OBČINA
MARIBOR

PREDINVESTICIJSKA ZASNOVA

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

PROPLUS
inženiring, projektiranje d.o.o.

Maribor, maj 2015

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

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

Vrsta dokumenta: **Predinvesticijska zasnova**

Številka projekta: **39/2015**

Datum: **Maj 2015**

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 POVZETKOM, OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU Z NAVEDBO CILJEV OZIROMA STRATEGIJE	7
1.1. Uvodno pojasnilo s povzetkom	7
1.2. Podatki o investitorju in naročniku, uporabniku ter izdelovalcih investicijske dokumentacije	10
1.3. Cilji investicije oziroma strategije	11
1.3.1. Namen in cilji investicije	11
1.3.2. Usklajenost s strategijami	12
2. ANALIZA STANJA S PRIKAZOM OBSTOJEČIH IN PREDVIDENIH POTREB PO INVESTICIJI TER USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNO STRATEGIJO RAZVOJA SLOVENIJE, USMERITVAMI SKUPNOSTI, PROSTORSKIMI AKTI TER DRUGIMI DOLGOROČNIMI RAZVOJNIMI PROGRAMI IN USMERITVAMI	13
2.1. Analiza stanja s prikazom obstoječih in predvidenih potreb po investiciji	13
2.1.1. Izvajanje javne službe mestnega potniškega prometa v MOM s predstavitvijo izvajalca le-te	13
2.1.2. Opis stanja voznega parka	19
2.2. Razlogi za investicijsko namero s prikazom predvidenih potreb	21
2.3. 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	22
2.3.1. Usklajenost s strategijo razvoja Maribora 2030	22
2.3.2. Usklajenost s celostno prometno strategijo	22
2.3.3. Razvojna in strateška naravnost upravljavca oziroma izvajalca gospodarske javne službe	23
3. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV OZIROMA STORITEV	26
4. ANALIZA VARIANT Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN KORISTI TER IZRAČUNI UČINKOVITOSTI ZA EKONOMSKO DOBO INVESTICIJE	27
4.1. Varianta »brez« investicije	27
4.2. Varianta »z« investicijo	28
4.2.1. Opis variante	28
4.2.2. Tehnični opis oziroma specifikacija nakupa vozil	29
4.3. Ocena investicijske vrednosti	36
4.4. Opis stroškov in koristi s prikazom učinkovitosti za ekonomsko dobo investicije	37
5. ANALIZA LOKACIJE Z OPISOM POMEMBNEJŠIH VPLIVOV INVESTICIJE Z VIDIKA OKOLJSKE SPREJEMLJIVOSTI	38
5.1. Analiza lokacije	38
5.1.1. Makrolokacija	38
5.1.2. Mikrolokacija	38
5.2. Analiza vplivov z opisom pomembnejših vplivov investicije z vidika okoljske sprejemljivosti, zagotavljanja učinkovite rabe prostora in skladnega regionalnega razvoja ter trajnostnega razvoja družbe	39
5.2.1. Analiza vplivov z opisom pomembnejših vplivov investicije z vidika okoljske sprejemljivosti	39
5.2.2. Analiza vplivov z vidika zagotavljanja učinkovite rabe prostora	40
5.2.3. Analiza vplivov z vidika skladnega regionalnega razvoja	40
5.2.4. Analiza vplivov z vidika trajnostnega razvoja družbe	40
6. ANALIZA ZAPOSLENIH PO POSAMEZNIH VARIANTAH TER VPLIV NA ZAPOSLOVANJE Z VIDIKA EKONOMSKE IN SOCIALNE STRUKTURE DRUŽBE	41
6.1. Analiza zaposlenih po posameznih variantah	41

6.2.	Vpliv na zaposlovanje z vidika ekonomske in socialne strukture družbe	41
7.	OKVIRNI ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z DINAMIKO INVESTIRANJA PO VARIANTAH	42
7.1.	Okvirni časovni načrt izvedbe investicije	42
7.2.	Dinamika investiranja po variantah	42
8.	OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA POSAMEZNIH VARIANT Z ANALIZO SMISELNOSTI VKLJUČITVE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA	43
8.1.	Dinamika financiranja po stalnih in tekočih cenah	43
8.2.	Predvideni viri financiranja	43
8.3.	Analiza smiselnosti vključitve javno-zasebnega partnerstva.....	44
9.	IZRAČUN FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV POSAMEZNIH VARIANT TER OPIS TISTIH STROŠKOV IN KORISTI, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM	45
9.1.	Izračun finančnih kazalnikov	45
9.2.	Izračun ekonomskih kazalnikov	48
9.3.	Opis stroškov in koristi, ki se ne dajo ovrednotiti z denarjem.....	50
10.	ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI ZA VSAKO VARIANTO	51
11.	OPIS MERIL IN UTEŽI ZA IZBIRO OPTIMALNE VARIANTE TER PRIMERJAVA VARIANT S PREDLOGOM IN UTEMELJITVIJO IZBRANE OPTIMALNE VARIANTE	54

KAZALO SLIK

Slika 1: Karta linij mestnega potniškega prometa	16
Slika 2: Prikaz starostne strukture voznega parka na dan 31.12.2014	19

KAZALO TABEL

Tabela 1: Povzetek variant iz DIIP	8
Tabela 2: Podatki o investitorju	10
Tabela 3: Podatki o upravljavcu	10
Tabela 4: Podatki o izdelovalcih investicijske dokumentacije	11
Tabela 5: Prikaz zasedenosti voznega parka in prikaz dnevno prevoženih kilometrov	16
Tabela 6: Število prepeljanih potnikov na letni ravni v zadnjih štirih letih	17
Tabela 7: Število in delež prepeljanih potnikov po linijah za leti 2013 in 2014	18
Tabela 8: Struktura voznega parka glede na emisijski razred na dan 31.12.2014	20
Tabela 9: Specifikacija nakupa avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet – že izvedeno v letu 2014	29
Tabela 10: Specifikacija nakupa avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet - predvideno	29
Tabela 11: Minimalni tehnični podatki za vozila SKLOP B1, B2 in C	30
Tabela 12: Minimalni tehnični podatki za vozila SKLOP C	30
Tabela 13: Minimalni tehnični podatki za vozila SKLOP B1	32
Tabela 14: Minimalni tehnični podatki za vozila SKLOP B2	33
Tabela 15: Ocena vrednosti nakupa avtobusov	36
Tabela 16: Vrednost investicije	36
Tabela 17: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov (v EUR) - predvidene nabave	37
Tabela 18: Prikaz razvoja emisijskega standarda po letih in maksimalne dopustne vrednosti za motorje avtobusov	39
Tabela 19: Predvideni terminski plan izvedbe	42
Tabela 20: Dinamika financiranja v EUR (po stalnih in tekočih cenah) – predvideno v 2015	42
Tabela 21: Dinamika financiranja v EUR (po stalnih in tekočih cenah) – predvideno v letu 2015	43
Tabela 22: Predvideni viri financiranja v EUR – upravičeni stroški	44
Tabela 23: Predvideni viri financiranja v EUR – celotna investicija (nabava v 2015)	44
Tabela 24: Prikaz ocenjenih finančnih prihrankov	46
Tabela 25: Prikaz finančnih tokov – nediskonitrane vrednosti	46
Tabela 26: Prikaz finančnih tokov – diskonitrane vrednosti	46
Tabela 27: Izračun finančnih kazalnikov	47
Tabela 28: Prikaz ekonomskih tokov – nediskontirane vrednosti	49
Tabela 29: Prikaz ekonomskih tokov – diskontirane vrednosti	49
Tabela 30: Izračun ekonomskih kazalnikov	49
Tabela 31: Prikaz dejavnikov tveganja	51
Tabela 32: Rezultati analize občutljivosti	53
Tabela 33: Primerjava variant	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 POVZETKOM, OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU Z NAVEDBO CILJEV OZIROMA STRATEGIJE

1.1. *Uvodno pojasnilo s povzetkom*

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 31.12.2014 v upravljanju vozni park z 52 avtobusi. Povprečna starost vozil, namenjenih izvajanju javnega mestnega potniškega prometa (v nadaljevanju JMPP) znaša 10,1 let, dobra tretjina avtobusov (cca 35%) je starejših od 15 let, 1 celo starejši 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 28 vozil oziroma cca 54%, 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 ekološkimi 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 prenovno obstoječega voznega parka z nakupom avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet.

Tabela 1: Povzetek variant iz DIIP

Kriterij	Varianta brez investicije	Varianta z investicijo
Opis investicije	Izvajanje JMPP z obstoječim voznim parkom	Nabava 16 avtobusov z nizkimi emisijami za izvajanje JMPP
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%)
Vrednost investicije	0, višji stroški vzdrževanja obstoječega voznega parka, stroški odprave okvar in nadomestnih vozil (ni bilo posebej ovrednoteno)	3,848.075,20 EUR
Viri financiranja	MOM	MOM, Podnebni sklad RS

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.

Zaradi omejenih finančnih sredstev in možnosti le delnega sofinanciranja nakupa avtobusov, tudi kot posledice omejenih sofinancerskih sredstev, je bila v letu 2014 izvedena le delna posodobitev voznega parka in sicer je bil izveden nakup 5 novih nizkopodnih avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet in sicer iz SKLOPA A (velikosti do 13 m). Za potrebe predmetne investicije je bil izdelan in na 39. redni seji z dne 7.7.2014 (GMS-844) potrjen Investicijski program za nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet št. 74/2013 (Proplus d.o.o., junij 2014), ki je bil tudi podlaga za pridobitev sofinancerskih sredstev iz naslova prijave na razpis Eko sklada (v okviru Sklada za podnebne razmere Republike Slovenije). Skladno z izhodišči razpisa je bila izvedena nabava avtobusov emisijskega razreda EURO VI. S tem je bila delna posodobitev voznega parka že izvedena, vendar kot že iz zgornjih kazalnikov izhaja, obstoječi vozni park še vedno ni ustrezen, tako z vidika starosti kakor tudi emisij.

V predhodno navedenem dokumentu smo najavili da bodo eventualne ostale nabave predmet nadaljnje investicijske dokumentacije, skladno z razpoložljivimi sredstvi investitorja oziroma možnosti pridobitve sofinancerskih sredstev. Glede na to, da realne možnosti sofinanciranja v danem trenutku nismo videli, smo izdelali le Investicijski program za delno posodobitev voznega parka, k Predinvesticijski pa vsled nezaprte finančni konstrukciji nismo pristopali.

Glede na ponovne možnosti sofinanciranja z razpisi, ki se narekujejo v letu 2015, se je pristopilo k izdelavi nadaljnje investicijske dokumentacije in sicer predmetne Predinvesticijske zasnove, v kateri sta obravnavani enaki varianti kot v DIIP, ob upoštevanju, da je bila delna nabava že izvedena v letu 2014, kar v dokumentu informativno prikazujemo, prav tako pa za potrebe podaje celovite rešitve v dokumentu obravnavamo 2 varianti.

V letu 2014 je bila izvedena nabava 5 novih avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet – sklop A – veliki avtobusi, skupna vrednost investicije je znašala 1,224.380 EUR (brez DDV) oziroma 1,493.743,60 EUR (z DDV).

Za potrebe posodobitve voznega parka v letu 2015 pa obravnavamo 2 varianti:

- varianta »brez investicije«, ki povzema stanje javnega mestnega potniškega prometa v okviru obstoječega voznega parka v letu 2015,
- in varianta »z investicijo«, ki predvideva nakup 11 novih avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet – sklopa B (midi) in C (mini).

Vrednost variante »z investicijo« znaša 1,856.894,90 EUR, kar skupno, ob upoštevanju že izvedenih nabav v letu 2014, znaša 3,350.638,50 EUR in je za cca 13% nižje kot v predhodno potrjenem DIIP.

1.2. Podatki o investitorju in naročniku, uporabniku ter izdelovalcih investicijske dokumentacije

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 komunalno, 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	Ulica heroja Staneta 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	

1.3. Cilji investicije oziroma strategije

1.3.1. Namen in cilji investicije

Namen investicije je modernizacija voznega parka z nakupom še dodatnih 11 novih avtobusov (5 jih je bilo nabavljenih že v letu 2014) 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:¹

- 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.

¹ Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPPROM, oktober 2013)

1.3.2. Usklajenost s strategijami

Načrtovan projekt je usklajen z naslednjimi strateškimi dokumenti:

- Strategija razvoja Maribora 2030 (MOM, marec 2012),
- Celostna prometna strategija mesta Maribor (predlog, maj 2015).

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

2. ANALIZA STANJA S PRIKAZOM OBSTOJEČIH IN PREDVIDENIH POTREB PO INVESTICIJI TER USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNO STRATEGIJO RAZVOJA SLOVENIJE, USMERITVAMI SKUPNOSTI, PROSTORSKIMI AKTI TER DRUGIMI DOLGOROČNIMI RAZVOJNIMI PROGRAMI IN USMERITVAMI

2.1. *Analiza stanja s prikazom obstoječih in predvidenih potreb po investiciji*

2.1.1. **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.²

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.³

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

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

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.

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

Poleg navedene obvezne lokalne gospodarske javne službe, izvaja podjetje tudi izbimo lokalno gospodarsko javno službo vzdrževanja in upravljanja (prometnega dela) avtobusne postaje Maribor in prevoz potnikov po žičniških napravah.

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 boljše izkoriščenost osnovnih sredstev in večjo produktivnost zaposlenih delavcev.

Podjetje opravlja svoje dejavnosti na območju Mestne občine Maribor.

Dejavnost podjetja 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
68.200	Oddajanje in obratovanje lastnih ali najetih nepremičnin
68.320	Upravljanje nepremičnin za plačilo ali po pogodbi
73.120	Posredovanje oglaševalskega prostora
79.120	Dejavnost organizatorjev potovanj
93.110	Obratovanje športnih objektov

MARPROM izvaja naslednje dejavnosti:⁴

- 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).

⁴ <http://www.marprom.si/o-podjetju/dejavnosti/>

Poslanstvo upravljavca 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.⁵

Upravljavec oz. izvajalec mestnega prometa MARPROM izvaja prevoz potnikov na 21 linijah javnega mestnega potniškega prometa v Mariboru in sicer:⁶

- 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 – AP Mlinska - Gregorčičeva – Terme 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 – Ribniško selo – 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.⁷

Razvejanost linij je podrobneje razvidna iz grafičnega prikaza v nadaljevanju.

⁵ Vir: <http://www.marprom.si/o-podjetju/poslanstvo-vizija-in-usmeritve/>

⁶ Spisek linij povzet iz interneta: <http://www.marprom.si/vozni-redi/>

⁷ Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPROM, oktober 2013)

Slika 1: Karta linij mestnega potniškega prometa⁸



Tabela 5: Prikaz zasedenosti voznega parka in prikaz dnevno prevoženih kilometrov⁹

Št. linije	Naziv linije	Maksimalno število vozil	Interval (min) ¹⁰	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	190	73	0

⁸ Vir: <http://www.marprom.si/fileadmin/dokumenti/mreza-linij-MARPROM.pdf>

⁹ Vir: podatki Marprom d.o.o. (stanje na dan 20.5.2015)

¹⁰ V oklepaju navedeni intervali za sobote, nedelje in praznike

			(40-80)			
15	Košaški Dol - Bresternica	2	30-60 (70-80)	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	5				
	Tehnična rezerva	9				

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.

Tabela 6: Število prepeljanih potnikov na letni ravni v zadnjih štirih letih

Leto	Število mesecev	Število potnikov	Sprememba glede na predhodno leto	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	+ 46.435 (+1,2%)	326.383 potnikov/mesec
2014	12 mesecev (januar – december)	3,959.728 potnikov	+43.134 (+1,1%)	329.977 potnikov/mesec

Letno mestni avtobusi prevozijo skupaj skoraj 3 mio km oziroma v povprečju cca 57.000 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%.¹¹

¹¹ Vir: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPPROM, 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. V nadaljevanju je prikazano število prepeljanih potnikov po linijah.

Tabela 7: Število in delež prepeljanih potnikov po linijah za leti 2013 in 2014¹²

Linija	Prepeljani potniki				Odstotek spremembe 2014 glede na 2013	Povprečna struktura (leti 2013 in 2014)
	2013		2014			
	Število	Delež	Število	Delež		
1 Tezno	642.603	16,41%	640.074	16,16%	-0,39%	16,29%
2 Betnavska	371.376	9,48%	365.675	9,23%	-1,54%	9,36%
3 Krožna	302.406	7,72%	309.528	7,82%	2,36%	7,77%
4 Studenci	258.579	6,60%	258.709	6,53%	0,05%	6,57%
6 Vzpenjača	525.290	13,41%	516.395	13,04%	-1,69%	13,23%
7 Kamnica	115.714	2,95%	116.438	2,94%	0,63%	2,95%
8 Fontana	46.425	1,19%	41.449	1,05%	-10,72%	1,12%
9 Zrkovci	60.866	1,55%	64.029	1,62%	5,20%	1,59%
10 Malečnik	20.032	0,51%	19.998	0,51%	-0,17%	0,51%
12 Krožna	276.288	7,05%	289.702	7,32%	4,86%	7,19%
13 Črnogorska	63.720	1,63%	64.684	1,63%	1,51%	1,63%
15 Bresternica	208.225	5,32%	205.946	5,20%	-1,09%	5,26%
16 Duplek	249.909	6,38%	264.277	6,67%	5,75%	6,53%
17 Ribniško sel	10.581	0,27%	14.720	0,37%	39,12%	0,32%
18 Pekre	359.502	9,18%	351.049	8,87%	-2,35%	9,02%
19 Šarhova	86.910	2,22%	84.837	2,14%	-2,39%	2,18%
20 Grušova	63.167	1,61%	63.180	1,60%	0,02%	1,60%
21 Ljubljanska	252.644	6,45%	285.781	7,22%	13,12%	6,84%
151 Gaj	888	0,02%	1.570	0,04%	76,80%	0,03%
Krožne nočne	1.093	0,03%	1.687	0,04%	14,84%	0,04%
Skupaj	3.870.159	100,00%	3.959.728	100,00%	1,10%	100,00%

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

V letu 2014 je bilo največ potnikov prepeljanih v mesecu januarju (leto pred tem pa v marcu), ta delež je dokaj visok predvsem v zimskih mesecih in nekaterih pomladanskih oziroma jesenskih (lani februarja je bilo prepeljanih 8,38% vseh potnikov, v marcu 9,84%, v aprilu 8,86%, v maju 8,97%, septembru 8,52%, oktobru 9,62%, novembru 9,11% in decembru 8,53%), medtem ko je v poletnih mesecih zaznati upad (v juniju 7,60%, v juliju 5,47%, v avgustu 5,15%).

¹² Vir: Podatki uporabnika (MARPROM)

2.1.2. Opis stanja voznega parka

MARPROM ima za izvajanje JMPP v upravljanju vozni park, v okviru katerega je na dan 31.12.2014 razpolagal z 52 avtobusi. Poprečna starost vozil, namenjenih izvajanju JMPP, je znašala 10,1 leto, 18 avtobusov oz. 34,6% je starejših od 15 let, 1 avtobus je starejši celo od 20 let.

Slika 2: Prikaz starostne strukture voznega parka na dan 31.12.2014¹³



Ne glede na delno posodobitev voznega parka v letu 2014, v okviru katerega je bila izvršena nabava 5 novih avtobusov, je le-ta še vedno precej dotrajan, število prevoženih kilometrov je pri skoraj polovici 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. 28 vozil oziroma cca 54% je imelo na dan 1.1.2015 prevoženih manj kot 700.000 km, ostalih 24 vozil oziroma slaba polovica (cca 46%) pa več kot 700.000 km, pri čemer pa je kar 18 vozil oziroma 34,6% imelo prevoženih več kot 1 mio km (maksimalno 1,48 mio km).

Vozni park pa je problematičen tudi iz okoljskega vidika, saj je kar 28 avtobusov¹⁴ (oziroma 53,8%) okoljsko neprimernih (25 vozil z motorji EURO II in 3 vozila z motorji EURO III), okoljsko primernih je 24 avtobusov (3 avtobusi z motorji EURO IV, 13 avtobusov z motorji EURO V, 2 avtobusa z motorji EURO V EEV in 6 avtobusov z EURO VI).

¹³ Podatki Marprom d.o.o.

¹⁴ Podatki Marprom d.o.o.

Tabela 8: Struktura voznega parka glede na emisijski razred na dan 31.12.2014¹⁵

Emisijski razred	Število vozil	%
EURO 1	0	0,0%
EURO 2	25	48,1%
EURO 3	3	5,8%
EURO 4	3	5,8%
EURO 5	13	25,0%
EURO 5 EEV	2	3,8%
EURO 6	6	11,5%
Skupaj	52	100,0%

Trenutno je večina avtobusov v uporabi 41 oziroma cca 79% na diesel kot pogonsko gorivo, preostalih 11 pa ima za pogonsko gorivo CNG.

Obstoječi vozni park pa še vedno ni docela prijazen potnikom z vidika potovalnega udobja, kar 15 vozil oziroma cca 29% voznega parka je namreč brez klimatskih naprav. 17 vozil oziroma cca 33% pa ne zadovoljuje vseh kriterijev 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.

V okviru obstoječega voznega parka prevladujejo veliki avtobusi, kar 45 jih je z okvirno kapaciteto med 62 in 106 potniških mest, ter 7 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), skoraj polovica 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, ki je bila delno začeta že v lanskem letu, nujno potrebna. Mesto rabi nova, udobna, zmogljiva, okolju in uporabnikom prijazna vozila. To so v prvi vrsti nizkopodna in nizkoemisijska vozila.

¹⁵ Podatki Marprom d.o.o.

2.2. Razlogi za investicijsko namero s prikazom predvidenih potreb¹⁶

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 prerjavenja 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 28 vozil oz. 53,8 % 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 maj 2015) 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.

¹⁶ Smiselno povzeto po: Projektna naloga: Nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet (MARPPROM, oktober 2013) – odst. 1-3

2.3. 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

2.3.1. 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.

2.3.2. Usklajenost s celostno prometno strategijo¹⁷

Celostna prometna strategija mesta Maribor (predlog, maj 2015) predvideva:

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

¹⁷ 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.

2.3.3. Razvojna in strateška naravnost upravljavca oziroma izvajalca gospodarske javne službe¹⁸

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.

¹⁸ 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,
- vrhunška 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.¹⁹

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.

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

3. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV OZIROMA STORITEV

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
- 68.200 Oddajanje in obratovanje lastnih ali najetih nepremičnin
- 68.320 Upravljanje nepremičnin za plačilo ali po pogodbi
- 73.120 Posredovanje oglaševalskega prostora
- 79.120 Dejavnost organizatorjev potovanj
- 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.

V zadnjih letih je zaznan porast uporabe javnih prevoznih sredstev, le-ta pa bo z nabavo ustreznih vozil, prijaznih potnikom in okolju, je v naslednjih letih pričakovati še nadaljnji porast oziroma vsaj ohranitev sedanjega nivoja.

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

4. ANALIZA VARIANT Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN KORISTI TER IZRAČUNI UČINKOVITOSTI ZA EKONOMSKO DOBO INVESTICIJE

4.1. *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.

Ne glede na delno posodobitev voznega parka v letu 2014, ko je bilo nabavljeno 5 novih avtobusov za mestni potniški promet iz sklopa A, ter delno posodabljanje upravljavca z rabljenimi avtobusi, pa bil vozni park, v primeru, da se nabava ostalih vozil ne izvede, še vedno neustrezen, tako z vidika starosti kakor tudi okoljske nesprejemljivosti, posledično pa tudi večjih stroškov goriva, okvar in nezanesljivosti.

V primeru, da se k investiciji ne pristopi, ostaja povprečna starost vozil 10,1 let, kar pa je več kot je predvidoma življenjska doba vozil.

Prav tako ostaja večina voznega parka iztrošena – kar 44% vozil ima prevoženih več kot 800.000 km, kot je predvideno v življenjski dobi vozila.

Okoljsko primernih oziroma manj spornih je le 24 avtobusov s standardom EURO IV, EURO V, EURO V EEV in EURO VI, ostalih 28 oziroma 53,8% (v večini standard EURO II, nekaj tudi EURO III) je z ekološkega vidika še vedno spornih.

15 vozil oziroma 29% voznega parka ostaja brez klimatskih naprav, 17 vozil oziroma 33% 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.).

4.2. Varianta »z« investicijo

4.2.1. Opis variante

V letu 2014 je že bila izvedena nabava 5 avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet. Ne glede na navedeno, pa obstoječi vozni park še vedno ni ustrezen tako z vidika zastarelosti, dotrajanosti, kakor tudi obremenjevanja okolja, ter udobja potnikov (dostopi za invalide, klimatske naprave,...).

Alternativa »z investicijo« je varianta, pri kateri je cilj dosežen z investiranjem v nabavo novih okolju prijaznih in ekonomičnih avtobusov. V letu 2015 je v okviru »variate z investicijo« predvidena nabava 11 novih avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet, kot nadomeščanje zastarelega voznega parka. Pri investiciji gre predvsem za zamenjavo obstoječih dotrajanih vozil na obstoječih linijah. Širitev prometa v tej fazi ni predvidena.

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.

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.²⁰

Predvidena obnova voznega parka bi tako vplivala na:

- zmanjšanje obremenitev okolja ,
- 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 boljši delovni pogoji voznikov

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

- zmanjšalo bi se število okvar
- zmanjšali bi se stroški porabe goriva.

4.2.2. Tehnični opis oziroma specifikacija nakupa vozil

V letu 2014 je bila izvedena nabava 5 novih avtobusov, kot razvidno iz tabele v nadaljevanju.

Tabela 9: Specifikacija nakupa avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet – že izvedeno v letu 2014

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

Varianta »z investicijo« pomeni nadaljnjo posodobitev voznega parka, z nakupom 11 novih vozil za mestni potniški promet v letu 2015, kot razvidno iz tabele v nadaljevanju.

Tabela 10: Specifikacija nakupa avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet - predvideno

Vrsta	opis	dolžine	količina
SKLOP C	(CU) mini novi mestni avtobusi	7,5 do 9,3 m	2 kosa
SKLOP B - podsklop B1	(CE) midi novi mestni avtobusi	9,4 do 10,4 m	5 kosov
SKLOP B – podsklop B2	(CE) midi novi mestni avtobusi	10,5 do 11 m	4 kosi
Skupaj			11 kosov

Predvidena nabava je definirana ob upoštevanju optimizacije mestnega potnega prometa ter strateških usmeritev v smislu zagotavljanja manjših (namesto večjih) vozil.

Na progah, ki so srednje obremenjene in trenutno vozijo v večini veliki avtobusi, je predvidena zamenjava z manjšimi midi avtobusi, na najmanj obremenjenih progah pa celo mini avtobusi.

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 11: Minimalni tehnični podatki za vozila SKLOP B1, B2 in C²¹

	SKLOP C	SKLOP B1	SKLOP B2
	MINI 8 m	MIDI 10 m	MIDI 11 m
Dolžina (mm)	Od 7.500 do 9.300 mm	Od 9.400 do 10.450 mm	Od 10.500 do 11.000 mm
Širina (mm)	Najmanj 2,2 m	Najmanj 2,3 m	Najmanj 2,3 m
Višina (skupaj s klimatsko napravo) v mm	Do 3,3 m	Do 3,3 m	Do 3,3 m
Premer obračalnega kroga	Do 16.000	Do 20.000	Do 20.000
Najmanjše število potniških mest	33	55	62
Najmanjše število sedežev	16	20	20
Rampa za invalide	DA	DA	DA
Najmanjša stojna višina spredaj	2.100	2.200	2.200
Največja višina vstopa na 1.vratih (razdalja od tal do pohodne površine) v mm	320	320	320
Največja višina vstopa na 2. In 3.vratih (razdalja od tal do pohodne površine) v mm	Ni posebne zahteve	340	340
Emisijski razred	EURO VI	EURO VI	EURO VI
Najmanjša moč motorja (kw)	NAJMANJ 125 kw	NAJMANJ 150 kw	NAJMANJ 150 kw
Največja moč motorja (kw)	180	220	250
retarder	DA	DA	DA
Za vozila z menjalnikom	Avtomatiziran, 4-stopenjski in vzvratna prestava	Avtomatski, 4-stopenjski in vzvratna prestava	Avtomatski, 4-stopenjski in vzvratna prestava
Zavore	kombinirane	kombinirane	kombinirane
Vzmetenje avtobusa	Zračno	Zračno	Zračno
Kneeling	NI POGOJ	DA	DA
Pogon avtobusa	Razvidno iz nadaljnih specifikacij	Na 2.osi	Na 2.osi
Najmanjši volumen za gorivo	350-400km	350-400km	350-400km

Tabela 12: Minimalni tehnični podatki za vozila SKLOP C²²

	SKLOP C
OSNOVNE DIMENZIJE VOZILA	
Dolžina (mm)	od 7.500 do 9.300 mm
Širina (mm)	Najmanj 2,2m
Višina (skupaj s klimatsko napravo) v mm	Do 3.300
Najmanjše število potniških mest	min. 33
Najmanjše število potniških sedežev	min. 16
MOTOR, MENJALNIK, PNEVMATIKE	
Moč motorja	Najmanj 125 kW
Navor motorja	Najmanj 400 Nm pri 1200 vrt/min
Izpolnjevanje standarda za izpušne pline	EURO VI
Vozilo mora biti opremljeno s kazalniki merjenja prestav ali merilnikom vrtiljajev motorja, na katerem je označeno polje	DA

²¹ Vir: Strokovne službe investitorja in upravljavca

²² Vir: Strokovne službe investitorja in upravljavca

najučinkovitejšega delovanja motorja	
Izpušne cevi vozila ne smejo biti na isti strani vozila kot vrata za potnike	DA
Vozilo mora biti opremljeno s sistemom za nadzor tlaka v pnevmatikah	DA
Število valjev	Najmanj 4
menjalnik	Avtomatiziran, 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	STANDARDNO
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. vrata	Dvokrilna, svetle širine najmanj 1.200 mm, notranje odpiranje s pomočjo električnega ali pnevmatskega pogona; z dvojno zasteklitvijo
III. vrata	OPCIJA
Klančina (rampa) za invalidske vozičke	Pri II. vratih mora biti montirana nakladalna plošča z invalidske vozičke; ročna namestitvev
Sistem za znižanje nivoja vozila (kneeling)	DA
Pritrditev invalidskega vozička	S pomočjo oblazinjenega naslona in 3 točkovnega varnostnega pasu
OGREVANJE IN HLAJENJE VOZILA	
OSTALO	Ogledalo v potniškem prostoru Oprijemno drogovje STOP tipke za potnike Protisončne rolo zaves Prikaz časa Pregradna stena za voznikom Notranja razsvetljava Digitalni tahograf Avtoradio Mikrofon za voznika Parkirni senzorji zadaj Kladivca za steklo

	Javljalnik požara v motornem prostoru Gasilni aparat Opozorilne nalepke Vlečna kljuka Zagozde koles Rezervno kolo Dvigalka in ključi za demontažo koles Prikazovalniki smeri vožnje in števil prog (zunanj) Video nadzorni sistem Predpriprava za montažo validatorjev Homologacija za kategorijo M3, razred1
--	---

Tabela 13: Minimalni tehnični podatki za vozila SKLOP B1 ²³

	SKLOP B 1
OSNOVNE DIMENZIJE VOZILA	
Dolžina (mm)	od 9.400 do 10.450 mm
Širina (mm)	Najmanj 2,3m
Višina (skupaj s klimatsko napravo) v mm	Do 3.300
Najmanjše število potniških mest	min. 55
Najmanjše število potniških sedežev	min. 20
MOTOR, MENJALNIK, PNEVMATIKE	
Moč motorja	Najmanj 150 kW
Navor motorja	Najmanj 760 Nm pri 1400 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	DA
Izpušne cevi vozila ne smejo biti na isti strani vozila kot vrata za potnike	DA
Vozilo mora biti opremljeno s sistemom za nadzor tlaka v pnevmatikah	DA
Število valjev menjalnik	Najmanj 4 Avtomatski, z najmanj 4 stopnjami naprej in vzvratno prestavo
ELEKTRIKA	
Generator	Najmanj 2, jakosti najmanj I = 220 A, skupaj
akumulator	Kapaciteta najmanj 2 x 150 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;

²³ Vir: Strokovne službe investitorja in upravljavca

	na vsaki strani po dve pomični stranski stekli V drsni izvedbi, ogrevano
Stransko okno pri vozniku	
Sprednja vrata	Dvokrilna ali enokrilna, svetle širine najmanj 800 mm, notranje odpiranje s pomočjo električnega ali pnevmatskega pogona
Steklo prednjih vrat	Dvojna zasteklitiv
II. vrata	Dvokrilna, svetle širine najmanj 1.200 mm, notranje odpiranje s pomočjo električnega ali pnevmatskega pogona; z dvojno zasteklitvijo
III. vrata	DA, najmanj enokrilna svetle širine najmanj 800 mm, notranje ali zunanje odpiranje s pomočjo električnega ali pnevmatskega pogona; z dvojno zasteklitvijo
Klančina (rampa) za invalidske vozičke	Pri II. vratih mora biti montirana nakladalna plošča z invalidske vozičke; ročna namestitvev
Sistem za znižanje nivoja vozila (kneeling)	DA
Pritrditev invalidskega vozička	S pomočjo oblazinenega naslona in 3 točkovnega varnostnega pasu
OGREVANJE IN HLAJENJE VOZILA	
OSTALO	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 Dvigalka in ključi za demontažo koles Prikazovalniki smeri vožnje in števil prog (zunanji) Video nadzorni sistem Predpriprava za montažo validatorjev Homologacija za kategorijo M3, razred1

Tabela 14: Minimalni tehnični podatki za vozila SKLOP B2²⁴

	SKLOP B 2
OSNOVNE DIMENZIJE VOZILA	
Dolžina (mm)	od 10.500 do 10.950 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	da

²⁴ Vir: Strokovne službe investitorja in upravljavca

Izpušne cevi vozila ne smejo biti na isti strani vozila kot vrata za potnike	da
Vozilo mora biti opremljeno s sistemom za nadzor tlaka v pnevmatikah	da
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. vrata	Dvokrilna, svetle širine najmanj 1.200 mm, notranje odpiranje s pomočjo električnega ali pnevmatskega pogona; z dvojno zasteklitvijo
III. vrata	DA, najmanj enokrilna svetle širine najmanj 800 mm, notranje ali zunanje odpiranje s pomočjo električnega ali pnevmatskega pogona; z dvojno zasteklitvijo
Klančina (rampa) za invalidske vozičke	Pri II. vratih mora biti montirana nakladalna plošča z invalidske vozičke; ročna namestitvev
Sistem za znižanje nivoja vozila (kneeling)	DA
Pritrditev invalidskega vozička	S pomočjo oblazinjenega naslona in 3 točkovnega varnostnega pasu
OGREVANJE IN HLAJENJE VOZILA	
OSTALO	Ogledalo v potniškem prostoru Oprijemno drogovje STOP tipke za potnike Protisončne rolo zaves Prikaz časa Pregradna stena za voznikom Notranja razsvetljava Digitalni tahograf Avtoradio Mikrofon za voznika Parkirni senzorji zadaj

	Kladivca za steklo Javljalnik 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 (zunanji) Video nadzorni sistem Predpriprava za montažo validatorjev Homologacija za kategorijo M3, razred1
--	--

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, bioplín, vodik, električna energija,...).

4.3. Ocena investicijske vrednosti

Varianta »brez« investicije ne zahteva investicijskih vlaganj, zato se ocena investicijske vrednosti v nadaljevanju nanaša zgolj na varianto »z« investicijo.

V letu 2014 je bila izvedena nabava 5 avtobusov za mestni potniški promet v višini 1.224.380 EUR (brez DDV) oziroma **1.493.743,60 EUR (z DDV) EUR**, kar predstavlja predhodno fazo investicije in v oceni v nadaljevanju ni zajeto. V nadaljevanju je podana ocena vrednosti za predvideno nabavo v letu 2015.

Izhodišča za določitev ocene investicijske vrednosti:

- Stroški nakupa vozil so ocenjeni glede na informativne cene potencialnih ponudnikov ob upoštevanju osnovnih tehničnih parametrov 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 15: Ocena vrednosti nakupa avtobusov

Vrsta avtobusa	Število	Ocena (brez DDV) na enoto	Vrednost (brez DDV)
MINI – sklop C (dolžine 7,5 – 9,3 m)	2	130.825,00	261.650,00
MIDI – sklop B1 (dolžine 9,4 do 10,4 m)	5	120.155,00	600.775,00
MIDI – sklop B2 (dolžine 10,5 do 11 m)	4	163.750,00	655.000,00
Skupaj - brez DDV	11	137.947,73	1.517.425,00
DDV 22%			333.833,50
Skupaj - z DDV			1.851.258,50

Tabela 16: Vrednost investicije

Vrednost investicije	Vrednost v EUR
Nakup avtobusov	1.517.425,00
Investicijska dokumentacija	4.620,00
Skupaj - vrednost brez DDV	1.522.045,00
DDV 22%	334.849,90
Skupaj - vrednost z DDV (predvideno v 2015)	1.856.894,90
<i>Že izvedene nabave v letu 2014</i>	<i>1.493.743,60</i>
Skupaj (nabave 2014 in 2015)	3.350.638,50

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

Tabela 17: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov (v EUR) - predvidene nabave

Vrsta stroška	Upravičeno	Neupravičeno	Skupaj
Nakup avtobusov	1.517.425,00		1.517.425,00
Investicijska dokumentacija		4.620,00	4.620,00
Skupaj - vrednost brez DDV	1.517.425,00	4.620,00	1.522.045,00
DDV 22%		334.849,90	334.849,90
Skupaj - vrednost z DDV	1.517.425,00	339.469,90	1.856.894,90

4.4. Opis stroškov in koristi s prikazom učinkovitosti za ekonomsko dobo investicije

V varianti »brez« investicije ostajajo višji stroški vzdrževanja, visoko število okvar in s tem nezanesljivost prometa, prav tako ostaja visoka poraba goriva.

Varianta »z« investicijo sicer terja dokaj visok finančni vložek, vendar nudi številne prednosti tako v smislu zagotavljanja kvalitetnejšega in zanesljivejšega izvajanja dejavnosti javnega mestnega potniškega prometa, prav tako pa prihranke pri vzdrževanju vozil, eventualnih okvarah in prihranke pri porabi goriva.

Podrobnejši prikaz stroškov in koristi je podan v poglavjih 8 in 9.

5. ANALIZA LOKACIJE Z OPISOM POMEMBNEJŠIH VPLIVOV INVESTICIJE Z VIDIKA OKOLJSKE SPREJEMLJIVOSTI

5.1. Analiza lokacije

5.1.1. 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.

5.1.2. 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>

5.2. Analiza vplivov z opisom pomembnejših vplivov investicije z vidika okoljske sprejemljivosti, zagotavljanja učinkovite rabe prostora in skladnega regionalnega razvoja ter trajnostnega razvoja družbe

5.2.1. Analiza vplivov z opisom pomembnejših vplivov investicije z vidika okoljske sprejemljivosti²⁶

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

STANDARD ²⁷	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

²⁶ Delno povzeto po strokovnih podlagah upravljavca

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

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,
- 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.

5.2.2. Analiza vplivov z vidika zagotavljanja učinkovite rabe prostora

Navedeno ni merodajno, ker ne gre za investicijo v infrastrukturo.

5.2.3. Analiza vplivov z vidika skladnega regionalnega razvoja

Prav gotovo ustrezno urejena infrastruktura za izvajanje javnega mestnega potniškega prometa pripomore k izboljšanju življenjskih pogojev na obravnavanem področju.

5.2.4. Analiza vplivov z vidika trajnostnega razvoja družbe

Obravnavana investicija bo pripomogla k trajnostnemu razvoju družbe, saj bodo nabavljeni avtobusi, ki bodo manj obremenjevali okolje, prav tako pa tudi kakovostnejši tako za uporabnike kakor voznike.

6. ANALIZA ZAPOSLENIH PO POSAMEZNIH VARIANTAH TER VPLIV NA ZAPOSLOVANJE Z VIDIKA EKONOMSKE IN SOCIALNE STRUKTURE DRUŽBE

6.1. *Analiza zaposlenih po posameznih variantah*

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 31.12.2014 skupno zaposlenih 194 ljudi, od tega 133 na področju prometne operative (122 voznikov, 3 koordinatorji voznega parka, 2 planerja, 3 vhodni dispečerji, 2 vodji oddelka in 1 direktor področja prometne operative zaposlen v upravi družbe).

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.

6.2. *Vpliv na zaposlovanje z vidika ekonomske in socialne strukture družbe*

Načrtovan projekt nima neposrednega vpliva na zaposlovanje, njegov vpliv na ekonomsko in socialno strukturo družbe je posreden.

Vsekakor z vzpostavitvijo ustreznih pogojev za delovanje javnega mestnega potniškega prometa pripomoremo tudi k boljšim pogojem zaposlovanja, cenejšega transporta, ter k trajnostnemu razvoju mesta.

7. OKVIRNI ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z DINAMIKO INVESTIRANJA PO VARIANTAH

7.1. Okvirni časovni načrt izvedbe investicije

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

Tabela 19: Predvideni terminski plan izvedbe

Vrsta aktivnosti	Čas izvedbe
Izdelava in potrditev dokumenta identifikacije investicijskega projekta	November – december 2013
Izdelava in potrditev investicijskega programa za nabavo v letu 2014 vključno z izvedbo	Junij – november 2014
Izdelava in potrditev predinvesticijske zasnove in investicijskega programa za nabave v letu 2015	Maj 2015
Izvedba razpisnega postopka za izbor dobavitelja	Junij – julij 2015
Prijava na razpis za sofinanciranje	Junij 2015
Sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem	Avgust 2015
Dobava avtobusov	Avgust – november 2015
Prevzem avtobusov	November 2015

7.2. Dinamika investiranja po variantah

Ker varianta »brez« investicije ne terja investicijskih vlaganj, je dinamika investiranja prikazana samo za varianto »z« investicijo.

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.

V letu 2014 je bila izvedena nabava novih avtobusov v skupni vrednosti 1,493.743,60 EUR (z 22% DDV).

Tabela 20: Dinamika financiranja v EUR (po stalnih in tekočih cenah) – predvideno v 2015

Vrsta stroška	Do vključno 2014	2015	Skupaj
Nakup avtobusov		1.517.425,00	1.517.425,00
Investicijska dokumentacija		4.620,00	4.620,00
Skupaj - vrednost brez DDV		1.522.045,00	1.522.045,00
DDV 22%		334.849,90	334.849,90
Skupaj - vrednost z DDV (predvideno)		1.856.894,90	1.856.894,90
<i>Že izvedene nabave v letu 2014</i>	1,493.743,60		1,493.743,60
Skupaj (nabave 2014 in 2015)			3,350.638,50

8. OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA POSAMEZNIH VARIANT Z ANALIZO SMISELNOSTI VKLJUČITVE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

8.1. Dinamika financiranja po stalnih in tekočih cenah

Ker varianta »brez« investicije ne terja investicijskih vlaganj, je dinamika financiranja prikazana samo za varianto »z« investicijo.

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. V nadaljevanju je podana le vrednost za nabave, ki so predvidene v letu 2015.

Tabela 21: Dinamika financiranja v EUR (po stalnih in tekočih cenah) – predvideno v letu 2015

Vrsta stroška	2015	Skupaj
Nakup avtobusov	1.517.425,00	1.517.425,00
Investicijska dokumentacija	4.620,00	4.620,00
Skupaj - vrednost brez DDV	1.522.045,00	1.522.045,00
DDV 22%	334.849,90	334.849,90
Skupaj - vrednost z DDV	1.856.894,90	1.856.894,90

Kot že razvidno iz predhodnega poglavja je skupna vrednost predvidenih nabav (že izvedenih v letu 2014 in načrtovanih v letu 2015) ocenjena na 3,350.638,50 EUR.

8.2. Predvideni viri financiranja

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.

V letu 2014 je bila izvedena nabava 5 novih vozil v višini 1,493.743,60 EUR, ki so bila sofinancirana s strani Eko sklada.

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*. Vrednost proračunske postavke znaša 1,856.895 EUR, planirano sofinanciranje s strani Eko sklada je v višini 1,000.000 EUR. Glede na to, da razpis še ni objavljen, so trenutno planirana sredstva v navedeni višini. V kolikor bo možno pridobiti sredstva s strani Eko sklada v višjem znesku se bo delež Mestne občine Maribor ustrezno zmanjšal.

DDV iz naslova predmetne investicije je obravnavan v celoti kot 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.

V nadaljevanju podajamo vire financiranja za nabave, predvidene v letu 2015.

Tabela 22: Predvideni viri financiranja v EUR – upravičeni stroški

viri financiranja	2015	Skupaj	%
Sklad za podnebne spremembe RS Eko sklad RS	1.000.000,00	1.000.000,00	65,90%
MOM	517.425,00	517.425,00	34,10%
Skupaj	1.517.425,00	1.517.425,00	100,00%

Tabela 23: Predvideni viri financiranja v EUR – celotna investicija (nabava v 2015)

viri financiranja	2015	Skupaj	%
Sklad za podnebne spremembe RS Eko sklad RS	1.000.000,00	1.000.000,00	53,85%
MOM	856.894,90	856.894,90	46,15%
MOM - lastna sredstva	522.045,00	522.045,00	28,11%
MOM - povračljiv DDV	334.849,90	334.849,90	18,03%
Skupaj	1.856.894,90	1.856.894,90	100,00%

8.3. Analiza smiselnosti vključitve javno-zasebnega partnerstva

Ker predmetni projekt pomeni zagotovitev pogojev za nemoteno izvajanje javnega mestnega potniškega prometa, ki je v domeni MARPROM, vzpostavitev javno-zasebnega partnerstva za predmetno infrastrukturo ni smiselna in iz vidika investitorja oziroma upravljavca nesprejemljiva.

9. IZRAČUN FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV POSAMEZNIH VARIANT TER OPIS TISTIH STROŠKOV IN KORISTI, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM

9.1. Izračun finančnih kazalnikov

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 2015 do 2025),
- 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 maj 2015,
- Vse vrednosti so podane v EUR.

Na podlagi ugotovitev v poglavju 4.3. navajamo izračune finančnih kazalnikov samo za varianto »z« investicijo. Varianta »brez« investicije terja samo finančna vlaganja iz naslova investicijskega vzdrževanja oziroma zagotavljanja zasilnih pogojev, ne nudi pa ustrezne rešitve oziroma doprinese k ciljem projekta v tolikšni meri kot varianta »z« investicijo, za katero podajamo podrobnejše izračune v nadaljevanju. Analiza se nanaša samo na predvidene nabave v letu 2015 (že izvedeno v 2014 je obravnavano v okviru obstoječega stanja).

IZRAČUN FINANČNIH KAZALNIKOV

STROŠKI

Upoštevani so naslednji stroški:

- a) investicijski stroški za izvedbo predlaganih ukrepov v višini 1.522.045 EUR v letu 2015.

KORISTI

Upoštevane so naslednje koristi:

- a) operativni stroški (kot razlika v pogojih »z« in »brez« investicije) ocenjeno letni prihranek v višini 158.658 EUR – kot razvidno iz tabele v nadaljevanju

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

Tabela 24: Prikaz ocenjenih finančnih prihrankov²⁸

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 1,255 = 9.535,49 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			14.423 EUR
Ocenjen prihranek za 11 vozil			158.658 EUR

Tabela 25: Prikaz finančnih tokov – nediskonitrane vrednosti

Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihranki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2015	1.522.045				-1.522.045
1	2016			158.658		158.658
2	2017			158.658		158.658
3	2018			158.658		158.658
4	2019			158.658		158.658
5	2020			158.658		158.658
6	2021			158.658		158.658
7	2022			158.658		158.658
8	2023			158.658		158.658
9	2024			158.658		158.658
10	2025			158.658		158.658
	Skupaj	1.522.045	0	1.586.584	0	64.539

Tabela 26: Prikaz finančnih tokov – diskonitrane vrednosti

Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihranki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2015	1.522.045	0	0	0	-1.522.045
1	2016	0	0	148.279	0	148.279
2	2017	0	0	138.578	0	138.578
3	2018	0	0	129.513	0	129.513
4	2019	0	0	121.040	0	121.040
5	2020	0	0	113.121	0	113.121
6	2021	0	0	105.721	0	105.721
7	2022	0	0	98.804	0	98.804
8	2023	0	0	92.341	0	92.341
9	2024	0	0	86.300	0	86.300
10	2025	0	0	80.654	0	80.654
	Skupaj	1.522.045	0	1.114.350	0	-407.695

²⁸ Ocena podana s strani upravljavca ob upoštevanju okvirnih podatkov za leto 2013;

Tabela 27: Izračun finančnih kazalnikov

Neto sedanja vrednost (FNPV/C)	-407.695
Interna stopnja donosa (FRR/C)	0,76%
Relativna neto sedanja vrednost	-0,268

9.2. Izračun ekonomskih kazalnikov

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 z dopolnitvami);
- Opazovano obdobje, za katerega je opravljen izračun rentabilnosti je do leta 2025. upoštevana ekonomska doba projekta je 10 let,
- Vrednotenje projekta je opravljeno po stalnih cenah maj 2015.

STROŠKI

Upoštevani so naslednji stroški:

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

KORISTI

Upoštewane so naslednje koristi:

- iz finančne analize, zmanjšane za posredne dajatve,
- preprečeni stroški okvar v višini 64.108,00 EUR (*2100 okvar letno oziroma 47 na avtobus; prihranek = 47 okvar x 11 novih avtobusov x 124 EUR povprečni stroški odprave okvare*)
- prihranki časa ob eventualnih okvarah:
 - o povprečno 517 okvar x 1 ura x 8,82 EUR/uro x povprečno 15 potnikov pomeni skupen minimalni prihranek v višini 68.399,10 EUR
- prihranki iz naslova okoljskih vplivov in preprečitve večjih škod (nesreče,) ocenjeno minimalno 5.000 EUR/avtobus oziroma 55.000 EUR za 11 avtobusov
- skupaj ocenjene eksternalije v višini 187.507,10 EUR.

Tabela 28: Prikaz ekonomskih tokov – nediskontirane vrednosti

Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Eksternalije	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
0	2015	1.522.045,00	0,00	0,00			-1.522.045,00
1	2016	0,00	0,00	130.047,86	187.507,10		317.554,96
2	2017	0,00	0,00	130.047,86	187.507,10		317.554,96
3	2018	0,00	0,00	130.047,86	187.507,10		317.554,96
4	2019	0,00	0,00	130.047,86	187.507,10		317.554,96
5	2020	0,00	0,00	130.047,86	187.507,10		317.554,96
6	2021	0,00	0,00	130.047,86	187.507,10		317.554,96
7	2022	0,00	0,00	130.047,86	187.507,10		317.554,96
8	2023	0,00	0,00	130.047,86	187.507,10		317.554,96
9	2024	0,00	0,00	130.047,86	187.507,10		317.554,96
10	2025	0,00	0,00	130.047,86	187.507,10		317.554,96
	Skupaj	1.522.045,00	0,00	1.300.478,61	1.875.071,00	0,00	1.653.504,61

Tabela 29: Prikaz ekonomskih tokov – diskontirane vrednosti

Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Eksternalije	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
0	2015	1.522.045,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.522.045,00
1	2016	0,00	0,00	121.540,06	175.240,28	0,00	296.780,34
2	2017	0,00	0,00	113.588,84	163.775,96	0,00	277.364,80
3	2018	0,00	0,00	106.157,79	153.061,65	0,00	259.219,44
4	2019	0,00	0,00	99.212,89	143.048,27	0,00	242.261,16
5	2020	0,00	0,00	92.722,33	133.689,97	0,00	226.412,30
6	2021	0,00	0,00	86.656,38	124.943,90	0,00	211.600,28
7	2022	0,00	0,00	80.987,27	116.770,00	0,00	197.757,27
8	2023	0,00	0,00	75.689,04	109.130,84	0,00	184.819,88
9	2024	0,00	0,00	70.737,42	101.991,44	0,00	172.728,86
10	2025	0,00	0,00	66.109,74	95.319,10	0,00	161.428,84
	Skupaj	1.522.045,00	0,00	913.401,75	1.316.971,41	0,00	708.328,16

Tabela 30: Izračun ekonomskih kazalnikov

Neto sedanja vrednost (ENPV/C)	708.328
Interna stopnja donosa (ERR/C)	16,23%
Relativna neto sedanja vrednost(e)	0,465

9.3. Opis stroškov in koristi, ki se ne dajo ovrednotiti z denarjem

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.

10. ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI ZA VSAKO VARIANTO

V varianti »brez« investicije predstavlja največje tveganje varna uporaba obstoječega voznega parka, obstajajo številne možnosti tako za okvare, manjšo zanesljivost obstoječega parka, kakor tudi tveganja za uporabnike (možnost več nesreč, zamud ipd.).

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 31: 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); 	<ul style="list-style-type: none"> - Priprava kvalitetne projektne dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo; - Priprava natančnih popisov del, ki so

			- Pri prekoračitvi predvidenega zneska za izvedbo investicije za več kot 20 %, potreba po novelaciji investicijske dokumentacije	sestavni del razpisne dokumentacije, za čim natančnejšo oceno predvidenih stroškov
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 voznega 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 32: Rezultati analize občutljivosti

Opis spremembe	Interna stopnja donosnosti	Neto sedanja vrednost
Povečanje investicijskih stroškov za 1 %	15,96%	693.108 (-2,15%)
Zmanjšanje koristi za 1 %	16,11%	699.194 (-1,29%)
Zmanjšanje družbenih učinkov za 1 %	16,07%	695.158 (-1,86%)
Osnovna interna stopnja donosnosti	16,23%	708.328

Na podlagi upoštevanja priporočil, da se kot kritične obravnavajo spremenljivke, katerih 1% sprememba povzroči 5 % spremembo osnovne vrednosti NSV, nobena spremenljivka ni kritična. Največji vpliv na izračun neto sedanje vrednosti imajo investicijski stroški. Zato je še posebej pomembno investicijo izvesti v okviru načrtovanih vrednosti oziroma z minimalnimi odstopanji.

Ugotavljamo, da je obravnavani projekt glede na rezultate analize občutljivosti manj rizičen.

11. OPIS MERIL IN UTEŽI ZA IZBIRO OPTIMALNE VARIANTE TER PRIMERJAVA VARIANT S PREDLOGOM IN UTEMELJITVIJO IZBRANE OPTIMALNE VARIANTE

V dokumentu sta bili obravnavani le varianta »brez« in varianta »z« investicijo. V nadaljevanju podajamo primerjavo variant »brez« in »z« investicijo po nekaterih parametrih. Upoštevano je trenutno stanje, torej z že izvedenimi nabavami v letu 2014.

Tabela 33: Primerjava variant

Kriterij	Varianta brez investicije	Varianta z investicijo
Povprečna starost voznega parka	10,1 leto	8,3 leta
Najstarejše vozilo	21 let	15 let
Število vozil s primernim okoljskim standardom (EURO V, EURO V EEV)	24 (46%)	35
Število vozil z vgrajenimi klimatskimi napravami	37 (71%)	48
Število vozil, ki izpolnjuje vse kriterije za prevoz gibalno oviranih oseb	35 (67%)	46

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 nemotenega delovanja izvajanja javnega potniškega prometa.

Ker iz obstoječega stanja izhaja, da je izvedba projekta nujna zaradi dotrajanosti obstoječega voznega parka so pri izboru optimalne variante upoštevani naslednji kriteriji:

- kvaliteta izvajanja javnega mestnega potniškega prometa,
- varnost izvajanja javnega mestnega potniškega prometa tako za potnike kot voznike,
- prihranki iz naslova vzdrževanja in goriva,
- prihranki iz naslova okvar,
- vpliv na okolje.

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« nesprejemljiva.

Na podlagi vsega navedenega je nujno pristopiti k posodobitvi voznega parka in nadaljnji izdelavi investicijske dokumentacije.

