



**MESTNA OBČINA MARIBOR
ŽUPAN**

Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor,
www.maribor.si, email: mestna.obcina@maribor.si

GMS - 761

Številka: 37100-18/2018

Datum: 24.9.2018

MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 39. SEJI MESTNEGA SVETA MESTNE OBČINE
MARIBOR**

**NASLOV
GRADIVA: VZPOSTAVITEV IN OBRATOVANJE SISTEMA
IZPOSOJE/SOUPORABE KOLES V MESTNI OBČINI MARIBOR -
dokument investicijskega programa (IP)**

**GRADIVO
PRIPRAVIL: UNIVERZA V MARIBORU dr. Marjan LEP**

**GRADIVO
PREDLAGA: dr. Andrej Fištravec, župan**

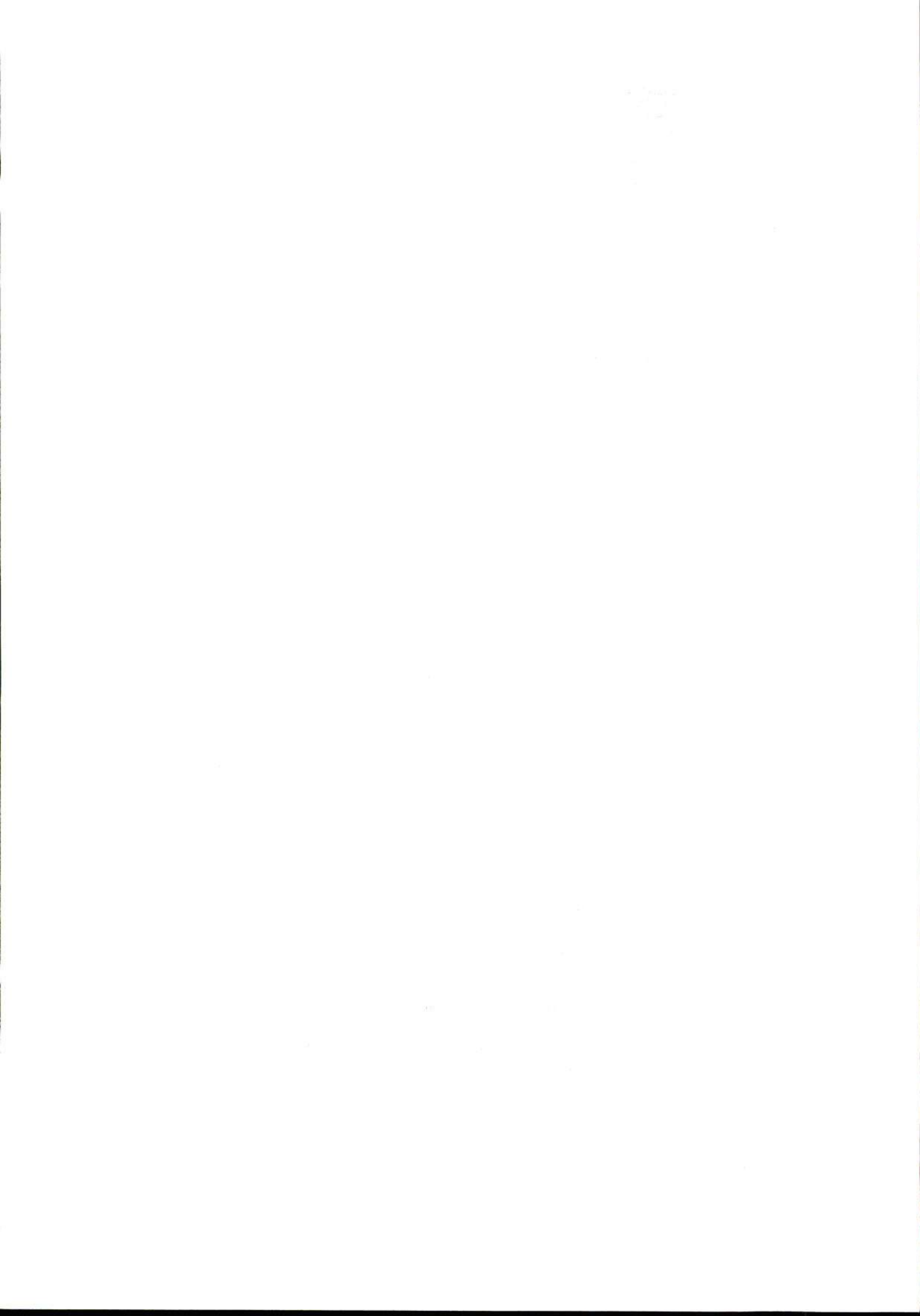
**POROČEVALEC: Uroš Kosi, vodja sektorja
Marjan Lep, Univerza v Mariboru**

PREDLOG SKLEPOV:

- 1. Mestni svet Mestne občine Maribor potrdi Investicijski program za vzpostavitev in obratovanje sistema izposoje/souporabe koles v Mestni občini Maribor**
- 2. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme sklep, da se v skladu s potrjenim dokumentom IP in ugotovitev, da je sistem po modelu JZP najprimernejši, odpre nova proračunska postavka Ukrepi trajnostne mobilnosti – sistem souporabe koles v višini 15.000 EUR, sredstva v višini 15.000 EUR se v letu 2018 zagotovijo s prerazporeditvijo iz PP 152200 - Sofinanciranje infrastrukture ob izgradnji državnih cest.**
- 3. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme sklep, da se odpre se novi NRP Vzpostavitev in obratovanje sistema izposoje/souporabe koles v MOM. V letu 2018 je vrednost projekta 15.000 EUR, v letu 2019 455.500 EUR, v letu 2020 124.500 EUR in v letu 2021 124.500 EUR.**

dr. Andrej Fištravec
župan Mestne občine Maribor

Priloge:
- Obrazložitev



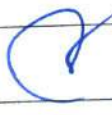
Številka: 37100-18/2018

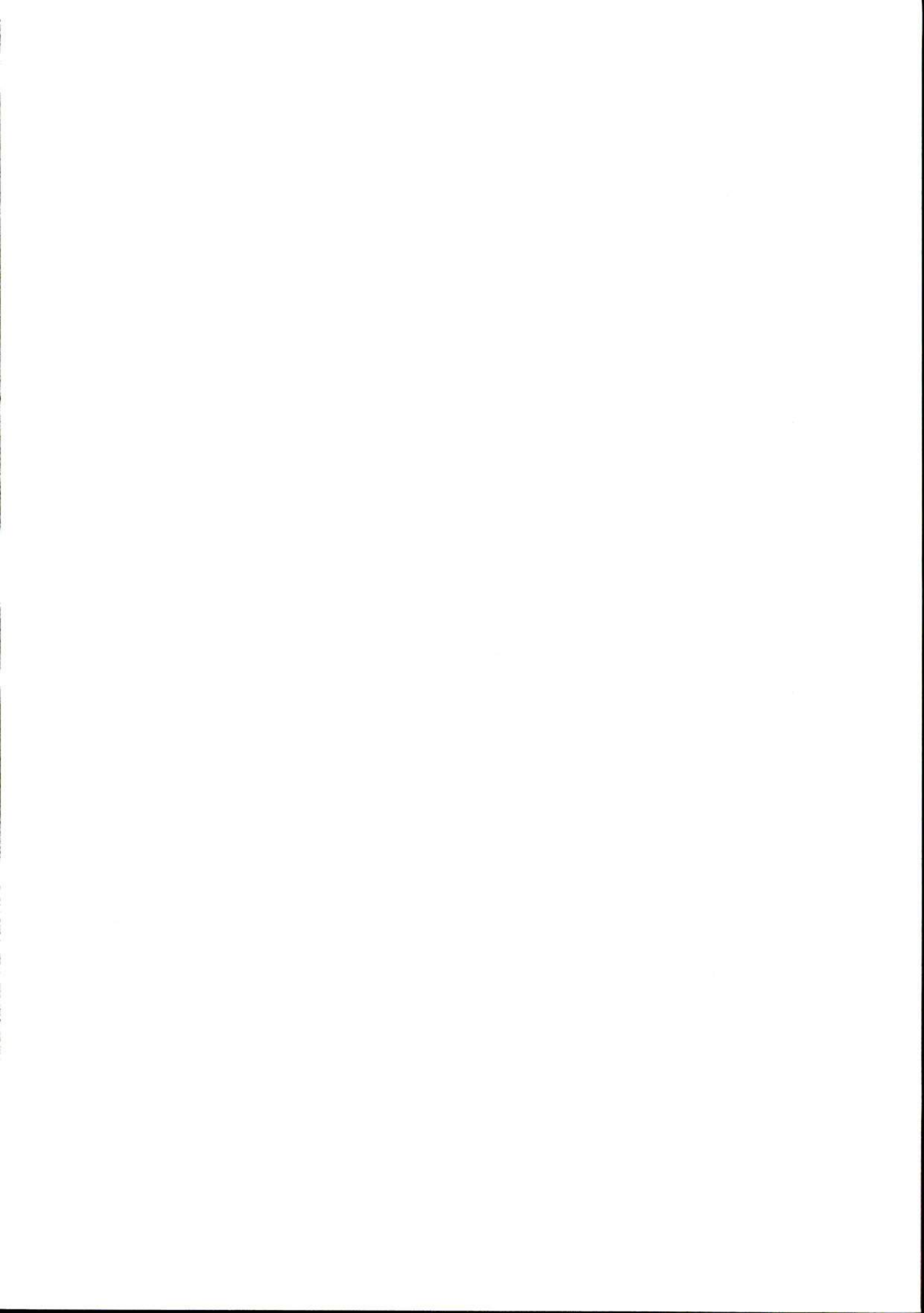
Datum: 03.09.2018

PODPISNI LIST
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 39. SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR

Naslov gradiva:	VZPOSTAVITEV IN OBRATOVANJE SISTEMA IZPOSOJE/SOUPORABE KOLES V MESTNI OBČINI MARIBOR - dokument investicijskega programa (IP)
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	dokument investicijskega programa (IP)

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Dr. Marjan LEP	Univerza v Mariboru	24.9.2018	
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Vili EISENHUT Sekretar	Sektor za komunalno in promet	26.9.2018	
Dodatni pregled na predlog pripravljavca	Branka Krajnc	Sekretariat za splošne zadeve	10.10.18	
Dodatni pregled na predlog pripravljavca :	Marija Kaučič	Urad za UKPP finance in proračun	/	
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	1.10.2018	
Gradivo pregledal direktorica MU	Mag. Mateja CEKIČ		2.10.2018	
Gradivo podpisal župan:	Dr. Andrej FIŠTARVEC	Kabinet župana		



OBRAZLOŽITEV

OPIS TRENUTNEGA STANJA

Mestni svet MOM je Dokument identifikacije investicijskega projekta sprejel 23.11.2017 na svoji 30. redni seji.

DIIP ugotavlja, da investicijski projekt presega vrednost 500.000 EUR. Skladno s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (URL RS, št. 60/06; 54/10), je za investicijske projekte, ki presegajo vrednost 500.000 EUR, potrebno pripraviti investicijski program

Glede na izbor in odločitev v DIIP –u o varianti »z« investicijo je bilo potrebno nadaljevati in pripraviti Investicijski program. Ker je na MOM zasebni partner že podal Vlogo o zainteresiranosti za izvedbo projekta po sistemu javno zasebnega partnerstva, je potrebno ob pripravi Investicijskega programa pripraviti tudi Oceno upravičenosti izvedbe javno zasebnega partnerstva.

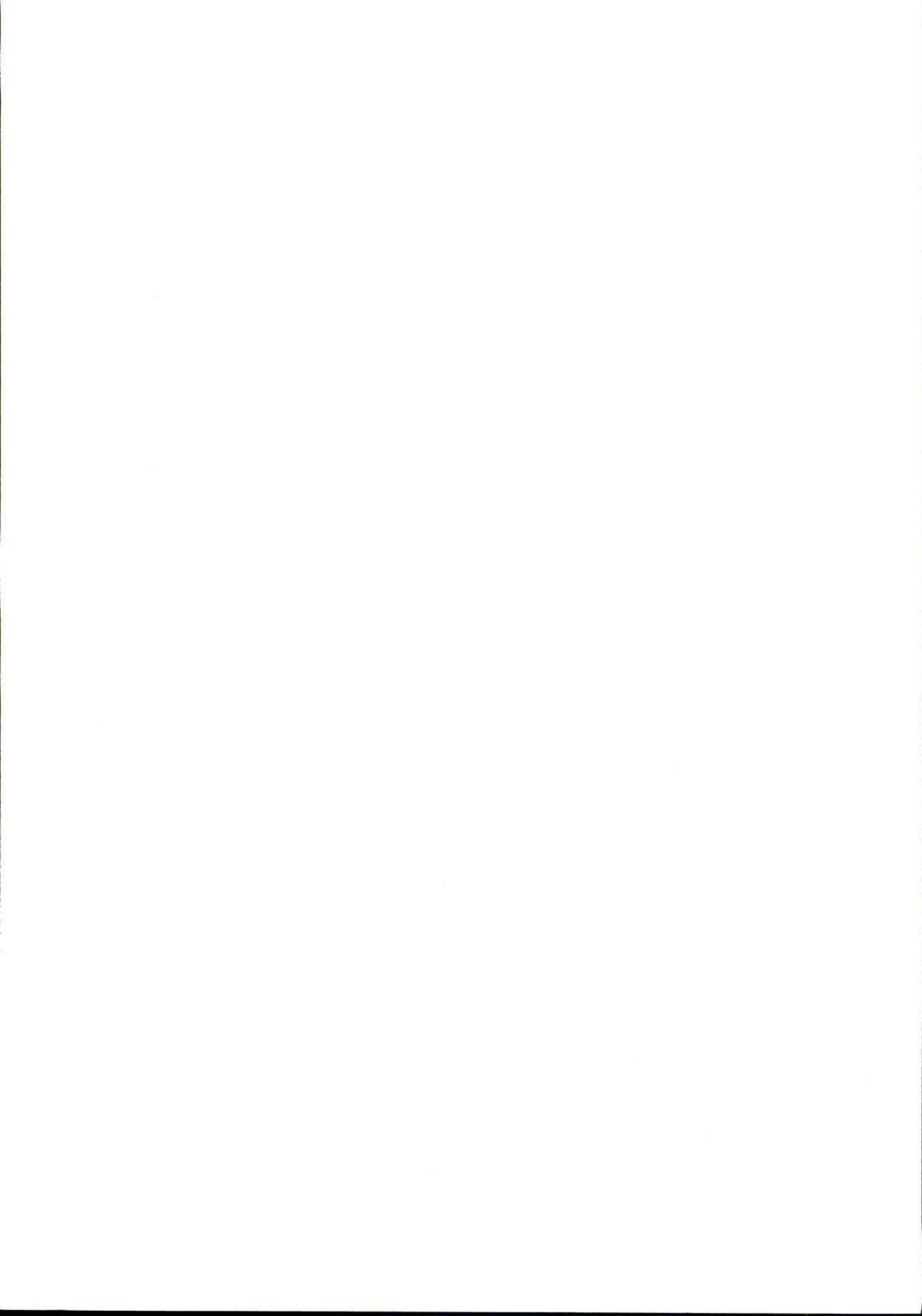
Po obravnavi potrebne dokumentacije na Mestnem svetu MOM, je potrebno pripraviti razpis za izbiro izvajalca ali zasebnega partnerja, odvisno od sprejetih odločitev.

Namen projekta Vzpostavitev sistema izposoje/souporabe koles v Mestni občini Maribor (v nadaljevanju MOM) je vzpostavitev sistema izposoje/souporabe koles MOM, ki je namenjen občanom MOM in obiskovalcem. Z možnostjo izposoje koles jim želimo omogočiti trajnosten, okoljsko, zdravstveno in energetsko učinkovit način prevoza po mestu. Mestna občina Maribor si že od leta 2013 prizadeva k zmanjšanju motoriziranega prometa v mestu, zmanjšanju izpustov nevarnih snovi v zrak in manjši rabi fosilnih goriv v prometu. S sistemom izposoje koles bo pripomogla k čistejšemu zraku in zmanjšanim emisijam hrupa v mestu ter posledično izboljšanju zdravja občanov. Hkrati se bo zmanjšala tudi raba energije v prometu. Mesto že nekaj let aktivno vlaga v izboljšanje kolesarske infrastrukture. S povečanjem uporabe koles v mestu predvidevamo, da se bodo s tem izboljšali tudi delovni in življenjski pogoji v mestu.

Priprava investicijske dokumentacije se je pričela na pobudo zasebnega ponudnika. Podjetje Europlakat d.o.o. je na Mestno občino Maribor naslovilo Vlogo o zainteresiranosti vlaganj zasebnega partnerja v vzpostavitev »MBajk – sistema izposoje koles v mestu Maribor«. V skladu z Zakonom o javno – zasebnem partnerstvu (Ur.l. RS, št. 127/06) mora občina izvesti postopke za ugotavljanje javnega interesa na projektu.

CILJ PROJEKTA

Spodbujanje čistih in energetsko učinkovitih trajnostnih načinov mobilnosti v urbanih območjih je postalo gonilo razvoja, saj cestni promet narašča, večja se poraba goriv,



povečuje se število prometnih nesreč, zastojev, emisij toplogrednih in strupenih plinov, obenem se zmanjšuje število uporabnikov javnega prevoza, ukinjajo se železniške in avtobusne proge. Prizadeti so predvsem socialno šibkejši, starejši, otroci in prebivalci odročnejših krajev. Izziv je najti rešitev za uskladitev ekonomske rasti in socialnih zahtev po mobilnosti z okoljskimi in drugimi stroški prometa. Trajnostna mobilnost je eno od ključnih področij trajnostnega razvoja. Pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne mobilnosti za vse ob minimizaciji nezaželenih stranskih učinkov. Z ukrepi prometne politike moramo zagotoviti, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih, tveganju in porabi naravnih virov. Z naraščanjem negativnih učinkov avtomobilskega prometa raste tudi želja po spremembah.

Cilji projekta vzpostavitve kolesarskih izposojevalnic so:

- dopolnitev javnega prevoza,
- izboljšati energetske in ekološke učinkovitosti pri premagovanju krajših razdalj,
- zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v centru mesta Maribor in blažiti podnebne spremembe,
- zmanjšati emisije prašnih delcev in drugih onesnaževal, ki vplivajo na kvaliteto zraka v mestu in s tem zmanjšati negativne vplive na okolje v mestu,
- izboljšanje javnega zdravja občanov, saj se priporoča 15 min na dan kolesarjenja ali hoje za ohranjanje vitalnosti,
- izboljšati učinkovitost na delovnem mestu, ker fizična aktivnost pred, med in po delu blagodejno vpliva na zdravje in delovno učinkovitost.

Splošni cilji:

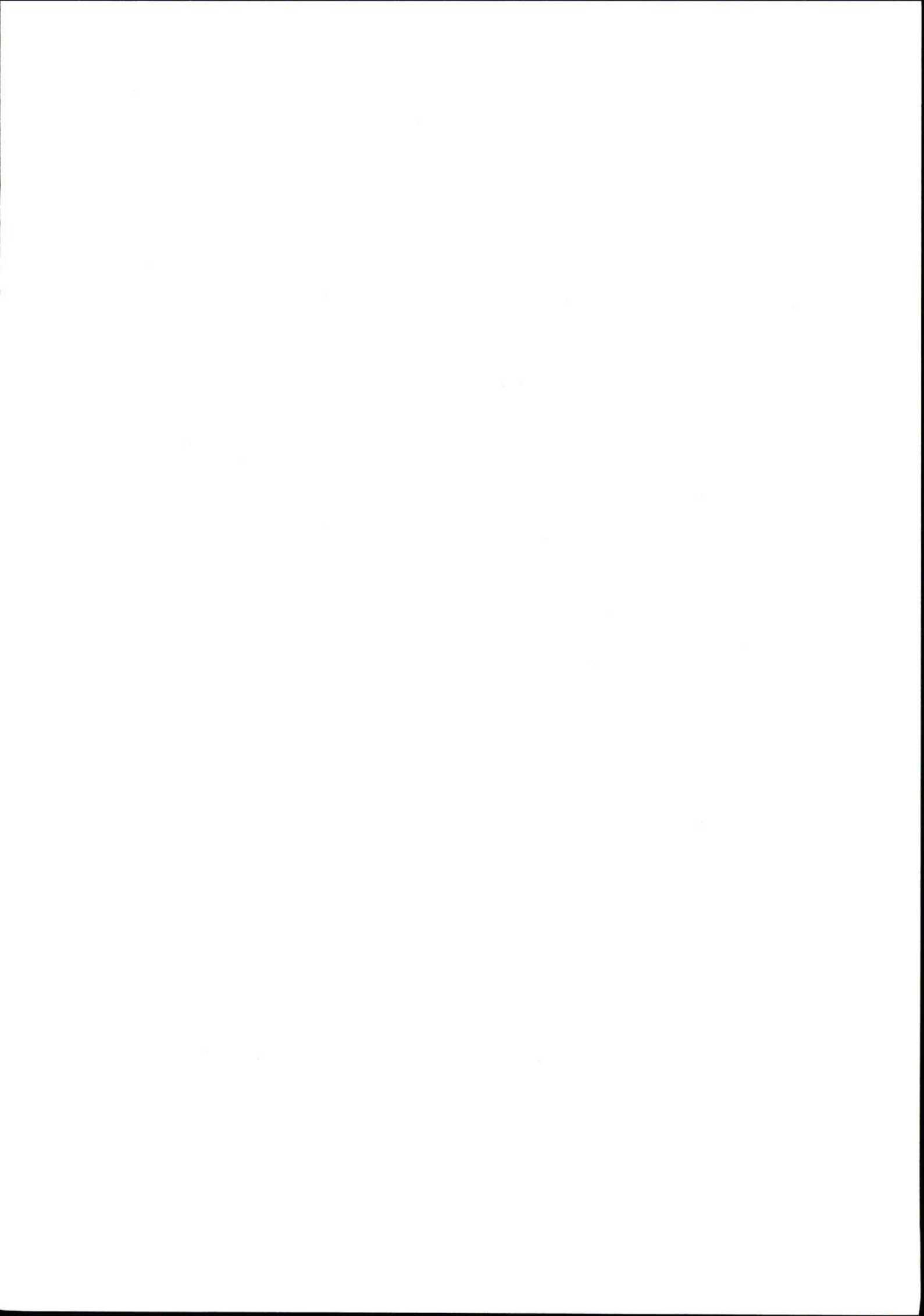
- povečati uporabo koles v mestu,
- pozitivno vplivati na zdravje ljudi,
- zmanjšati rabo energije,
- zmanjšati emisije toplogrednih plinov,
- zmanjšati negativne vplive na okolje zaradi avtomobilov v centru mesta,
- zagotoviti sistem izposoje koles, ki deluje 24 ur na dan, vse dni v letu,
- vzpostavitev brezplačnega sistema, enostavnega za uporabo.

Specifični cilji:

- vzpostaviti 12 izposojevalnih mest za kolesa in
- ponuditi najmanj 120 koles za izposajo.

POJASNILO O SPREMEMBAH GLEDE NA PREDHODNI DOKUMENT

Finančni del investicijskega programa se pripravi neodvisno od determinant »promotorske vloge«, ki temelji na modelu poračunavanja stroškov delovanja sistema v zameno za pravice do oglaševanja.



Do sprememb je prišlo zaradi dejstva, da so planske dobe vzpostavitve sistema »bike-sharing« bistveno daljše, kot obstoječe pogodbe »promotorja« o oglaševanju. Obstoječe in načrtovane površine, ki jih želi investitor (MOM) oddajati ali oddati v najem za oglaševanje, v trenutku priprave investicijskega programa niso dorečene do te mere ali do dovolj dolgih rokov, da bi bilo možno izdelati natančnejši finančni načrt zgolj na principu »zamenje za pravice do oglaševanja«.

Investicijski program se pripravlja za plansko dobo investicije 15 let, saj je to bolj razumna doba za tovrstne investicije. Je bistveno daljša od amortizacijske dobe vse opreme (koles, stojal, elektronskih ključavnic). Spremembo utemeljujemo tudi z dejstvom, da je za možen poslovni model, ki je vezan na oddajo določenega števila javnih površin za oglaševanje, razumnejši krajši rok (15 let).

S skrajšanjem planske dobe investicije, katere bistven strošek je strošek obratovanje oziroma vzdrževanja (in ne toliko strošek vzpostavitve sistema), se ocenjena vrednost investicije zmanjša pod 2.500.000 eurov ter se zanjo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (člen 4) izdelata investicijski program.

V investicijskem programu je nakazana tudi možnost razširitve programa v tako imenovani drugi časovni fazi, kjer bi se ponudba razširila tako, da bi geografsko pokrivala celotno območje mesta Maribora.

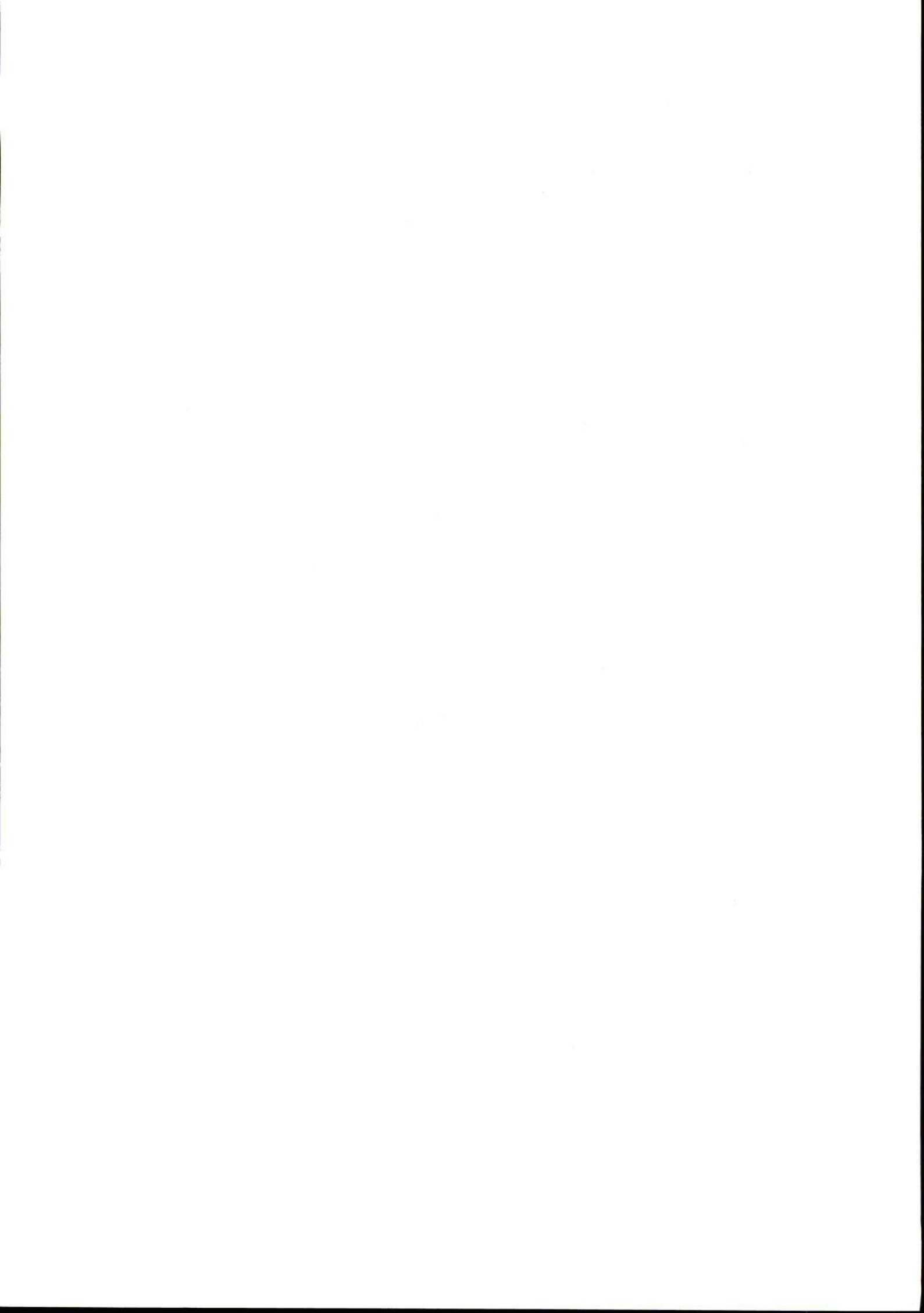
VARIANTE FINANCIRANJA PROJEKTA

V tem investicijskem programu sta primerjani dve osnovni varianti financiranja programa:

- Financiranje s strani Mestne občine Maribor po modelu »lokalna skupnost« vzpostavi sistem ter ga upravlja s svojim podjetjem«;
- Vzpostavi se financiranje po modelu javno-zasebnega partnerstva (JZP)

Za varianto JZP sta prikazani dve obliki:

- Financiranje s strani Mestne občine Maribor po naročniškem modelu JZP; »pogodba z izbranim izvajalcem, da za določeno vrednost vzpostavi in vzdržuje sistem«.
- Financiranje po koncesijskem modelu JZP, kjer zasebni partner financira vzpostavitev in vzdrževanje sistema v zameno za določene pravice.



OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO VARIANTAH

Stroški MOM za vzpostavitev in upravljanje sistema s svojim podjetjem v stalnih cenah

	EUR
Skupaj odlivi MOM v obdobju 2018-2023	3.076.200
Skupaj prilivi MO v obdobju 2018-2023	312.000
Strošek za MOM v obdobju 2018-2023	2.764.200

Stroški MOM za vzpostavitev in upravljanje sistema spo modelu JZP v stalnih cenah (vključen DDV)

	EUR
Skupaj odlivi MOM v obdobju 2018-2023	2.467.000
Skupaj prilivi MO v obdobju 2018-2023	324.000
Strošek za MOM v obdobju 2018-2023	2.143.000

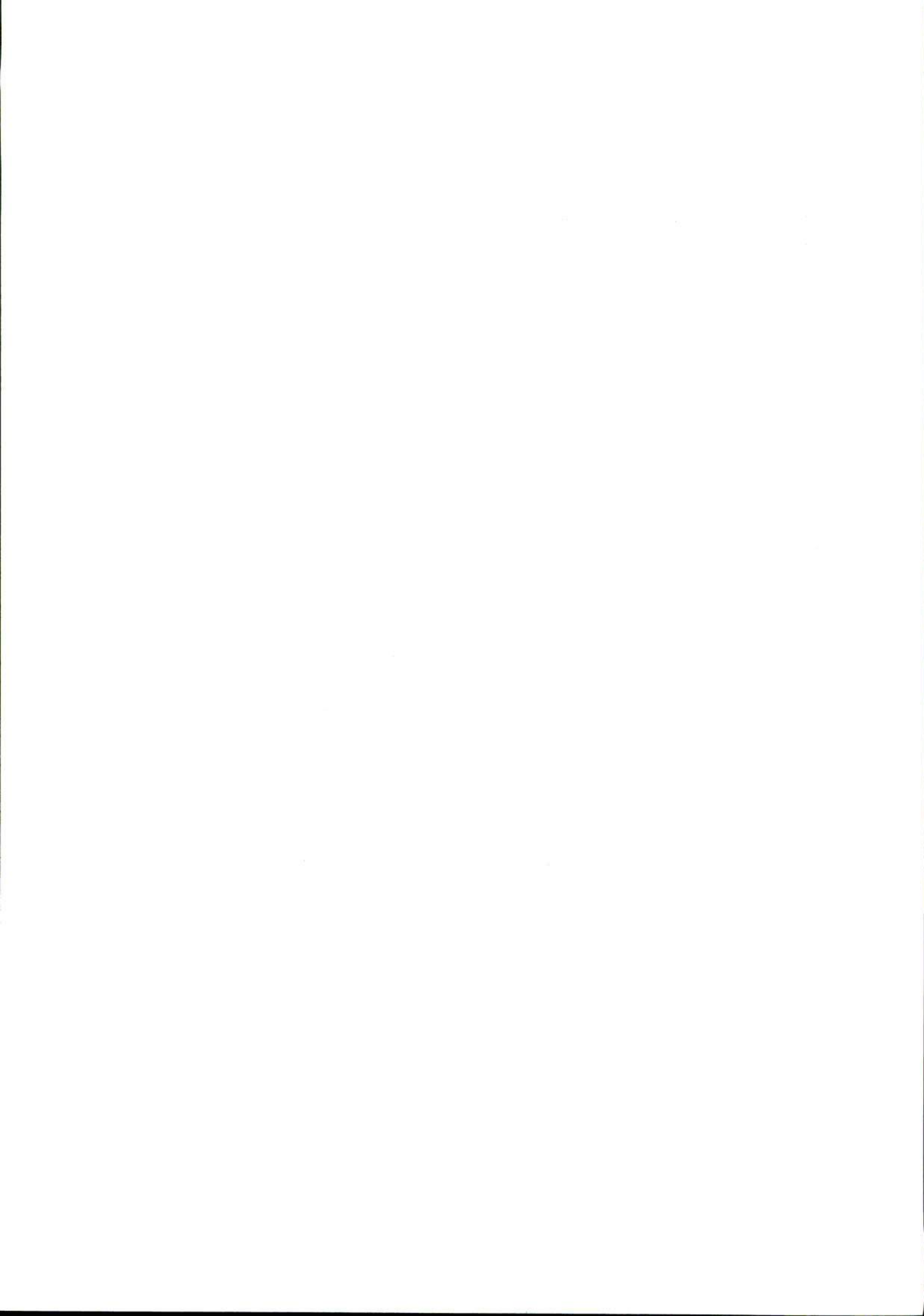
ZAKLJUČEK

MOM ne bo izvajala projekta zaradi neposredne finančne donosnosti vloženih sredstev, temveč zaradi pričakovanih posrednih koristi, predvsem:

- Zmanjšanje negativnih eksternih stroškov motornega prometa
- Povečanih prihodkov od obiskovalcev in turistov, zaradi urejenega in atraktivnega mestnega središča

Mestnemu svetu Mestne občine Maribor se na podlagi analize družbenih, okoljskih, zdravstvenih učinkov projekta izposoje/souporabe koles predlaga, da dokument potrdi. Na podlagi navedenih pozitivnih rezultatov ekonomskega toka uvedbe sistema po modelu JZP, predlagamo MS MOM, da potrdi sklep o odprtju nove proračunske postavke in NRP, s čem se zagotovijo proračunska sredstva za uvedbo sistema izposoje oziroma souporabe koles v MOM.

Pripravil:
Uroš Kosi, vodja SKP





Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo

Vzpostavitev in obratovanje sistema izposoje/ souporabe koles v Mestni občini Maribor

DOKUMENT INVESTICIJSKEGA PROGRAMA (IP)



Souporaba koles pred poslopijem Evropske komisije v Bruslju

Številka projekta: UM FGPA 12-2018-ML

Maribor, september 2018

Izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/2006, Spremembe: Ur.l. RS, št. 54/2010, Ur.l.RS, št.27/2016).

Kazalo vsebine

1	UVODNO POJASNILO	6
1.1	Predstavitev investitorja	6
1.2	Predstavitev izdelovalcev investicijskega programa	6
1.3	Namen in cilj investicijskega programa	7
1.4	Povzetek predhodno izdelanih študij (DIIP)	7
1.5	Pojasnilo o spremembah, glede na predhodni dokument (DIIP)	10
2	Povzetek investicijskega programa	11
2.1	Namen investicije	11
2.2	Cilji investicije	12
2.3	Območje izvajanja operacije in plan izvedbe	12
2.4	Ocenjena vrednost investicije	12
2.5	Ekonomska upravičenost investicije	14
3	NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, STROKOVNIH DELAVCEV TER UPRAVLJAVCA	16
3.1	Investitor	16
3.2	Upravljanje projekta v fazi delovanja oz. obratovanja	16
3.3	Izdelovalec investicijske dokumentacije	17
3.4	Predstavitev investitorja	17
4	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	18
4.1	Predmet investicije	18
4.2	Analiza stanja mobilnosti	19
4.3	Opis potreb, ki jih bo investicija zadovoljevala	20
4.4	ANALIZA usklajenosti investicije s strategijami in usmeritvami	21
4.4.1	Evropske strategije in politike	21
4.4.2	Državne strategije in politike	21
4.4.3	Kolesarska strategija Maribora in Celostna prometna strategija za Maribor	22
4.4.4	Trajnostna urbana strategija za Maribor (TUS) in Izvedbeni načrt (IN TUS)	23
4.4.5	CTN, steber 4.4	23
5	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI	24
6	TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL	26
6.1	Opis programa - investicije	26
7	ANALIZA ZAPOSLENIH	28
8	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA	29
8.1	Opredelitev vrste projekta	29
8.2	Ocena investicijskih stroškov	29
9	ANALIZA LOKACIJ	32
10	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJE NA OKOLJE	38
11	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA	39
13	Načrt financiranja	40
13.2	Varianta 1: Mestna občina Maribor vzpostavi sistem ter ga upravlja s svojim podjetjem	41
13.3	Varianta 2: Projekt se izvede v javno-zasebnem partnerstvu	42
13.3.1	Varianta 2_1: Naročniški model JZP	43
13.3.2	Varianta 2_2: Koncesijski model JZP	43
14	VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI	45
14.1	Koristi zmanjšanja eksternih stroškov prometa	45
14.2	Pozitivne posredne koristi	46
15	ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	48
16	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	49
PRILOGA:		50
Preveritev izvedljivosti poslovnega modela JZP, kjer zasebni partner izvaja dejavnost v zameno za odstopljene pravice		50



Kazalo tabel

TABELA 1:	Negativni učinki motoriziranega prometa	8
TABELA 2:	Specifikacija vseh stroškov programa - investicije in obratovanje - v stalnih cenah (za 12 postaj s 120 kolesi), DDV vključen:	13
TABELA 3:	Specifikacija koristi projekta v stalnih cenah	14
TABELA 4:	Ekonomski tok investicije (izbrane variante 2).....	15
TABELA 5:	Stroški MOM za vzpostavitev in upravljanje sistema po modelu JZP v stalnih cenah (vključen DDV)	15
TABELA 6:	Izpostavljeni cilji CPS za steber »Izkoristiti potenciale kolesarjenja«	23
TABELA 7:	Osnovni nabor lokacij.....	27
TABELA 8:	Število vzpostavljenih izposojevalnic in razpoložljivih koles.....	27
TABELA 9:	Razširjeni nabor lokacij (druga faza oz. širitev sistema):.....	27
TABELA 10:	Napoved inflacije/diskontna stopnja	30
TABELA 11:	Specifikacija vseh stroškov programa v stalnih cenah (12 postaj s 120 kolesi, vključen DDV):	31
TABELA 12:	Specifikacija vseh stroškov programa v tekočih cenah (12 postaj s 120 kolesi, vključen DDV):	31
TABELA 13:	Lokacije predvidenih izposojevalnic koles v 1. fazi	33
TABELA 14:	Potovalne navade v MOM, stanje in napovedi	38
TABELA 15:	Okvirni terminski plan vzpostavitve sistema.....	39
TABELA 16:	Stroški MOM za vzpostavitev in upravljanje sistema s svojim podjetjem v stalnih cenah	41
TABELA 17:	Stroški MOM za vzpostavitev in upravljanje sistema po modelu JZP v stalnih cenah (vključen DDV)	42
TABELA 18:	Neto denarni tok variante 1	44
TABELA 19:	Neto denarni tok variante 2	44
TABELA 20:	Specifikacija koristi projekta v stalnih cenah	45
TABELA 21:	Ekonomski tok variante 1	47
TABELA 22:	Ekonomski tok variante 2	47
TABELA 23:	Vložki javnega (MOM) in zasebnega partnerja v stalnih cenah (samo prva faza, 12 postaj z 120 kolesi):	50

1 UVODNO POJASNILO

1.1 Predstavitev investitorja

Naziv Mestna občina Maribor
Kratika institucije MOM
Naslov: Ulica Heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba: Dr. Andrej Fištravec, župan

Žig:

Podpis odgovorne osebe:

Telefon: +386 2 220 10 00
Fax: +386 2 220 10 07
E-pošta: Mestna.obcina@maribor.si
Davčna št.: SI12709590
Matična št.: 5883369
TRR: 01270-0100008403

1.2 Predstavitev izdelovalcev investicijskega programa

Naziv ustanove: Univerza v Mariboru, FGPA
Naslov: Smetanova 17, 2000 Maribor

Vodja projekta:

Dr. Marjan Lep

Izdelovalci:

Mitja Klemenčič, mag. Marko Čelan

Telefon:

+ 386 2 2294 368

e-pošta:

marjan.lep@um.si



Podpis:

1.3 Namen in cilj investicijskega programa

Namen investicije je spodbujati trajnostno mobilnost, konkretnije uporabo koles tudi s pomočjo sistema za izposajo/souporabo koles. S tem ukrepom želi MOM povečati kakovost bivanja, predvsem z zmanjšanjem izpustov motornega prometa, izboljšanjem zdravja in bolj privlačnimi ulicami in trgi.

Cilj investicije je vzpostavitev sistema izposoje/souporabe koles v MOM. Na dvanajstih lokacijah v širšem mestnem središču se bo ponujalo 120 koles, namenjeno izposoji. Kolesa so namenjena tako stalnim uporabnikom, kakor tudi občasnim obiskovalcem.

1.4 Povzetek predhodno izdelanih študij (DIIP)

Investicijski program (IP) je pripravljen na podlagi Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP), izdelanega novembra 2017 (vir: <http://www.maribor.si/dokument.aspx?id=31882>; vzeto 24.11.2017). Ta je bila pripravljena na podlagi pobude zasebnega ponudnika, podjetja »Europlakat d.o.o.«, ki je na Mestno občino Maribor (MOM) naslovilo Vlogo o zainteresiranosti vlaganji zasebnega partnerja v vzpostavitev »MBajk – sistema izposoje koles v mestu Maribor«. V skladu z Zakonom o javno zasebnem partnerstvu je v tej fazi podjetje Europlakat d.o.o. »promotor«¹.

DIIP ugotavlja, da investicijski projekt presega vrednost 500.000 €. Skladno s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, je za investicijske projekte, ki presegajo vrednosti 500.000 EUR **potrebno pripraviti investicijski program**.

Projekt sicer ustvarja neposredne prihodke, a so ti ocenjeni na vrednosti, ki pokrivajo približno 15% stroškov investicije, zato se kot koristi projekta upoštevajo predvsem zmanjšani eksterni stroški zaradi zmanjšane uporabe osebnega avtomobila ter zaradi povečanja zdravja prebivalcev. Vzpostavitev sistema izposoje/souporabe (javnih) koles je

- dobra in potrebna dopolnitev sistemu mobilnosti v mestu, namenjen predvsem vzpostavitvi možnosti, da bi se kratka potovanja znotraj mestnega območja v večji meri opravljala s kolesi,
- ponudba, ki ga sodobna mesta, ko se deklarirajo za pametna in trajnostno naravnana, enostavno morajo imeti.

Iz zgoraj navedenih vzrokov, kakor tudi iz splošnih ekonomskih, okoljskih in zdravstvenih vidikov, je »neka« oblika souporabe/izposoje koles **v javnem interesu**. Osnovne oziroma **minimalne zahteve** do sistema, ki bi bil v javnem interesu, so:

- zadostno minimalno število izposojevalnic (vsaj 10, s skupaj vsaj 100 kolesi),
- ustrezna prostorska razporeditev: pri največjih generatorjih prometa v medsebojni oddaljenosti do 500m,
- »obratovanje« sistema po principu 24/7: vse leto, vsak dan, štiriindvajset ur,
- preprostost uporabe,
- robustnost koles in opreme,
- vzdrževanje sistema, predvsem servisiranje koles, kakor tudi prerazporejanje razpoložljivih koles tekom dneva sta pomembna elementa, ki bistveno vplivata na dejansko ceno delovanja sistema in mora biti opredeljena kot minimalni zahtevani prag,

¹ ZJZP, člen 5: »promotor« je v smislu tega zakona pravna ali fizična oseba, ki je zainteresirana za javno-zasebno partnerstvo in poda vlogo o zainteresiranosti za izvedbo javno-zasebnega partnerstva.

- tarife za uporabo sistema morajo biti privlačne oziroma simbolične, tako da jih redni uporabniki občutijo kot »brezplačne«.

Med možnimi oziroma obstoječimi oblikami ponudbe (izposoje) koles v MOM, ponudnikov, ki bi zadostili zgoraj navedenim kriterijem ni. Veliko mest popisuje svoj sistem izposoje koles ter ga opredeljuje kot »primer dobre prakse«. V DIIPu je poudarek na sistemu, kot ga ponuja podjetje JCDecaux s sedežem v Franciji.

DIIP ugotavlja, da bi delujoč sistem v veliki meri »pokrival« splošne in konkretne cilje številnih strateških in akcijskih dokumentov (predvsem celostnih prometnih strategij); predvsem »zmanjšanje odvisnosti od avtomobila«, »zmanjšanje ali zaustavitev rasti osebnega avtomobilskega prometa v mestnem središču ob hkratnem povečanju privlačnosti mesta za bivanje in obiskovalce«.

Obravnavani sta dve varianti:

- **Varianta »brez investicije«**
- **Varianta »izvedba investicije«**

Varianta »brez investicije« zmanjšuje možnosti bistvenega zmanjšanja eksternih stroškov, ki jih povzroča cestni motorni promet, predvsem v mestnih središčih.

TABELA 1: Negativni učinki motoriziranega prometa

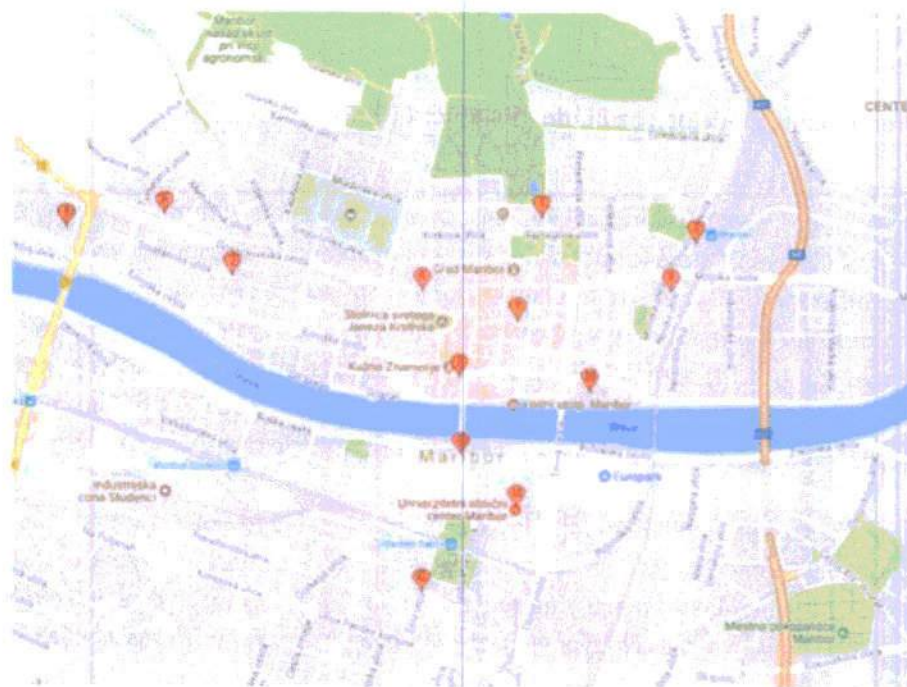
Nesreče	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ekonomska škoda ○ Zdravstvene težave
Zastoji	<ul style="list-style-type: none"> ○ Izguba časa ○ Direktna ovira za nekatere vrste transporta ○ Stres ○ Ekonomska škoda ○ Zmanjšana mobilnost
Hrup	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zdravstveni problemi ○ Stres ○ Neudobno okolje za življenje
Izpušni plini	<ul style="list-style-type: none"> ○ Onesnaženje zraka ○ Spreminjanje podnebja ○ Zdravstveni problemi
Infrastruktura	<ul style="list-style-type: none"> ○ Škodljiv vpliv na biodiverzitetu ○ Odrezane lokalne skupnosti, ki jim prometna infrastruktura prinaša le nezaželene stranske učinke ○ Uničenje okolja

Varianta »izvedba investicije« predvideva, da se investicija v infrastrukturo in sistem izposoje/souporabe koles vzpostavi. Z investicijo želimo doseči, da bo potovalcem na območju Mestne občine Maribor omogočena osebnim vozilom alternativna izbira prevoznega sredstva, s čemer se bodo zmanjšali tudi eksterni stroški prometa. DIIP opisuje varianto »z investicijo« z dvema podvariantama tehnološke izvedbe:

- Postaje z uporabo električne napeljave, s terminalom ter »pametnimi ključavnicami«
- Postaje »brez« električne napeljave (poenostavljeno: »samo stojala«)

Varianti sta primerjani po metodi MCA (večkriterijska analiza) s petimi kriteriji, kjer ima kriterij investicijskih stroškov dvojno težo, s preprostim točkovanikom. Po tej analizi je v bistveni prednosti varianta »z investicijo«, v izvedbi s pametnimi ključavnicami.

SLIKA 1: Predlagane makrolokacije izposojevalnic



MESTNA OBČINA MARIBOR	SMETANOVA
ŽELEZNIŠKA POSTAJA	AVTOBUSNA POSTAJA
GLAVNI TRG	TRG LEONA ŠTUKLIJA
SNG - UNIVERZA	LENT - STARA TRTA
UŠC	LIUBLJANSKA - UKC
GOSPOSVETSKA	ŽITNA - II. GIMNAZIJA

(vir: DIIP, povzeto po promotorski vlogi)

Ker je celotna investicija sestavljena iz vrste stroškovnih elementov z možnimi velikimi cenovnimi razponi, je **ocena vrednosti investicije** vzpostavitve in obratovanja sistema pripravljena po metodi analize stroškov vzpostavitve in obratovanja primerljivih sistemov². Ti so pokazali, da so kapitalski stroški vzpostavitve sistema velikostnega reda 3.000 €/kolo. V kapitalne stroške so vključeni³ nakup koles, oprema na postajališčih, programska in strojna oprema, lastniške kartice za izposajo, nakup ali najem vozil za distribucijo koles in namestitvev opreme.

Stroški obratovanja⁴ (vzdrževanje sistema, distribucija koles do postajališč, stroški osebja, pisarniški stroški, stroški prostorov za servisiranje koles, zavarovanje, vzdrževanje in »gostovanje« spletne strani, električna energija, članske kartice) so velikostnega reda 1300 € / kolo / leto.

DIIP je pripravljen za plansko dobo investicije 20 let. V planski dobi je celotna vrednost investicije ocenjena na 3.600.000 €. (DIIP, tabela 7, stran 28).

² Dejansko so v referenčnih študijah obdelani nekoliko večji sistemi (kot Lyon, ...) z vsaj 300 kolesi...

³ Originalni izrazi v izvorni literaturi: *Bicycle purchase, docking station equipment and construction, license or purchase of the back-end system used to operate the equipment, member access cards, purchase or rental of maintenance and distribution vehicles, and installation.*

⁴ Originalni izrazi v izvorni literaturi: *Operating costs include maintenance, distribution, staff, insurance, office space, storage facilities, website hosting and maintenance, electricity charges for the docking stations, membership cards and warehouse/storage fees.*

Med številnimi poznanimi poslovnimi modeli po svetu⁵, je v DIIPu predlagan model imenovan **ponudnik izvaja projekt v zameno za pravice do oglaševanja**.

1.5 Pojasnilo o spremembah, glede na predhodni dokument (DIIP)

1. Finančni del investicijskega programa se pripravi neodvisno od determinant »promotorske vloge«, ki temelji na modelu poračunavanja stroškov delovanja sistema v zameno za pravice do oglaševanja. Do te spremembe je prišlo zaradi dejstva, da so planske dobe vzpostavitve sistema »bike-sharing« bistveno daljše, kot obstoječe pogodbe »promotorja« o oglaševanju. Obstoječe in načrtovane površine, ki jih želi investitor (MOM) oddajati ali oddati v najem za oglaševanje, v trenutku priprave investicijskega programa niso dorečene do te mere ali do dovolj dolgih rokov, da bi bilo možno izdelati natančnejši finančni načrt zgolj na principu »zamenave za pravice do oglaševanja«.
2. Investicijski program se pripravlja za plansko dobo investicije 15 let, saj je to bolj razumna doba za tovrstne investicije. Je bistveno daljša od amortizacijske dobe vse opreme (koles, stojal, elektronskih ključavnic). Spremembo utemeljujemo tudi z dejstvom, da je za možen poslovni model, ki je vezan na oddajo določenega števila javnih površih za oglaševanje, razumnejši krajši rok (15 let).
3. S skrajšanjem planske dobe investicije, katere bistven strošek je strošek obratovanja oziroma vzdrževanja (in ne toliko strošek vzpostavitve sistema), se ocenjena vrednost investicije zmanjša pod 2.500.000 eurov ter se zanjo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (člen 4) izdela investicijski program.
4. V okviru investicijskega programa se izvede primerjava variant financiranja investicije:
 - Financiranje s strani Mestne občine Maribor z izvedbo z lastnim podjetjem
 - Financiranje po modelu javno-zasebnega partnerstva (JZP) - s pogodbenim partnerjem po naročniškem ali po koncesijskem modelu JZP
5. V investicijskem programu je nakazana tudi možnost razširitve programa v tako imenovani drugi časovni fazi, kjer bi se ponudba razširila tako, da bi geografsko pokrivala celotno območje mesta Maribora.

⁵ Originalni izrazi v izvorni literaturi: *Overview of bicycle-sharing business models:*

- *Advertising Company Provide and operates system in exchange for advertising rights*
- *Contracts with provider to install and operate the system for a fee*
- *Local Authorities designs, owns and operates the system*
- *Public Transport Operators; Provides and operates system to enhance public transport services*
- *For-Profit; Provides and operates system for a profit with minimal government involvement*
- *Non-Profit Provides and operates system with the support of local authorities*

(Vir: Midgley: *Bicycle-Sharing Schemes*, IRF, 2011)

2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

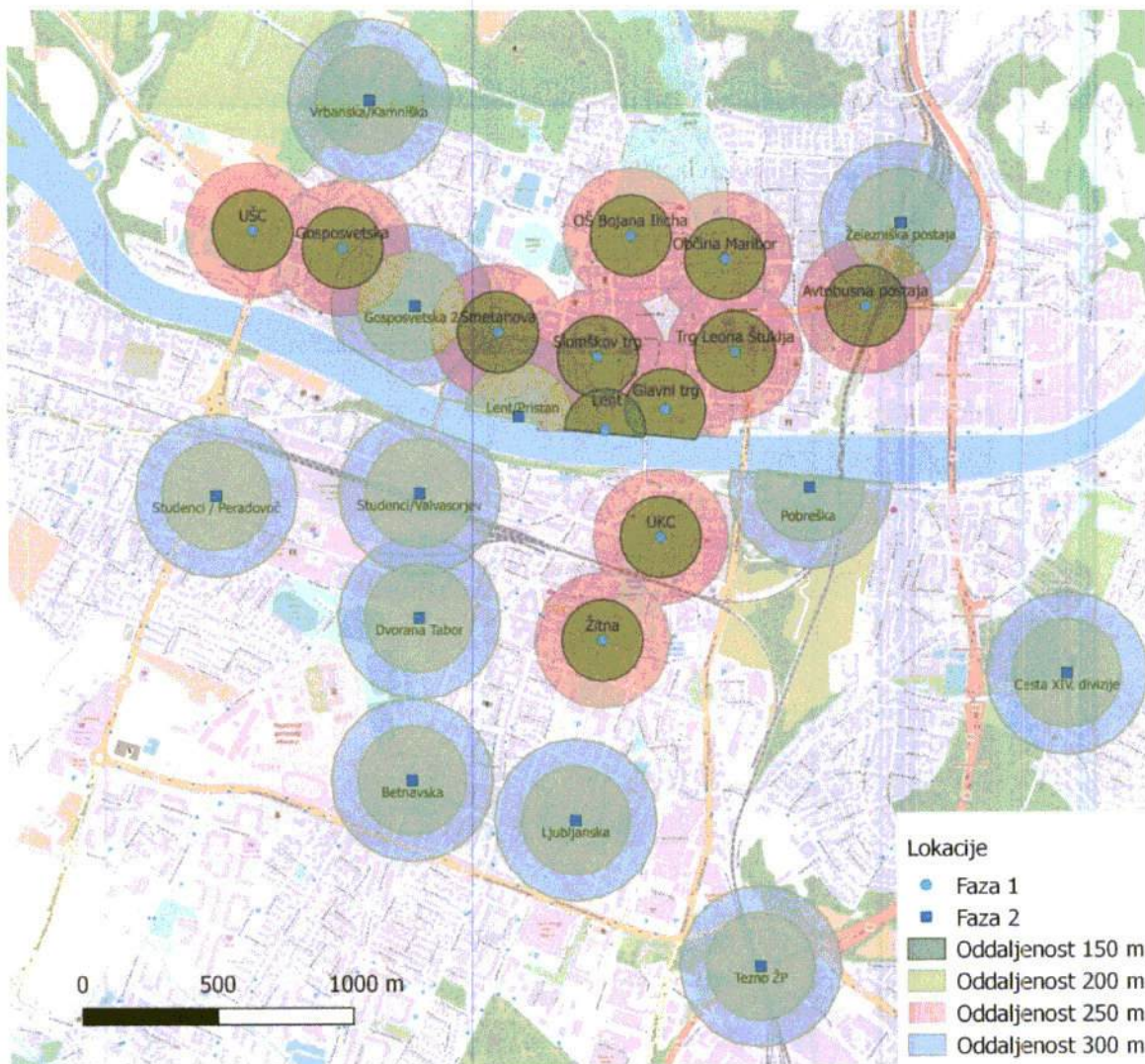
2.1 Namen investicije

Namen investicije je spodbujati trajnostno mobilnost, uporabo koles tudi s pomočjo sistema za izposajo/souporabo koles. S tem ukrepom želi MOM povečati kakovost bivanja, predvsem z zmanjšanjem izpustov motornega prometa, izboljšanjem zdravja in bolj privlačnimi ulicami in trgi.

Vzpostavitev sistema izposoje/souporabe (javnih) koles je

- dobra in potrebna dopolnitev sistemu mobilnosti v mestu, namenjena predvsem vzpostavitvi možnosti, da bi se kratka potovanja znotraj ožjega mestnega območja v večji meri opravljala s kolesi
- tudi ponudba, ki ga sodobna mesta, ko se deklarirajo za pametna in trajnostno naravnana, enostavno morajo imeti.

SLIKA 2: Območje izvajanja investicije z nakazanimi lokacijami nadgraditve



2.2 Cilji investicije

Cilj projekta je vzpostavitev sistema izposoje/souporabe koles v MOM. Na dvanajstih lokacijah v širšem mestnem središču se bo ponujalo vsaj 120 koles, namenjeno izposoji. Kolesa so namenjena tako stalnim uporabnikom, kakor tudi občasnim obiskovalcem. Sistem izposoje in souporabe koles je vzpostavljen tako, da ga je možno fazno nadgrajevati in nadgraditi.

2.3 Območje izvajanja operacije in plan izvedbe

Območje investicije je ožje mestno središče Maribora. Sistem je zasnovan tako, da omogoča širitev tudi izven mestnega središča.

2.4 Ocenjena vrednost investicije

Ker je celotna investicija »kompleksna«; sestavljena iz vrste stroškovnih elementov z možnimi velikimi cenovnimi razponi, je ocena vzpostavitve sistema pripravljena po metodi analize stroškov vzpostavitve primerljivih sistemov. Ti so pokazali, da so kapitalski **stroški vzpostavitve** sistema velikostnega reda do 3.000 € / kolo. V primeru Maribora smo te stroške ocenili na 2.800 € / kolo, ali 336.000 € za 120 koles.

Stroški obratovanja in vzdrževanja so v primerljivih sistemih velikostnega reda do 1.300 € / kolo. V primeru Maribora smo te stroške ocenili na 1.000 € / kolo ali 120.000 € / leto za 120 koles. V prvem letu po vzpostavitvi so stroški obnavljanja koles nekoliko nižji.

Pri izračunu ocenjene vrednosti obratovanja in vzdrževanja je upoštevano, da se celotna flota koles zamenja v četrtem in petem letu obratovanja, da se računalniška in programska oprema obnovita v petih letih ter, da se terminali in vozila zmenjajo po osmih letih obratovanja.

Prikazana je investicija, kjer je izvedena samo prva faza (dvanajst postaj) ter upoštevana planska doba 15 let:

TABELA 2: Specifikacija vseh stroškov programa - investicije in obratovanje - v stalnih cenah (za 12 postaj s 120 kolesi), DDV vključen:

Stroški:	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Stroški priprave dokumentacije	15.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stroški monitoringa in skrbništva pogodb	0	1.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Gradbeno obrtniška in inštalacijska dela	0	57.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stroški vzdrževanja infrastrukture	0	1.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Stroški vzpostavitve sistema	0	336.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stroški obratovanja sistema	0	60.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Stroški obnove flote koles	0	0	0	0	54.000	54.000	0	0	0	54.000	54.000	0	0	0	0
Stroški obnove progr. in rač. opreme	0	0	0	0	0	54.000	0	0	0	0	54.000	0	0	0	0
Stroški obnove terminalov in vozil	0	0	0	0	0	0	0	54.000	0	0	0	0	0	0	0
Skupaj po letih	15.000	455.500	124.500	124.500	178.500	232.500	124.500	178.500	124.500	178.500	232.500	124.500	124.500	124.500	124.500
Skupaj:	2.467.000														

2.5 Ekonomska upravičenost investicije

Neposredni prihodki projekta so prihodki od uporabnine sistema. Da bi sistem bil res privlačen in uporabljan, mora biti njegova uporaba poceni. Plačilo uporabe sistema je za redne uporabnike (praviloma) sestavljeno iz dveh elementov:

- Članarina/registracija⁶;
- Uporabnina, vezana na dolžino uporabe.

Občasni uporabniki imajo na dolžino uporabe vezane tarifne modele. V Mariboru ocenjujemo, da so realne vrednosti prihodkov na letni ravni 200 €/kolo.

Družbene oziroma posredne koristi projekta so predvsem **zmanjšani eksterni stroški zaradi motoriziranega prometa**. Vrednost teh negativnih zunanjih stroškov prometa se za Slovenijo ocenjuje med **0,11** (v izvenkoničnem času) do **0,23 €/km⁷**. Ocenjujemo, da bi se obseg poti, ki bi se sicer opravile z osebnim avtomobilom, a se tudi zaradi sistema izposoje koles izvedejo drugače, postopoma dvignil od 1.640 km/dan (2019) na približno 8.000 km/dan (po 2023). Na podlagi te ocene se družbena korist projekta od ocenjenih 90.000 €/leto v 2019 postopoma povečuje na vrednosti 300.000 € na leto.

TABELA 3: Specifikacija koristi projekta v stalnih cenah

Leto	Zmanjšanje obsega motornega prometa [v km / leto]	Eksterni strošek [€/ km]	Koristi [€ / leto]
2019	600.000	0,15	90.000
2020	1.200.000	0,15	180.000
2021	1.800.000	0,15	270.000
2022	2.400.000	0,15	360.000
2023	3.000.000	0,10	300.000
2024	3.000.000	0,10	300.000
2025	3.000.000	0,10	300.000
2026	3.000.000	0,10	300.000
2027	3.000.000	0,10	300.000
2028	3.000.000	0,10	300.000
2029	3.000.000	0,10	300.000
2030	3.000.000	0,10	300.000
2031	3.000.000	0,10	300.000
2032	3.000.000	0,10	300.000
SKUPAJ	36.000.000		3.900.000

⁶ Ima tudi vlogo varščine, saj je vezana na debetno ali kreditno kartico

⁷ Vira: Lep et al.: Eksterni stroški prometa, (2004), Handbook of External Costs of Transport, (2008, stran 103)

TABELA 4: Ekonomski tok investicije (izbrane variante 2)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ocenjene koristi	0	90.000	180.000	270.000	360.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Neto denarni tok:	-15.000	-443.500	-100.500	-100.500	-154.500	-208.500	-100.500	-154.500	-100.500	-154.500	-208.500	-100.500	-100.500	-100.500	-100.500
Neto ekonomski tok	-15.000	-353.500	79.500	169.500	205.500	91.500	199.500	145.500	199.500	145.500	91.500	199.500	199.500	199.500	199.500
Diskontirani neto denarni tok	-15.000	-339.904	73.502	150.685	175.662	75.206	157.668	110.568	145.773	102.226	61.814	129.591	124.607	119.815	115.206

TABELA 5: Stroški MOM za vzpostavitev in upravljanje sistema po modelu JZP v stalnih cenah (vključen DDV)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Skupaj odlivi MOM:	-15.000	-455.500	-124.500	-124.500	-178.500	-232.500	-124.500	-178.500	-124.500	-178.500	-232.500	-124.500	-124.500	-124.500	-124.500
Skupaj:								-2.467.000							
Skupaj prilivi MOM:	0	12.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000
Strošek za MOM po letih:	-15.000	-443.500	-100.500	-100.500	-154.500	-208.500	-100.500	-154.500	-100.500	-154.500	-208.500	-100.500	-100.500	-100.500	-100.500
Skupaj:								-2.143.000							

Da je investicija v javnem interesu, ob splošnih opisnih razlogih, mora imeti javni partner (MOM) tudi finančne koristi. Te niso nujno neposredne, temveč se izkazujejo v zmanjšanih eksternih stroških (škodi), ki jo povzroča motorizirani promet v mestu.

3 NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, STROKOVNIH DELAVCEV TER UPRAVLJAVCA

3.1 Investitor

Naziv	Mestna občina Maribor
Kratica institucije	MOM
Naslov:	Ulica Heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba:	Dr.Andrej Fištravec, župan
Žig:	Podpis odgovorne osebe:
Telefon:	+386 2 220 10 00
Fax:	+386 2 220 10 07
E-pošta:	Mestna.obcina@maribor.si
Davčna št.:	SI12709590
Matična št.:	5883369
TRR:	01270-0100008403

3.2 Upravljanje projekta v fazi delovanja oz. obratovanja

Naziv	Mestna občina Maribor, mestna uprava
Naslov	Ulica Heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Dr.Andrej Fištravec, župan
Telefon:	+386 2 220 10 00
Fax:	+386 2 220 10 07
E-pošta:	Mestna.obcina@maribor.si
Odgovorna služba za pripravo investicijske, projektne, tehnične ter druge potrebne dokumentacije:	Urad za komunalno, promet in prostor
Odgovorna oseba za pripravo dokumentacije:	Aleš Klinc, univ.dipl.inž.prom.

Žig

Podpis:

3.3 Izdelovalec investicijske dokumentacije

Naziv ustanove: Univerza v Mariboru, FGPA
Naslov: Smetanova 17, 2000 Maribor

Vodja projekta: Dr.Marjan Lep

Izdelovalci: Mitja Klemenčič, mag.Marko Čelan

Telefon: + 386 2 2294 368

e-pošta: marjan.lep@um.si

Žig

Podpis:

3.4 Predstavitev investitorja

Površina Mestne občine Maribor (MOM) znaša 147,5 km² in je imela 1.1.2017 111.079 prebivalcev oziroma 753 prebivalca na km² (Vir: SURS). Mestno občino Maribor sestavlja 33 naselij: Bresternica, Celestrina, Dogoše, Gaj nad Mariborom, Grušova, Hrastje, Hrenca, Jelovec, Kamnica, Košaki, Laznica, Limbuš, Malečnik, Maribor, Meljski Hrib, Metava, Nebova, Pekel, Pekre, Počehova, Razvanje, Ribniško selo, Rošpoh - del, Ruperče, Srednje, Šober, Trčova, Vinarje, Vodole, Vrhov Dol, Za Kalvarijo, Zgornji Slemen - del, Zrkovci, Brezje.

SLIKA 3: Mestna občina Maribor



Vir: Spletna stran: Mestna občina Maribor

4 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

4.1 Predmet investicije

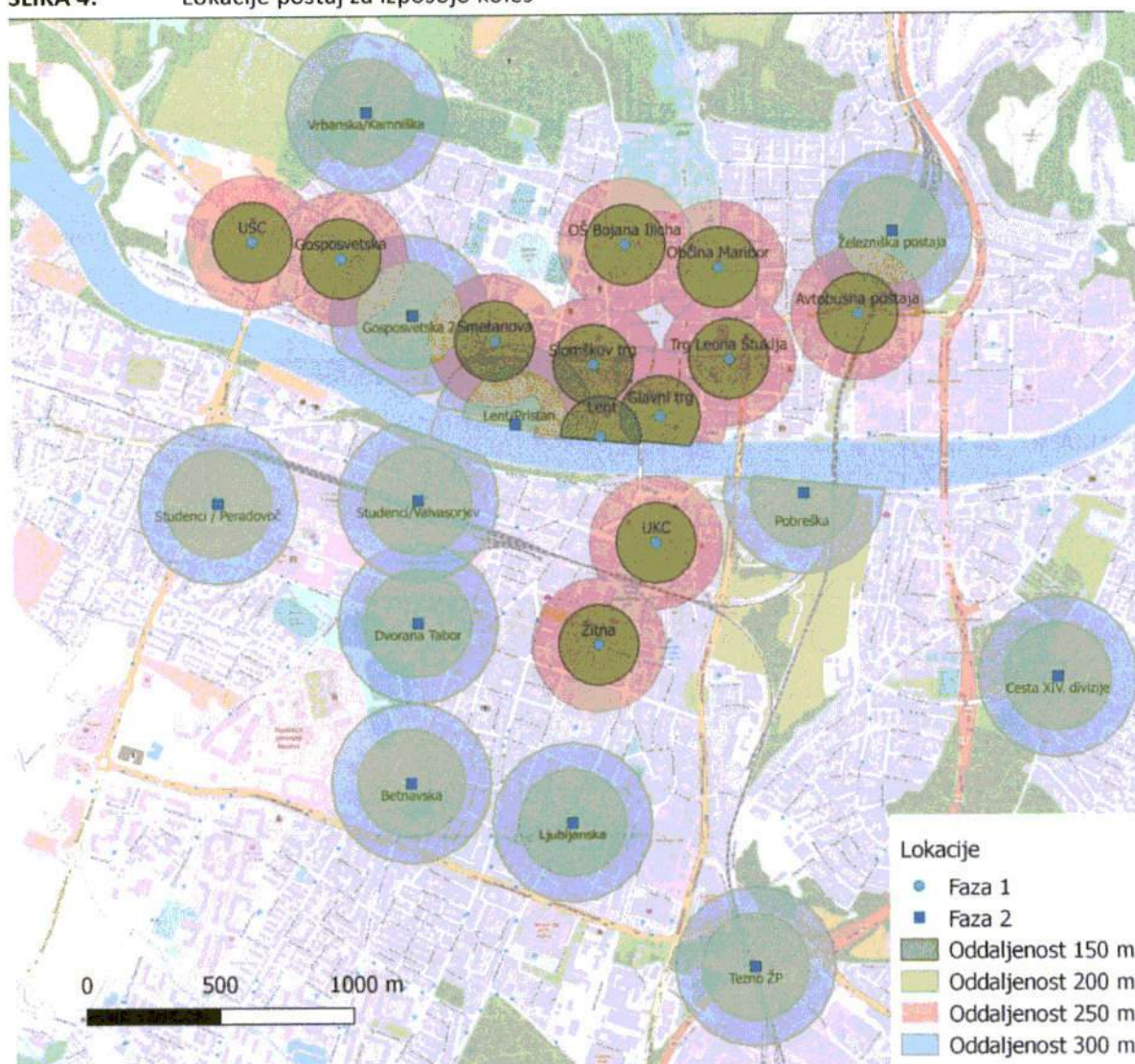
Predmet investicije je vzpostavitev sistema izposoje/souporabe javnih koles z 12 postajami in 120 kolesi ter z možnostjo razširitve v drugi fazi.

Na podlagi poznanih lokacij glavnih generatorjev prometa v središču Maribora, kakor tudi na podlagi kriterija, da postaje med seboj ne smejo biti preveč oddaljene (ne več kot 500 metrov), smo umestili 12 lokacij za prvo fazo vzpostavitve sistema ter nakazali nadaljnjih 12 lokacij za širitev v drugi fazi.

Slika v nadaljevanju prikazuje vplivna območja posameznih lokacij:

- kroge s polmeroma 150 m in 250 m za lokacije prve faze ter
- kroge s polmeroma 200 metrov in 300 metov za potencialne lokacije druge faze.

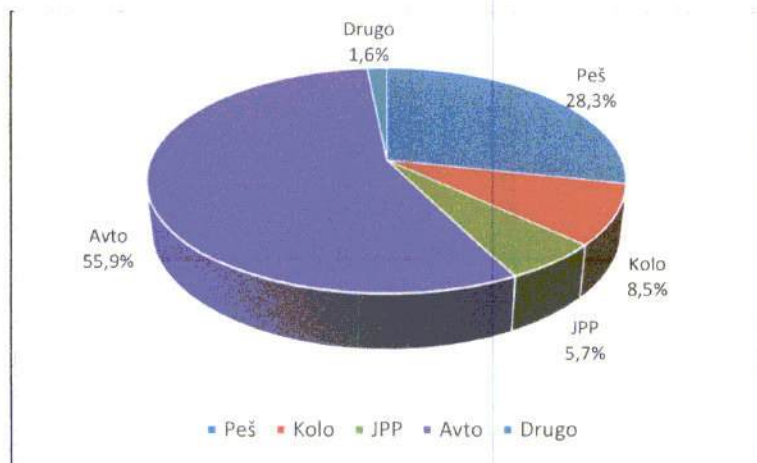
SLIKA 4: Lokacije postaj za izposajo koles



4.2 Analiza stanja mobilnosti

Prebivalci Maribora za svoja potovanja najpogosteje uporabljajo osebni avtomobil.

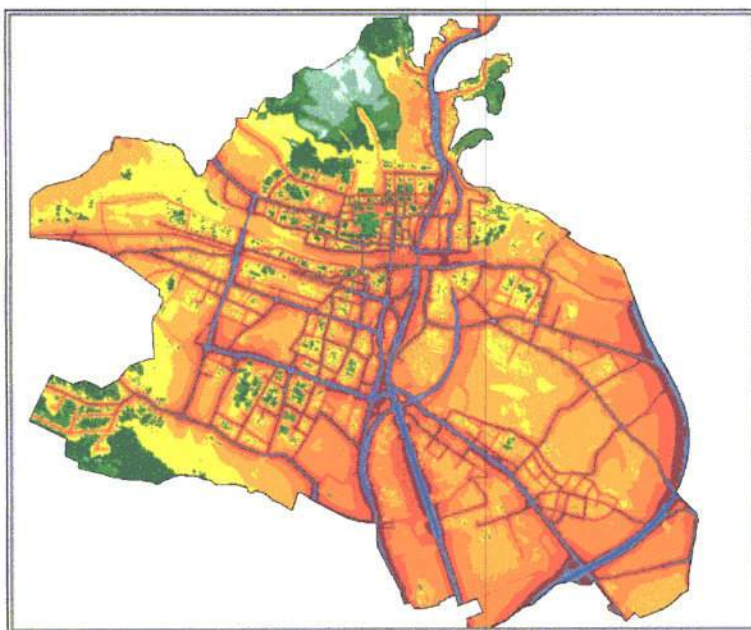
SLIKA 5: Kako se Mariborčani gibljemo po Mariboru?



Ankete po gospodinjstvih, 2016

Posledice čezmerne in pogosto tudi nepotrebne uporabe osebnega avtomobila nižajo splošno raven kakovosti življenja v mestu. Prebivalci mesta so čezmerno izpostavljeni hrupu⁸ in emisijam⁹ (predvsem delcem). Revitalizacija mestnega jedra je zaradi »pločevine« - mirujoče in gibajoče – blokirana¹⁰.

SLIKA 6: Čezmerna obremenjenost s hrupom vzdolž glavnih vpadnic v mesto



Skupna obremenitev s hrupom LDVN. Vir: Strateška karta hrupa mesta Maribor, Epi Spektrum, 2014

Čezmerna uporaba osebnega avtomobila je v veliki meri pogojena z dejstvom, da Mariborčani na veliko relacijah nimajo ustrezne (dobre, konkurenčne) alternative – pešačenje, kolesarjenje ali uporaba

⁸ Vir: Strateška karta hrupa mesta Maribor, Epi Spektrum, 2014

⁹ Vir: CPS, 2015

¹⁰ VIR; TUS za Maribor, 2015

javnega potniškega prevoza. Na področju kolesarjenja sicer ugotavljamo, da se uporaba kolesa povečuje (absolutno in tudi v deležu), a vseeno smo Mariborčani soočeni z vrsto problemov.

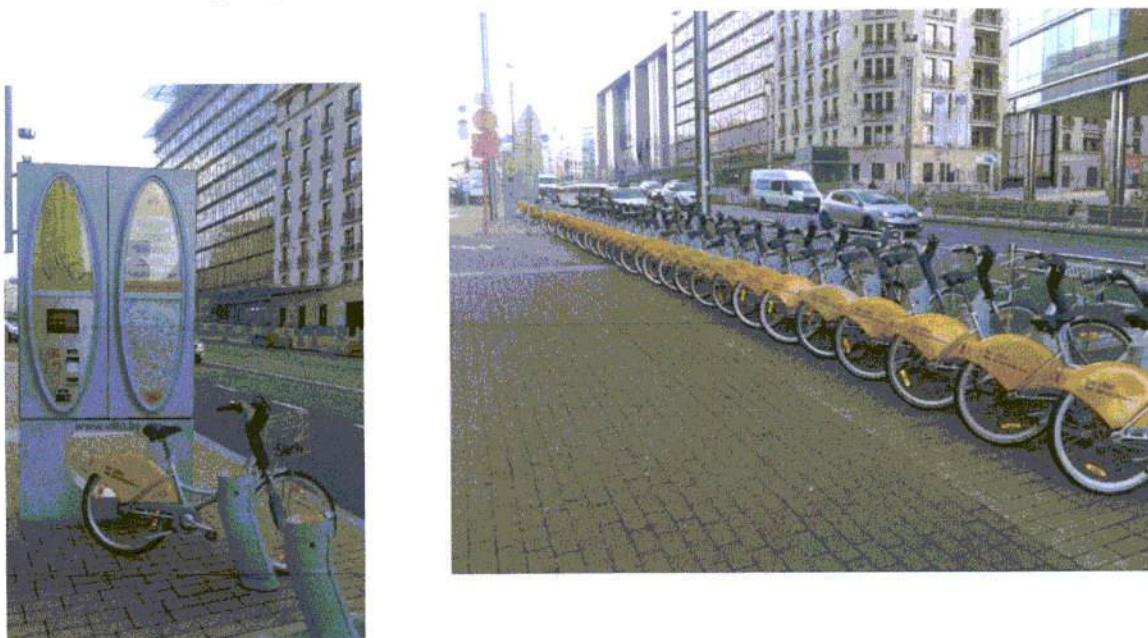
4.3 Opis potreb, ki jih bo investicija zadovoljevala

Trenutne razmere na področju pogojev za kolesarjenje v Mariboru niso dobre. Kolesarska infrastruktura v Mariboru se v zadnjih letih sicer izboljšuje, a še vedno ostaja velik problem neustrezna ponudba kolesarske infrastrukture, tako na nivoju kolesarskih povezav, kot na nivoju možnosti izposoje, souporabe in kakovostnega parkiranja koles.

Osnovni nameni investicije v sistem za izposajo/souporabo koles so:

- Zmanjšanje eksternih stroškov, ki jih povzroča pretirana osebna motorizirana mobilnost posameznikom in družbi. Neželeni zunanji stroški obsegajo stroške emisij različnih polutantov, stroške hrupa, zastojev, nesreč in stroške infrastrukture.
- Ponuditi možnost zmanjšanja stroškov za mobilnost gospodinjstev, obiskovalcem mesta in gospodarskim subjektom v občini.
- Omogočiti alternativno ponudbo krajših prevozov po mestu in tako lajšati objektivne težave ob izvajanju trajnostnih mestnih naložb.

SLIKA 7: Primer postaje za izposajo oziroma souporabo koles (Bruselj)



Z gradnjo primerne infrastrukture in ponudbe za nemotorizirano trajnostno mobilnost se bo zagotovila sprememba potovalnih navad na račun manjše uporabe avtomobilov. Z izvedbo projekta se bo spremenila struktura prometnih načinov v Maribor.

4.4 ANALIZA usklajenosti investicije s strategijami in usmeritvami

Cilj investicije je oblikovanje in izvajanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost, ki bodo prispevali k spremembi potovalnih navad v Mariboru in okolici, predvsem pa k zaustavitvi rasti deleža opravljenih poti z osebnimi vozili in zmanjšanju števila opravljenih »vozilo-kilometrov« v urbanih središčih. S prehodi iz individualne rabe osebnega avtomobila na bolj trajnostne oblike prevoza (JPP, kolesarjenje, hoja, souporaba avtomobila, skupna raba avtomobila,...) bomo znižali eksterne stroške prometa na ravni mesta in regije. Na daljši rok se bo znižal tudi odstotek družinskih in javnih izdatkov za mobilnost.

4.4.1 Evropske strategije in politike

Evropska komisija je leta 2011 sprejela dokument *Belo knjigo - Načrt za enotni evropski prometni prostor* – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu.

Med vizijo za konkurenčen in trajosten razvoj obravnava tudi področja zmanjšanja emisij (Podpiranje mobilnosti ob hkratnem doseganju cilja 60-odstotnega zmanjšanja emisij) in mestno trajnostno mobilnost (Učinkovito osrednje prometno omrežje za multimodalna medkrajevna potovanja in promet; Čist mestni promet in dnevna migracija).

4.4.2 Državne strategije in politike

Operativni program za izvajanje kohezijske politike EU v obdobju 2014-2020 je bil na Vladi Republike Slovenije sprejet 13. novembra 2014. Dokument opredeljuje prednostna področja, na katerih bo Slovenija vlagala sredstva v naslednjih sedmih letih. V skladu z 11. točko programa Horizontalna načela in podtočko 11. 1. Trajnostni razvoj, projekt neposredno vpliva na prednostne osi 1 in 4.

- Prednostna os 1: Spodbujanje trajnostne mobilnosti ter izobraževanje in pripravljanje strateških dokumentov na tem področju prispeva k usmeritvami Strategije pametne specializacije – trajnostna mobilnost, trajnostna energija, učinkovita raba virov, zdravje, hrana in okolje ter tudi spodbuja vključujočo družbo za marginalne skupine.
- Prednostna os 4: Promocija trajnostne mobilnosti in spodbujanje rabe javnega prevoza, hoje in kolesarjenja kot nadomestek rabe osebnega avtomobila za poti pomembno prispeva k zmanjšanju emisij TGP in izboljševanju kakovosti zraka predvsem v mestih oziroma na drugih območjih s slabo kakovostjo zraka.

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (RS) je ključni dokument na področju razvoja prometa. Izvedba projekta »Vzpostavitev sistema izposoje/souporabe koles« je tako usklajena s Strategijo razvoja prometa, sprejeto na Vladi Republike Slovenije 29.7.2015, saj omogoča uresničevanje vsaj naslednjih ciljev iz strategije:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov,
- zmanjšati okoljske obremenitve.

V letu 2006 sprejeta *Resolucija o prometni politiki RS* opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike. Resolucija **vizije mobilnosti prebivalstva** med drugim navaja, da je

»Kolesar je enakovreden udeleženec v prometu, zato mu moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so

kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani udeleženci v prometu.«

Strategija pametne specializacije je strategija za gospodarsko preobrazbo, s katero država ali regija opredeli svoje nišne priložnosti in se tako pozicionira na globalnih trgih. Sprejeta je bila septembra 2015. Med drugim navaja: Projekti v Sloveniji morajo slediti družbenim izzivom (trgom), to so trajnostna energija, trajnostna graditev, trajnostna mobilnost, učinkovita raba virov, zdravje, hrana, okolje, vključujoča in varna družba.

Projekt je usklajen tudi z veljavno **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije iz leta 2004**, ki med cilje prostorskega razvoja Slovenije pod točko 2 Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij navaja tudi cilj 2.3 Zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo.

Usklajenost projekta z **Nacionalnim programom varstva okolja**, ki je bil potrjen 24.11.2005, in ki kot enega izmed ciljev programa določa »Povečanje uporabe alternativnih oblik mobilnosti in odgovornejša raba avtomobila«.

4.4.3 **Kolesarska strategija Maribora in Celostna prometna strategija za Maribor**

Kolesarska strategija Maribora (KSM) je osnovni dokument o kolesarjenju v Mariboru, sprejet v letu 2013. Je tudi integralni del v letu 2015 sprejete Celostne prometne strategije za Maribor in okolico. Ta postavlja osnovno mestno kolesarsko mrežo in opredeljuje kako se bo mestno kolesarsko omrežje navezalo na sosednje občine. Z investicijo bomo pripomogli k reševanju strateških izzivov in ciljev **Celostne prometne strategije mesta Maribor (CPS)**¹¹:

STRATEŠKA IZZIVA MESTA MARIBOR

Zagotoviti trajnostno mobilnost, ki bo zmanjšala potrebo po stroških gospodinjstev in mesta, zmanjšala varnostna in okoljska tveganja, dvignila privlačnost javnih površin in zmanjšala obremenitve proračuna MO Maribor zaradi naložb v nenehne širitve kapacitet cestnega omrežja. Povečevati gospodarsko uspešnost mesta skozi zagotavljanje dobre povezanosti mesta z regionalnimi, državnimi in mednarodnimi tokovi ter s povečanjem dostopnosti vseh vitalnih lokacij v mestu za vse načine potovanja.

STRATEŠKI CILJI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE MESTA MARIBOR

Do leta 2020 ustaviti trend zmanjševanja števila prebivalstva, kar bomo dosegli: z dobro globalno dostopnostjo mesta, ki bo spodbujala nova delovna mesta, s prijetnim bivalnim okoljem v samem mestu.

CPS med cilji in ciljnim vrednostmi na področju kolesarjenja eksplicitno navaja:

Maribor je mesto kratkih razdalj, relief pa je uravnan, zato ni potrebe po premagovanju večjih vzponov. Mesto ima ugodne klimatske razmere, ki omogočajo uporabo kolesa večino dni v letu. Bistveno večji delež poti, opravljenih s kolesom, lahko dosežemo z dvigom kolesarske kulture, izboljšanjem kolesarske infrastrukture in ozaveščanjem prebivalcev in obiskovalcev.

Med izzivi za področje kolesarjenja je CPS prepoznala tudi:

Potencial kolesarjenja je v veliki meri še neizkoriščen. Kolesarjenje obravnavamo kot rekreacijska dejavnost in manj kot potovalni način. Prenos znanj in dobrih praks načrtovanja ter izvedbe kolesarjem prijazne kolesarske infrastrukture je počasen, neposredne naložbe v kolesarsko infrastrukturo so redke. Kolesarjenje tudi ni v zadostni meri promovirano kot zdrav način opravljanja vsakodnevnih poti.

Pri načrtovanju ne razmišljamo o smiselnih, varnih in udobnih kolesarskih povezavah, ampak jih podrejamo cestni infrastrukturi in pretočnosti motornega prometa. Takšen pristop ne omogoča polnega izkoriščanja velikega potenciala kolesarjenja in doseganja kritične mase kolesarjev, kar bi

¹¹ Vir: Celostna prometna strategija mesta Maribor, 2015

lahko bistveno omililo večino težav mestnega prometa kot so zastoji, onesnaženje zraka, hrup in prometna varnost ter pomembno zmanjšalo mestne izdatke za prometni sistem.

CPS je zastavil naslednjo **vizijo** na področju izkoriščanja potencialov kolesarjenja:

Maribor bo mesto z optimalnimi pogoji za varno in udobno kolesarjenje. Dobra kolesarska in prometna kultura v mestu bo vplivala na povečanje števila kolesarjev in deleža kolesarjenja pri opravljanju vsakodnevnih poti čez celo leto. S kolesom bodo varno in enostavno dostopni vsi deli mesta in vse ključne dejavnosti oziroma storitve, vse najbolj zanimive lokacije pa bomo dobro opremili z opremo za varno parkiranje koles.

TABELA 6: Izpostavljeni cilji CPS za steber »Izkoristiti potencial kolesarjenja«

Cilji	Ciljne vrednosti
Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih	<ul style="list-style-type: none"> - 10 % delež opravljenih poti s kolesom med opravljenimi mestnimi potmi do 2020 (5 % v 2002) - 25 % manj otrok, ki jih vozijo v šolo oziroma vrtec z avtomobilom in 100 % več tistih, ki kolesarijo do 2020 - povečanje deleža zaposlenih, ki na delo kolesarijo, za 100 % do leta 2025

4.4.4 Trajnostna urbana strategija za Maribor (TUS) in Izvedbeni načrt (IN TUS)

Trajnostna urbana strategija za Maribor z naslovom »Maribor ima priložnost« (oktober 2015) je postavila kot drugo prednostno usmeritev »Mobilni Maribor«, kar naj bi Maribor (p)ostal predvsem s pomočjo petih ukrepov. Pri tem načrtovana investicija podpira ukrep 11 (Izkoriščanje potenciala kolesarjenja) neposredno, ostale pa posredno.

V marcu 2017 je bil sprejet **Izvedbeni načrt (IN TUS)**. Ta v sklopu prednostne usmeritve »Mobilni Maribor«, postavlja tudi strateška cilja »Izkoriščanje potenciala kolesarjenja« in »Mesto kratkih poti« ter kot operativni cilj definira »Izboljšanje kolesarske infrastrukture«. Med kazalniki, h katerim bo projekt zagotovo prispeval, so izpostavljeni »Izboljšanje kakovosti zraka v mestih« ter »Zmanjšanje emisij CO₂ iz osebne avtomobilskega prometa«.

4.4.5 CTN, steber 4.4

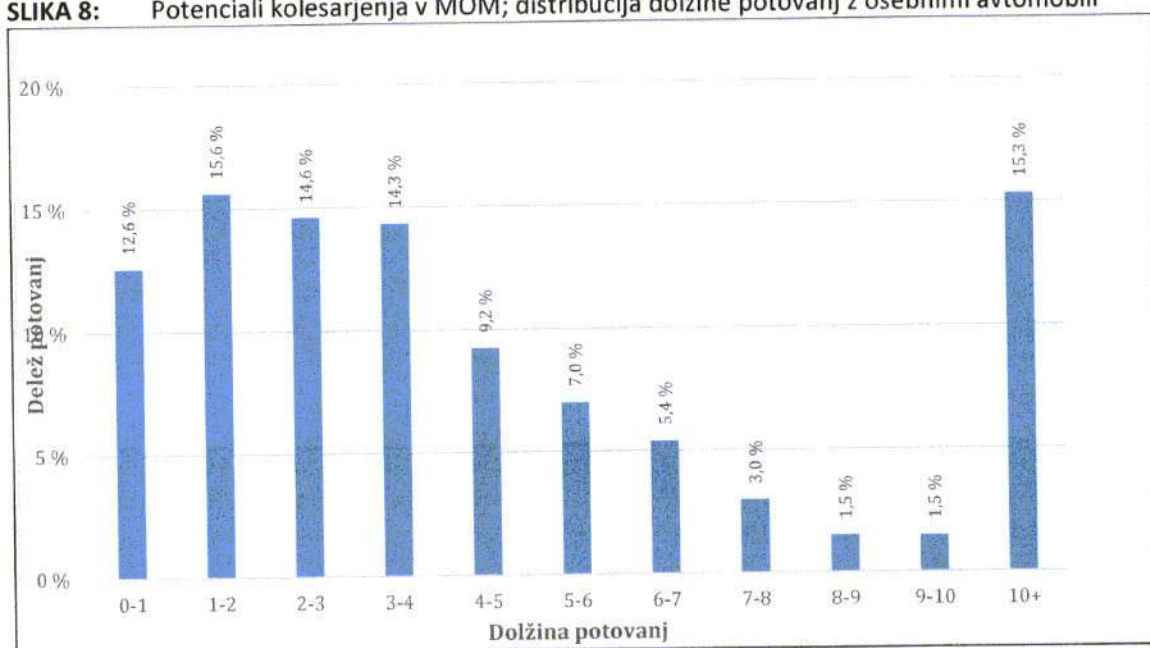
Mehanizem Celostnih trajnostnih naložb (CTN) eksplicitno poudarja tista področja trajnostnih naložb, ki jih je potrebno spodbujati ter med njimi navaja upravičene ukrepe:

- ... predvsem postavitev stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, varnih kolesarnic ter ureditev kolesarskih povezav z morebitnimi premostitvenimi objekti in s potrebno opremo, kot npr. talna in vertikalna signalizacija, kolesarski števcji, postaje za popravila koles, pripadajoča urbana oprema ipd.
- ... postavitev postaj javnega sistema izposoje koles ob pogoju, da bo na novo postavljen terminal umeščen ob že obstoječi kakovostni kolesarski povezavi ali povezavi, načrtovani v sklopu operacije, ki bo sklenjeno povezovala postajo z mestom.

Potenciali povpraševanja

Potencialni povpraševanja po souporabi koles v Mariboru obstajajo. Da bi lahko del voženj, ki se danes opravljajo z osebnimi avtomobili brez večjih težav opravili s kolesom nakazuje tudi dejstvo, da v Mariboru zelo veliko res kratkih poti opravimo z osebnimi avtomobili. Vozniki osebnih avtomobilov opravijo kar 57,6% svojih poti na razdaljah do štiri kilometre.

SLIKA 8: Potenciali kolesarjenja v MOM; distribucija dolžine potovanj z osebnimi avtomobili



Ankete po gospodinjstvih, MOM, 2016

Neposredni prihodki projekta

Neposredni prihodki projekta so prihodki od uporabnine sistema. Da bi sistem bil res privlačen in uporabljan, mora biti njegova uporaba poceni. Plačilo uporabe sistema je za redne uporabnike (praviloma) sestavljeno iz dveh elementov:

- Članarina/registracija¹²
- Uporabnina, vezana na dolžino uporabe

V Ljubljani znaša letna članarina 3€, tedenska pa 1 € (namenjena predvsem uporabi turistov, občasnih obiskovalcev). Prva ura uporabe je brezplačna, vsaka nadaljna ura pa se zaračunava (druga ura: 1€, tretja ura: 2 €, vsaka nadaljna ura 4€). Razmerje prihodkov ustvarjenimi z letnimi naročniki in občasnimi izposojevalci je približno 50:50.

Mesta, večja, z višjimi prihodki gospodinjstev, veliko turistov ter izrazito dražjimi parkirninami, kot jih ima Maribor, imajo višje tarife (članarine velikostnega reda 10€ in več, izposojevalnine so praviloma

¹² Ima tudi vlogo varščine, saj je vezana na debetno ali kreditno kartico

zastoj samo za prvih 30 minut). Ta mesta (Lyon, Barcelona, Frankfurt...) poročajo, da na kolo na leto »pridelajo« višje prihodke, predvsem na račun velikega števila abonentov in bistveno višjih tarif, kot jih načrtujemo v Mariboru.

V Mariboru bomo privzeli Ljubljanski tarifni sistem ter ocenjujemo, da so realne vrednosti prihodkov na letni ravni med 200 € in 400 € / kolo.

Kalkulacija je narejena na predpostavkah 4.000 članov ali 12.000 € na leto za članarine ter še enkrat toliko za uporabnine. Ta ocena je narejena na podlagi pričakovanega razmerja med prihodki iz članarin in uporabnin v razmerju 50:50. Na letni ravni je to skupaj 24.000 €, kar pri sistemu s 120 kolesi »znese« 200 € / kolo na leto.

Za določitev elementov javno-zasebnega partnerstva je tarifna politika sistema za izposajo koles ključnega pomena.

Iz vidika MOM je izposoja/souporaba koles predvsem podporno orodje za izvajanje drugih ukrepov prometne politike in mora zato MOM imeti možnost aktivnega vplivanja na tarife sisteme izposoje. Izvajalec mora predvsem zagotavljati kakovostno storitev (in ne zgolj zagotavljati določenega obsega prihodkov).

6 TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL

6.1 Opis programa - investicije

Program izgradnje oziroma razvoja sistema izposoje/souporabe koles izhaja iz realnih potovalnih vzorcev na območju MOM. Program ima dve stopnji in dve fazi:

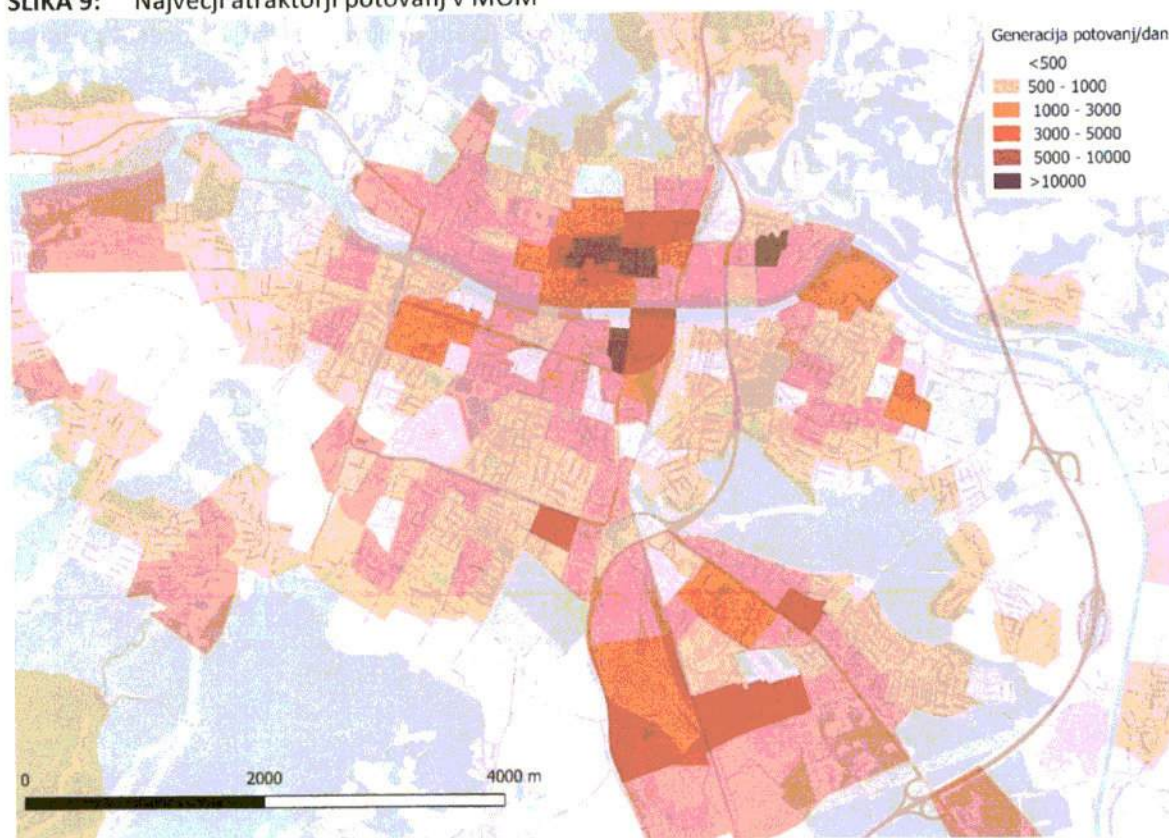
Določitev **makrolokacij** izposojevalnic za:

- Osnovni nabor izposojevalnic (12)
- Razširjeni nabor izposojevalnic (12)¹³

Določitev **mikrolokacij** izposojevalnic za:

- Osnovni nabor izposojevalnic

SLIKA 9: Največji atraktorji potovanj v MOM



Za določitev makrolokacij za osnovni nabor sta ključna dva kriterija:

- Največji **generatorji potovanj na delo, šolanje in po opravkih** - v mestnem središču oziroma območju, ki ga strateški prostorski in prometni dokumenti deklarirajo kot »območje z omejeno rabo motornih vozil« oziroma »prijazna cona«.
- **Avtobusna in železniška postaja/postaje** (te sicer niso cilji in izvori potovanj, so pa pomembne točke prestopanja, tako imenovane **intermodalne točke**)
- Medsebojna oddaljenost do 400 m.

¹³ V nadaljevanju tega IP, razširjenega nabora oziroma potencialne druge faze ne bomo investicijsko obravnavali.

TABELA 7: Osnovni nabor lokacij

	Makrolokacija	Kriterij	Atrakcija potovanj (v radiju 200m)
1	Mestna občina Maribor	Atraktor	
2	Avtobusna postaja	Intermodalno vozlišče	
3	Glavni trg	Atraktor	
4	Slomškov trg	Atraktor	
5	UŠC	Atraktor	Fakultete, Študentski domovi
6	Gospodsvetska	Atraktor	
7	Smetanova	Atraktor	Srednje šole, fakultete
8	OŠ Bojana Iliča	Atraktor	Osnovna šola, srednje šole, fakultete
9	Trg Leona Štuklja	Atraktor	
10	Ljubljanska/UKC	Atraktor	
11	Žitna	Atraktor	Srednje šole
12	Lent	Atraktor	

V prvi fazi v letu se vzpostavi 12 postaj s 120 kolesi; na voljo je 180 stojal.

TABELA 8: Število vzpostavljenih izposojevalnic in razpoložljivih koles

	Poimenovanje izposojevalnice	Število stojal/ključavnic	Število koles
1	Mestna občina Maribor	15	10
2	Avtobusna postaja	30	25
3	Glavni trg	15	10
4	Slomškov trg / Univerza	15	10
5	UŠC	15	10
6	Gospodsvetska	10	5
7	Smetanova	15	10
8	OŠ Bojana Iliča	10	5
9	Trg Leona Štuklja	15	10
10	Ljubljanska-UKC	15	10
11	Žitna	15	10
12	Lent	10	5
Skupaj		180	120

Za določitev makrolokacij za razširjeni nabor izposojevalnic pa so bili upoštevani kriteriji:

- Največji generatorji potovanj na delo, šolanje, po opravkih in **prostočasnih aktivnosti** - **okoli ožjega mestnega središča**. Medsebojna oddaljenost do 600 m.
- Naprave P+R .

TABELA 9: Razširjeni nabor lokacij (druga faza oz. širitev sistema):

	Makrolokacija	Kriterij	Atrakcija potovanj (v radiju 200m)
1	Vrbanska / Kamniška	Zgostitev mreže na levem bregu	Srednje šole, fakultete,
2	Lent / Pristan	Zgostitev mreže na levem bregu	Tržnica
3	Studenci / Valvasorjeva	Širitev smer Studenci	Železniška postaja
4	Studenci / Preradovičeva	Širitev smer Studenci	Srednje, višje šole
5	Dvorana Tabor	Širitev smer Tabor	
6	Betnavska	Širitev smer Tabor	
7	Ljubljanska	Širitev smer Tabor	
8	Pobreška	Širitev smer Pobrežje	Trgovski center EP
9	Cesta XIV. divizije	Širitev smer Pobrežje	
10	Tezno ŽP	Širitev smer Tezno	
11	Železniška postaja	Zgostitev mreže	Intermodalno središče
12	Gospodsvetska 2	Zgostitev mreže	

7 ANALIZA ZAPOSLENIH

Za izvajanje projekta se predvideva 6 - 9 delovnih mest:

- 1 vodja/koordinator aktivnosti
- 3 - 4 serviserji, vzdrževalci, zadolženi tudi za razmeščanje koles
- 1 – 2 osebi v »back-office« / za pravilno delovanje programskih in elektronskih komponent
- 1 – 2 osebi v prodajno / informativni službi

Razpon v ocenjenih potrebnih delovnih mestih je posledica zahtevane ali pričakovane kakovosti¹⁴, ki se nato zrcali v stroških za delovna mesta; predvsem (navajamo primere):

- Za delovanje sistema se zahteva stalna visoka razpoložljivost koles, kar se definira z elementi:
 - o Skupno število ustreznih koles je v vsakem trenutku vsaj 115 (od 120); kar ponudnika sili v »rezervna kolesa« ter večje število serviserjev
 - o Na vsaki postaji je v 98% časa na voljo vsaj eno kolo
 - o Na vsaki postaji je v 95% časa možno odložiti kolo
- Sistem za uporabniško podporo deluje na osnovi 24/7/365, kar se definira z elementi:
 - o Odgovor na klic se v 95% izvede v roku do 3 minute

Ob teh neposrednih novih delovnih mestih se dodelijo dodatne naloge še upravljavcu MOM, in sicer:

- Nadzor kakovosti delovanja sistema; predvsem po metodi »skriti oglednik«
- Skrbnik pogodbe z izvajalcem (pogodbenikom ali koncesionarjem)

¹⁴ Navedeni elementi in metode merjenja ponujene kakovosti so povzeti po standardih kakovosti, veljavnih za javni potniški promet.

8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA

8.1 Opredelitev vrste projekta

Projekt spada med investicije, ki prispevajo k trajnostnemu razvoju družbe, blaginji in kakovosti življenja državljanov Republike Slovenije. Predstavlja investiranje v infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti.

8.2 Ocena investicijskih stroškov

Investicija se odvija v obdobju 15 let. Ker je celotna investicija sestavljena iz vrste stroškovnih elementov z možnimi velikimi cenovnimi razponi, je **ocena vrednosti investicije** vzpostavitve sistema pripravljena predvsem po metodi analize stroškov vzpostavitve primerljivih sistemov¹⁵.

Celotna investicija je sestavljena iz naslednjih stroškovnih komponent (v nadaljevanju navajamo stroške z DDV):

- Priprava potrebne dokumentacije (investicijske, projektne, razpisne in pogodbene), izvajanje monitoringa ter skrbništva nad pogodbo z izvajalcem.
- Gradbena, obrtniška in inštalacijska dela (v nadaljevanju GOI) pri pripravi postaj za izposajo.
- Kapitalski stroški vzpostavitve sistema souporabe koles.
- Stroški infrastrukturnega vzdrževanja in delovanja postaj.
- Stroški vzdrževanja in obratovanja sistema souporabe koles.
- Stroški obnove komponent sistema s krajšo življensko dobo od dobe investicije.

Dokumentacija za vzpostavitev in delovanje sistema

Potrebna dokumentacija za vzpostavitev in delovanje sistema je ocenjena na 15.000€ v fazi vzpostavitve (DIIP, IP, akt, odlok, IDZ za pripravljala dela, razpisna in pogodbeni dok.) ter 2.000€ letno v fazi izvajanja, saj bo potreben monitoring (nadzor kakovosti) ter skrbništvo nad pogodbami.

Gradbena, obrtniška in inštalacijska dela

Med stroški GOI (gradbena, obrtniška in inštalacijska dela) pri pripravi postaj so vključene predvsem:

- priprava temeljev in površine z odstranitvenimi deli,
- preureditev prometne ureditve in zazelenitve na lokaciji postaje (sprememba prometne signalizacije, ureditev dostopa za kolesarje ter za dostop kombiniranega vozila s prikolico za prevoz koles),
- ureditev električnega in podatkovnega voda.

Stroški so ocenjeni na 5.000€ za 9 večjih postaj ter 4.000€ za 3 manjše postaje ali skupaj 57.000 € za 12 postaj. V to ceno ni vključena morebitna najemnina ali nakup površin, potrebnih za postaje, saj se bodo te postavile na javne površine, ki so že danes opredeljene kot javne prometne površine.

Stroški vzpostavitve sistema

Kapitalski stroški vzpostavitve sistema zajemajo predvsem:

- nakup robustnih, prepoznavnih koles z opremo (košarice, ključavnice);
- nakup in postavitve stojal s ključavnicami¹⁶,
- terminali na postajah,

Ocenjena skupna vrednost teh komponent je 1.500 € / kolo

- vzpostavitev servisa za kolesa,

¹⁵ Dejansko so v referenčnih študijah obdelani nekoliko večji sistemi (kot Lyon, Ljubljana, ...) z vsaj 300 kolesi. Uporabljene so vrednosti implementacije že delujočih sistemov (in stroški razvoja niso neposredno vključeni).

¹⁶ V prikazani kalkulaciji stroškov nadstrešnice niso zajete.

- vzpostavitev klicnega centra,
Ocenjena vrednost teh komponent je 200 € / kolo
- nabava kombiniranega vozila s prikolico za prevoz oziroma distribucijo koles,
Ocenjena vrednost je 200 € /kolo
- programska in računalniška oprema, vključno z lastniškimi karticami za izposajo,
Ocenjena vrednost te komponente je 900 € / kolo .

Kapitalski stroški vzpostavitve sistema so velikostnega reda 2.800 € / kolo.

Stroški vzdrževanja in delovanja postaj

Med stroške vzdrževanja in delovanja postaj štejemo:

- redno čiščenje površin - skupna tlorisna površina dvanajstih postaj znaša približno 500 m²,
- obnova poškodovanih in zbledelih talnih in vertikalnih oznak,
- stroški energije in razsvetljave.

Stroške infrastrukturnega vzdrževanja in delovanja postaj ocenjujemo na 5€/m²/leto ali 2.500 €/leto za 12 postaj.

Stroški obratovanja in vzdrževanja sistema

Med stroške obratovanja in vzdrževanja sistema štejemo:

- stroški vzdrževanja koles (popravila, čiščenja), zamenjave izginulih in poškodovanih koles,
- stroški delovanja servisa,
- stroški vzdrževanja (tudi licenčnine) programske opreme,
- stroški vzdrževanja računalniške opreme in terminalov,
- stroški vozila za redistribucijo koles,
- stroški za promocijo, informiranje in podporo uporabnikom

Stroški vzdrževanja in obratovanja sistema so ocenjeni na 1.000 € / kolo / leto pri tem so ti stroški prvo leto obratovanja ustrezno reducirani.

Stroški zamenjave opreme s krajšo življenjsko dobo

Med stroške zamenjave opreme s krajšo življenjsko dobo, kot je doba investicije štejemo:

- floto koles v celoti zamenjati na štiri leta; obnova se izvede v četrtem in petem letu obratovanja ter nato v devetem in desetem letu obratovanja,
- računalniška in programska oprema se obnovi na pet let; obnova se izvede v petem in desetem letu obratovanja,
- terminali se zamenjajo na osem let (se izvede v osmem letu obratovanja),
- vozilo za redistribucijo koles na osem let (se izvede v osmem letu obratovanja).

Za pretvorbo stalnih cen v tekoče je uporabljena inflacijska stopnja zapisana v jesenski napovedi gospodarskih gibanj, izdanih s strani UMAR-ja (jesen 2017). Za leto 2018 je predvidena 1,6 % in za leto 2019 2,1 % inflacijska stopnja. Za obdobje po letu 2019 smo uporabili 4% diskontno stopnjo.

TABELA 10: Napoved inflacije/diskontna stopnja

	2018	2019	2020-2032 ¹⁷
Napoved inflacije*	1,6%	2,1%	4%

* VIR: UMAR Jesenska napoved povprečne inflacije (UMAR, 2017)¹⁸

¹⁷ Upoštevana je 4% diskontna stopnja za obdobje po letu 2019

¹⁸ Vir: http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/napovedi/jesen/2017/Napoved_glavnih_makroekonomskih_agregatov.pdf

TABELA 11: Specifikacija vseh stroškov programa v stalnih cenah (12 postaj s 120 kolesi, vključen DDV):

Stroški:	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Stroški priprave dokumentacije	15.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stroški monitoringa in skrbništva pogodb	0	1.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Gradbeno obrtniška in inštalacijska dela	0	57.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stroški vzdrževanja infrastrukture	0	1.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Stroški vzpostavitve sistema	0	336.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stroški obratovanja sistema	0	60.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Stroški obnove flote koles	0	0	0	0	54.000	54.000	0	0	0	54.000	54.000	0	0	0	0
Stroški obnove progr. in rač. opreme	0	0	0	0	54.000	54.000	0	0	0	0	54.000	0	0	0	0
Stroški obnove terminalov in vozil	0	0	0	0	0	0	0	54.000	0	0	0	0	0	0	0
Skupaj po letih	15.000	455.500	124.500	124.500	178.500	232.500	124.500	178.500	124.500	178.500	232.500	124.500	124.500	124.500	124.500
Skupaj:	2.467.000														

TABELA 12: Specifikacija vseh stroškov programa v tekočih cenah (12 postaj s 120 kolesi, vključen DDV):

Stroški:	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Stroški priprave dokumentacije	15.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stroški monitoringa in skrbništva pogodb	0	1.016	2.075	2.158	2.244	2.334	2.427	2.524	2.625	2.730	2.839	2.953	3.071	3.194	3.322
Gradbeno obrtniška in inštalacijska dela	0	57.912	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stroški vzdrževanja infrastrukture	0	1.524	2.593	2.697	2.805	2.917	3.034	3.155	3.281	3.413	3.549	3.691	3.839	3.992	4.152
Stroški vzpostavitve sistema	0	341.376	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stroški obratovanja sistema	0	60.960	124.480	129.460	134.638	140.023	145.624	151.449	157.507	163.808	170.360	177.174	184.261	191.632	199.297
Stroški obnove flote koles	0	0	0	0	60.587	63.011	0	0	0	73.713	76.662	0	0	0	0
Stroški obnove progr. in rač. opreme	0	0	0	0	0	63.011	0	0	0	0	76.662	0	0	0	0
Stroški obnove terminalov in vozil	0	0	0	0	0	0	0	68.152	0	0	0	0	0	0	0
Skupaj po letih	15.000	462.788	129.148	134.314	200.274	271.295	151.085	225.281	163.414	243.664	330.072	183.818	191.171	198.818	206.771
Skupaj:	3.106.913														

Lokacije izposojevalnic morajo zadostiti (vsaj) trem pogojem oziroma načelom:

- so locirane na vidnih mestih pri večjih generatorjih prometa,
- medsebojna oddaljenost postaj ne sme biti večja kot 400 metrov,
- izberejo se mikrolokacije, ki so v OPPN že opredeljene kot prometne površine in so v lasti MOM.

Pred šolami se praviloma uporabijo obstoječa parkirna mesta. Mikrolokacija izposojevalnice naj bo takšna, da ne povzroča čezmernih stroškov vzpostavitve električnega napajanja in osvetljevanja (stebri javne razsvetljave) in vodenja podatkovnih kanalov.




Velikost parkirišč za kolesa



Parkirne površine za kolesa morajo biti ustrezne velikosti. Skupno mora biti tako med enim in drugim stojalom najmanj 1,0 m, za udobno rabo pa vsaj 1,20 m ali več. Dolžina enega kolesarskega parkirišča meri med 2,0 in 2,3 m; v kolikor so za parkiranimi kolesi fizične ovire, le te za udoben dostop do stojala ne smejo biti bliže kot 1,5 m od točke zadnjega dela parkiranih koles (vir: MzI, Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrasturkture v urbanih območjih, 2017).

Ob tem je potrebno upoštevati, da se na vsa postajališča namesti terminal, ki omogoča izposojanje/vrnitev koles, kar pomeni dodatni prostor (v velikosti enega parkirnega mesta).




V prvi fazi je predvidena vzpostavitev sistema izposoje koles na 12 lokacijah, kjer bo na voljo skupaj 180 parkirnih mest-ključavnic ter 120 koles.




TABELA 13: Lokacije predvidenih izposojevalnic koles v 1. fazi

Lokacija	Predvidena velikost in št. parkirnih mest	Opis
<p>Mestna občina Maribor</p> 	<p>Uredi se 15 parkirnih mest umeščenih pravokotno na ulico Heroja Staneta, kar predstavlja skupno širino cca 20 m.</p>	<p>Lastnik predlagane lokacije (parcele) je MOM.</p> <p>V neposredni bližini so številni atraktorji kot so Občina Maribor, Upravna enota Maribor, Prva gimnazija, UM-FGPA (oddelek za arhitekturo), mestni park, Trg svobode, poslovne zgradbe,</p>
<p>Avtobusna postaja</p> 	<p>Uredi se 30 parkirnih mest, kar predstavlja skupno površino cca 125 m² (upoštevajoč odmike ovir od parkirnih mest).</p>	<p>Je vozlišče medkrajevnega (tudi mednarodnega) linijskega in mestnega javnega potniškega prometa.</p> <p>V neposredni bližini je železniška postaja Maribor, kamor vsak delovnik pripelje/odpelje več kot 60 potniških vlakov.</p>
<p>Glavni trg</p> 	<p>Uredi se 15 parkirnih mest, skupne površine približno 65 m² (upoštevajoč odmike ovir od parkirnih mest).</p>	<p>Lastnik predlagane lokacije (parcele) je MOM.</p> <p>Predlagana lokacija je locirana v neposredni bližini avtobusnih postajališč Glavni trg/Kneza Koclja-Vetrinjska, kjer je dnevno okrog 1000 prihodov/odhodov avtobusov v sistemu JPP.</p>

<p style="text-align: center;">Slomškov trg / Univerza</p> 	<p>Uredi se 15 parkirnih mest umeščenih pravokotno na Orožnovo ulico oz. Slomškov trg, kar predstavlja skupno širino cca 20 m.</p>	<p>Lastnik predlagane lokacije (parcele) je MOM.</p> <p>V neposredni bližini predlagane lokacije so atraktorji: UM, gledališče, univerzitetna knjižnica, pošta itd.</p>
<p style="text-align: center;">UŠC</p> 	<p>Uredi se 15 parkirnih mest, kar predstavlja skupno površino cca 65 m² (upoštevajoč odmike ovir od parkirnih mest).</p>	<p>Lastnik predlagane lokacije (parcele) je UM¹⁹.</p> <p>V neposredni bližini predlagane lokacije so glavni atraktorji: fakultete, študentski domovi, Univerzitetni športni center.</p>

¹⁹ Potreben je predhodni dogovor z Univerzo v Mariboru za namensko uporabo prostora.

<p style="text-align: center;">Gospovetska</p> 	<p>Uredi se 10 parkirnih mest skupne površine približno 45 m².</p>	<p>Lastnik predlagane lokacije (parcele) je MOM.</p> <p>V bližini so dijaški dom Drava in več manjših atraktorjev. Je potrebna tudi zaradi kriterija maksimalne sprejemljive medsebojne oddaljenosti dveh postaj.</p>
<p style="text-align: center;">Smetanova</p> 	<p>Uredi se 15 parkirnih mest umeščenih pravokotno na Smetanovo ulico, skupne širine približno 20 m.</p>	<p>Lastnik predlagane lokacije (parcele) je MOM.</p> <p>V neposredni bližini predlagane lokacije so glavni atraktorji Tehnične fakultete, SERŠ, Tretja gimnazija, ...</p>
<p style="text-align: center;">OŠ Bojana Iliča</p> 	<p>Uredi se 10 parkirnih mest, skupne površine približno 45 m².</p>	<p>Lastnik predlagane lokacije (parcele) je MOM.</p> <p>V bliži so glavni atraktorji: srednje šole in Pravna fakulteta.</p>

<p style="text-align: center;">Trg Leona Štuklja</p> 	<p>Uredi se 15 parkirnih mest, kar predstavlja skupno površino cca 65 m² (upoštevajoč odmike ovir od parkirnih mest</p>	<p>Lastnik predlagane lokacije (parcele) je MOM.</p> <p>V neposredni bližini so glavi atraktorji banke, nakupavalno središče City, avtobusno postajališče medkrajevnega in mestnega JPP, ... Trg Leona Štuklja je prizorišče številnih prireditev.</p>
<p style="text-align: center;">Ljubljanska-UKC</p> 	<p>Uredi se 15 parkirnih mest skupne površine približno 65 m².</p>	<p>Lastnik predlagane lokacije (parcele) je MOM.</p> <p>Glavna atraktorja v neposredni bližini sta UKC in Medicinska fakulteta.</p>
<p style="text-align: center;">Žitna</p> 	<p>Uredi se 15 parkirnih mest umeščenih pravokotno na Žitno ulico, skupne širine približno 20 m.</p>	<p>Lastnik predlagane lokacije (parcele) je MOM.</p> <p>Največji atraktorji v neposredni bližini so srednje šole (Druga gimnazija, Srednja zdravstvena šola).</p>

Lent



Uredi se 10 parkirnih mest skupne površine približno 45 m².

Lastnik predlagane lokacije (parcele) je MOM

Lent predstavlja atraktivno lokacijo za občane in turiste.

10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJE NA OKOLJE

Promet je leta 2012 predstavljal kar 31% skupnih izpustov toplogrednih plinov, od tega je bil delež iz tovornega prometa leta 2012 ocenjen na 34,5%, medtem ko druge izpuste povzroča potniški promet (osebni promet 64%, avtobusni promet 1,5%). V primeru ohranjanja nespremenjenega stanja se bodo nadaljevali negativni vplivi na okolje v smislu povečevanja emisij delcev in toplogrednih plinov. Enako velja za čezmerno obremenjevanje s hrupom.

Z uspešno izvedbo projektov trajnostne mobilnosti se zniža obseg prevoženih kilometrov osebnih avtomobilov v urbanih središčih, kar bo pozitivno vplivalo na okolje.

TABELA 14: Potovalne navade v MOM, stanje in napovedi²⁰

	Leto 2016	Leto 2025	Leto 2035
Premiki oseb (24 ur, delovni dan):			
Premiki oseb <i>Potovanja med MČ in KS znotraj MOM</i>	393.371	453.366	513.276
Premiki osebnih vozil (24 ur, delovni dan)			
<i>Potovanja med MČ in KS znotraj MOM</i>	119.609	105.369	91.211

Tabela nakazuje, da bi se število potovanj, opravljenih z osebnimi vozili znotraj MOM do leta 2025 zmanjšalo za 14.000 premikov na dan ali približno 60.000 vozilo-kilometrov. Del teh potovanj se namesto z osebnim vozilom opravi s kolesom, tudi takšnim, ki je na voljo v sistemih za izposajo.

Do leta 2035 bi se naj število vženj z osebnimi avtomobili znotraj MOM zmanjšalo za 28.000 premikov ali približno 110.000 vozilo_kilometrov, skupno število potovanj (pomemben delež bodo morala prevzeti kolesa) pa povečalo za 120.000.

V času implementacije projekta se bodo izvajala manjša gradbena dela za zagotavljanje električnega napajanja postaj ter podatkovnih inštalacij, ki pa ne bi smeli vplivati na bistvene fizične karakteristike okolja.

V celoti gledano bo projekt imel pozitiven vpliv na okolje, saj bodo predvidoma določena potovanja namesto z osebnimi vozili opravljena s kolesi.

²⁰ Vir. Potovalni model za MOM, FGPA, 2017

11 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA

Investicija se prične izvajati v letu 2018, ko se pripravijo in izvede vsa potrebna dokumentacija. V letu 2019 se vzpostavi sistem izposoje koles na 12 lokacijah, s 180-imi stojali in 120-imi kolesi²¹.

TABELA 15: Okvirni terminski plan vzpostavitve sistema

Leto/mesec	Opis aktivnosti
2018/ 1 – 9	Priprava projektne in investicijske dokumentacije
2018/ 10 - 11	Priprava razpisne dokumentacije in izvedba razpisa za sistem
2018/ 12 – 2019/ 2	Izbor izvajalca, podpis naročila/pogodbe
2019/ 3 – 4	Gradbena, obrtniška in inštalacijska dela na postajah
2019 / 5 – 6	Vzpostavljanje sistema
2019/ 7 -	Polno obratovanje sistema izposoje
2022 – 2023	Prva obnova celotne flote koles
2023	Prva obnova programske in računalniške opreme
2025	Zamenjava terminalov in vozila
2027 – 2028	Druga obnova celotne flote koles
2028	Druga obnova programske in računalniške opreme

Terminski plan je v celotnem obdobju investicije zamišljen tako, da se ob izteku dobe investicije tudi v popolnosti amortizira potrebna (vrednejša) oprema:

- kolesa,
- programska in računalniška oprema,
- terminali,
- vozila.

²¹ V drugi fazi se (lahko) sistem razširi, tako da se dodatno vzpostavi 12 lokacij-izposojevalnic s 180-imi parkirnimi mestiljučavnicami in se v sistem vključi 120 dodatnih koles. Ta potencialna širitev v tej dokumentaciji ni investicijsko obdelana.

12 NAČRT FINANCIRANJA

Zaradi tarifnega modela in splošnih značilnosti mesta Maribor je investicija neprofitna. **Stroški bistveno presegajo pričakovane neposredne prihodke.** Ker so koristi investicije predvsem posredne (zmanjšanje eksternih stroškov motornega prometa, povečanje privlačnosti mesta), se program financira iz javnih, občinskih sredstev.

V svetu so poznani številni poslovni modeli²²:

- Ponudnik izvaja projekt v zameno za pravice do oglaševanja.
- Pogodba z izbranim izvajalcem, da za določeno vrednost vzpostavi in vzdržuje sistem.
- Lokalna skupnost (občina) vzpostavi sistem ter ga upravlja s svojim podjetjem.
- Operater javnega potniškega prometa vzpostavi in vzdržuje sistem kot del oziroma razširitev svoje ponudbe.
- Profitna organizacija vzpostavi in vzdržuje sistem, za kar pridobiva vzpodbude od lokalnih, nacionalnih, evropskih in tretjih virov.
- Neprofitna organizacija ponuja in izvaja sistem s podporo (prispevkom) lokalnih oblasti.

V tem investicijskem programu sta primerjani dve osnovni varianti financiranja programa:

- Financiranje s strani Mestne občine Maribor po modelu »lokalna skupnost vzpostavi sistem ter ga upravlja s svojim podjetjem«;
- Vzpostavi se financiranje po modelu javno-zasebnega partnerstva (JZP)

Za varianto JZP sta prikazani dve obliki:

- Financiranje s strani Mestne občine Maribor po naročniškem modelu JZP; »pogodba z izbranim izvajalcem, da za določeno vrednost vzpostavi in vzdržuje sistem«.
- Financiranje po koncesijskem modelu JZP, kjer zasebni partner financira vzpostavitev in vzdrževanje sistema v zameno za določene pravice; tveganje za prihodke iz dejavnosti izposoje koles ter iz odstopljene pravice (v konkretnem primeru koncesije za oglaševanje) nosi zasebni partner.

²² Referenčni vir navaja naslednje možne (oziroma uspešne) poslovne modele:

- *Advertising Company Provide and operates system in exchange for advertising rights*
- *Contracts with provider to install and operate the system for a fee*
- *Local Authorities designs, owns and operates the system*
- *Public Transport Operators; Provides and operates system to enhance public transport services*
- *For-Profit; Provides and operates system for a profit with minimal government involvement*
- *Non-Profit Provides and operates system with the support of local authorities*

12.1 Varianta 1: Mestna občina Maribor vzpostavi sistem ter ga upravlja s svojim podjetjem

Tveganja tega modela:

Ta model predvideva, da bo izvajalec razvil lastni sistem izposoje koles ali odkupil oziroma nabavil licenco od že preskušene sistema. V obeh primerih obstajajo tveganja časovnih zamud, težav z zagotavljanjem kakovostnih standardov ter prekoračitev ocenjenih sredstev. Po tem modelu je realneje pričakovati popolni zagon sistema v letu 2020. Stroški razvoja ali odkup licenčnih programov bodo zahtevali večja investicijska sredstva za ta del investicije. Prihranki pri uporabi lastnih prostorov ne bodo povsem kompenzirali razvojnih stroškov.

Priložnosti tega modela:

MOM lahko učinkovito poveže obstoječo ponudbo trajnostne mobilnosti (npr. Javnega mestnega prevoza), obstoječe plačilne kartice, uporabi svoje prostore, servisne delavnice in kader. Ob uspešnem razvoju in implementaciji pridobi podjetje referenco za (morebitno) širjenje oziroma prodajo svojega sistema.

V tem modelu smo predvideli:

- večje stroške razvoja in vzdrževanja programske in računalniške opreme, večje stroške razvoja pametnih ključavnic in terminalov,
- zamik pričetka izvajanja projekta za eno leto, kar povzroči izpad prihrankov eksternih stroškov,
- nekoliko večje stroške vzdrževanja, intervencije, reklamacij v prvih letih implementacije (»otroške bolezni«),
- manjše stroške za dokumentacijo (postopkov oddaje koncesije/naročila).

TABELA 16: Stroški MOM za vzpostavitev in upravljanje sistema s svojim podjetjem v stalnih cenah (vključen DDV)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Skupaj odlični MOM po letih:	-6.000	-164.500	-537.300	-177.300	-237.300	-337.300	-148.500	-208.500	-148.500	-208.500	-308.500	-148.500	-148.500	-148.500	-148.500
Skupaj								-3.076.200							
Skupaj prilivi MOM po letih:	0	0	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000
Strošek za MOM po letih:	-6.000	-164.500	-513.300	-153.300	-213.300	-313.300	-124.500	-184.500	-124.500	-184.500	-284.500	-124.500	-124.500	-124.500	-124.500
Skupaj								-2.764.200							

12.2 Varianta 2: Projekt se izvede v javno-zasebnem partnerstvu

Ker gre za projekt pri katerem ocenjeni neposredni prihodki pokrivajo približno 13% ocenjenih skupnih stroškov, bo morala MOM v vsakem primeru pokrivati ocenjenih 87% stroškov programa. Sama bo izvajala postopke priprave dokumentacije ter monitoringa in skrbništva pogodb, izvedla pripravljala gradbeno obrtniška in inštalacijska dela ter vzdrževala postaje; stroške vzpostavitve sistema ter njegovega obratovanja pa bo pokrivala preko naročniške al koncesijske pogodbe.

Zato so razlike med varianto z lastnim podjetjem in javno-zasebnim partnerstvom v:

- dinamiki izvedbe projekta, ki bo (ocenjeno) bistveno hitrejši v modelu JZP,
- lastni razvoj sistema bo (ocenjeno) dražji in manj zanesljiv.

TABELA 17: Stroški MOM za vzpostavitev in upravljanje sistema po modelu JZP v stalnih cenah (vključen DDV)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Skupaj odlični MOM:	-15.000	-455.500	-124.500	-124.500	-178.500	-232.500	-124.500	-178.500	-124.500	-178.500	-232.500	-124.500	-124.500	-124.500	-124.500
Skupaj:								-2.467.000							
Skupaj prilivi MOM:	0	12.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000
Strošek za MOM po letih:	-15.000	-443.500	-100.500	-100.500	-154.500	-208.500	-100.500	-154.500	-100.500	-154.500	-208.500	-100.500	-100.500	-100.500	-100.500
Skupaj:								-2.143.000							

12.2.1 *Varianta 2_1: Naročniški model JZP*

Ta varianta je pripravljena za naročniško obliko javno zasebnega partnerstva. Naročnik (MOM) bo postavil tarifni model (**maksimiranje cen**) ter prevzel vsa tveganja za neposredne prihodke sistema, saj bo definiral tarifni model ter izvajal druge politike, ki bistveno vplivajo na uporabo (torej prihodke) sistema (parkirna politika, na primer). Izvajalec (praviloma) prodaja svoje storitve v imenu in za račun naročnika. Pogodbeni izvajalec bo sistem izvajal v skladu s pogodbo v kateri bodo **opredeljeni elementi kakovosti ponudbe**. Naročnik bo izvajal monitoring kakovosti sistema ter na podlagi ugotovitev v letnih aneksih k osnovni pogodbi v pogodbenih okvirjih korigiral ceno izvedene storitve.

Tveganja tega modela:

- Časovne zamude zaradi postopkov priprave razpisa ter izbora izvajalca.
- Izvajalec lahko – ob šibkem sistemu monitoringa s strani naročnika – izvaja dejavnost po načelu »minimiranja svojih stroškov produkcije«.
- Naročniško razmerje se praviloma sklepa za krajše obdobje (štiri leta); ob poteku tega razmerja obstajajo tveganja prekinitve oziroma prenosa dejavnosti.

Priložnosti tega modela:

- Razpisna dokumentacija, ki bo omogočala pravi konkurenčni boj ponudnikov, bi morala znižati stroške delovanja sistema ob nespremenjeni kakovosti ponudbe.
- Mestna občina bo lahko izbrala zanesljiv in dobro preskušen sistem z zelenimi referencami.

12.2.2 *Varianta 2_2: Koncesijski model JZP*

Ta varianta je pripravljena za koncesijsko obliko javno zasebnega partnerstva. Koncedent (MOM) bo prepustil koncesionarju oblikovanje tarifne politike in tudi tveganja za prihodke iz tega naslova. Izvajalec ponuja svoje storitve v svojem imenu in za svoj račun. Koncesionar bo moral imeti (bolj ali manj) izključno pravico ponujanja storitve souporabe koles na območju, ki bo določeno s koncesijskim aktom. Koncesijska pogodba se sklene za daljše obdobje (10 let) z možnostjo podaljšanja za polovico tega obdobja (5 let).

Tveganja tega modela:

- Časovne zamude zaradi postopkov priprave razpisa ter izbora izvajalca. Zaradi daljšega obdobja koncesijskih pogodb, so prilagajanja novim tržnim in (prometno)političnim situacijam zahtevnejša. V primeru bistveno spremenjenih okoliščin tudi draga za koncedenta.
- Spori z drugimi oblikami ponudbe izposoje koles.

Priložnosti tega modela:

- Izvajalec je motiviran za atraktivnost svoje ponudbe, saj tako dviguje svoje prihodke.
- Izvajalec je motiviran za kakovost svoje ponudbe ter za širitev.
- Mestna občina bo lahko izbrala zanesljiv in dobro preskušen sistem z zelenimi referencami.

TABELA 18: Neto denarni tok variante 1

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Skupaj odlivi MOM	-6.000	-164.500	-537.300	-177.300	-237.300	-337.300	-148.500	-208.500	-148.500	-208.500	-308.500	-148.500	-148.500	-148.500	-148.500
Skupaj								-3.076.200							
Skupaj prilivi MOM po letih:	0	0	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000
Strošek za MOM po letih:	-6.000	-164.500	-513.300	-153.300	-213.300	-313.300	-124.500	-184.500	-124.500	-184.500	-284.500	-124.500	-124.500	-124.500	-124.500
Skupaj								-2.764.200							
Neto denarni tok	-6.000	-164.500	-513.300	-153.300	-213.300	-313.300	-124.500	-184.500	-124.500	-184.500	-284.500	-124.500	-124.500	-124.500	-124.500
Diskontiran neto denarni tok	-6.000	-158.173	-474.575	-136.283	-182.330	-257.510	-98.394	-140.205	-90971	-129.627	-192.198	-80.873	-77.762	-74.772	-71.896
Skupaj neto diskontiran denarni tok								-2.171.568							

Gre za neprihodkovno investicijo, ki ne povzroča neposrednih finančnih koristi. Neto sedanja vrednost investicije je negativna in znaša -2.171.568 €.

TABELA 19: Neto denarni tok variante 2

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Skupaj odlivi MOM:	-15.000	-455.500	-124.500	-124.500	-178.500	-232.500	-124.500	-178.500	-124.500	-178.500	-232.500	-124.500	-124.500	-124.500	-124.500
Skupaj:								-2.467.000							
Skupaj prilivi MOM:	0	12.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000
Strošek za MOM po letih:	-15.000	-443.500	-100.500	-100.500	-154.500	-208.500	-100.500	-154.500	-100.500	-154.500	-208.500	-100.500	-100.500	-100.500	-100.500
Skupaj:								-2.143.000							
Neto denarni tok	-15.000	-443.500	-100.500	-100.500	-154.500	-208.500	-100.500	-154.500	-100.500	-154.500	-208.500	-100.500	-100.500	-100.500	-100.500
Diskontiran neto denarni tok	-15.000	-426.442	-92.918	-89.344	-132.067	-171.372	-79.427	-117.407	-73.434	-108.550	-140.855	-65.283	-62.772	-60.358	-58.036
Skupaj neto diskontiran denarni tok								-1.693.265							

Gre za neprihodkovno investicijo, ki ne povzroča neposrednih finančnih koristi. Neto sedanja vrednost investicije je negativna in znaša -1.693.265 €.

13 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI

Občina ne izvaja projekta zaradi neposredne finančne donosnosti vloženih sredstev temveč zaradi pričakovanih posrednih koristi, predvsem:

- zmanjšanje negativnih eksternih stroškov motornega prometa,
- povečanih prihodkov od obiskovalcev in turistov.

13.1 Koristi zmanjšanja eksternih stroškov prometa

Družbene oziroma posredne koristi projekta so predvsem **zmanjšani eksterni stroški zaradi motoriziranega prometa**. Vrednost teh negativnih zunanjih stroškov prometa se za Slovenijo ocenjuje med **0,11** (v izvenkoničnem času) do **0,23 €/km²³**.

Z investicijo želimo doseči, da se bo **delež** individualnega motoriziranega prometa na območju Maribora zmanjševal. Za oceno posrednih finančnih koristi projekta bomo upoštevali, da se bo **obseg** individualnega motoriziranega prometa v prvih petih letih obratovanja (2019-2023) na območju investicije zmanjševal po stopnji 1% na leto. V nadaljevanju pa ostal na ravni iz leta 2023.

Zmanjšanje bomo upoštevali samo pri osebnih avtomobilih, ki potujejo znotraj predvidenega območja vzpostavitve sistema izposoje koles. Iz potovalnega modela za MOM lahko razberemo, da osebni avtomobili znotraj območja MOM opravijo vsaj 600.000 km na delovni dan, od tega vsaj 200.000 km na območju kjer bo vzpostavljen sistem souporabe koles.

Na letni ravni 1% znižanje na območju projekta prinese »prihranek« 600.000 vozilo_km. Za potrebe ekonomske analize bomo privzeli, da je vrednost eksternih stroškov prevoženega kilometra z osebnim avtomobilom za obdobje **2019-2022 0,15 €/km**, nato pa bomo zaradi pričakovanj o bolj okolju prijaznem voznem parku, te stroške zmanjšali na **0,10 €/km**.

TABELA 20: Specifikacija koristi projekta v stalnih cenah

Leto	Zmanjšanje obsega motornega prometa [v km / leto]	Eksterni strošek [€/ km]	Koristi [€/ leto]
2019	600.000	0,15	90.000
2020	1.200.000	0,15	180.000
2021	1.800.000	0,15	270.000
2022	2.400.000	0,15	360.000
2023	3.000.000	0,10	300.000
2024	3.000.000	0,10	300.000
2025	3.000.000	0,10	300.000
2026	3.000.000	0,10	300.000
2027	3.000.000	0,10	300.000
2028	3.000.000	0,10	300.000
2029	3.000.000	0,10	300.000
2030	3.000.000	0,10	300.000
2031	3.000.000	0,10	300.000
2032	3.000.000	0,10	300.000
SKUPAJ	36.000.000		3.900.000

²³ Vira: Lep et al.: Eksterni stroški prometa, (2004), Handbook of External Costs of Transport, (2008, stran 103)

13.2 Pozitivne posredne koristi

Z izvedbo projekta bo Mestna občina Maribor pridobila številne posredne koristi, ki jih prinaša urejeno in atraktivno mestno središče. Te se kažejo predvsem v povečanem številu izletnikov (enodnevnih obiskovalcev) in povečanem številu nočitev (turistov). Z investicijo želimo predvsem povečati število zadovoljnih obiskovalcev mesta in mestnega središča.

V izračunu koristi teh posrednih učinkov ne bomo upoštevali.

TABELA 21: Ekonomski tok variante 1

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ocenjene koristi	0	0	90.000	180.000	270.000	360.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Neto denarni tok:	-6.000	-164.500	-513.300	-153.300	-213.300	-313.300	-124.500	-184.500	-124.500	-184.500	-284.500	-124.500	-124.500	-124.500	-124.500
Neto ekonomski tok	-6.000	-164.500	-423.300	26.700	56.700	46.700	175.500	115.500	175.500	115.500	15.500	175.500	175.500	175.500	175.500
Diskontirani neto denarni tok	-6.000	-158.173	-391.365	23.736	48.467	38.384	138.700	87.771	128.236	81.149	10.471	114.001	109.617	105.401	101.347

Zaradi visokih (a vseeno konzervativno ocenjenih) posrednih koristi, je investicija ekonomsko upravičena. Njena neto sedanja ekonomska vrednost je ocenjena na 431.743 €.

Finančna interna stopnja donosa (FIRR) je negativna, ekonomska interna stopnja donosa (IRR) znaša 8 %. Doba vračanja, ko skupne diskontirane vredosti koristi in prilivov presežejo odlive, pa se zgodi v 9-em letu.

TABELA 22: Ekonomski tok variante 2

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ocenjene koristi	0	90.000	180.000	270.000	360.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Neto denarni tok:	-15.000	-443.500	-100.500	-100.500	-154.500	-208.500	-100.500	-154.500	-100.500	-154.500	-208.500	-100.500	-100.500	-100.500	-100.500
Neto ekonomski tok	-15.000	-353.500	79.500	169.500	205.500	91.500	199.500	145.500	199.500	145.500	91.500	199.500	199.500	199.500	199.500
Diskontirani neto denarni tok	-15.000	-339.904	73.502	150.685	175.662	75.206	157.668	110.568	145.773	102.226	61.814	129.591	124.607	119.815	115.206

Zaradi visokih (a vseeno konzervativno ocenjenih) posrednih koristi, je investicija ekonomsko upravičena.

Njena neto sedanja ekonomska vrednost je ocenjena na 1.187.420 €.

Finančna interna stopnja donosa (FIRR) je negativna, ekonomska interna stopnja donosa (IRR) znaša 32 %.

Doba vračanja, ko skupne diskontirane vredosti koristi in prilivov presežejo odlive, pa se zgodi v 5-em letu.

Iz zgoraj navedenih pozitivnih rezultatov ureditve območja obravnave smo mnenja, da je predlagana investicija variante 2 ekonomsko in družbeno bolj upravičena.

14 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

Izračuni upravičenosti oziroma javnega interesa temeljijo na vrednosti eksternih stroškov prometa; ti se ne bodo zmanjševali.

Ob sklenjenem naročniškem razmerju so tveganja za prihodke na strani MOM, ki bo morala zagotoviti pogodbene vrednosti, predvsem iz proračunskih sredstev (ki se sprejemajo letno ali dvoletno).

Ob sklenjenem koncesijskem pogodbenem razmerju, so tveganja za neposredne prihodke na strani koncesionarja – izvajalca storitve. Za koncedenta nastopijo tveganja, da bi se v primeru bistveno spremenjenih razmer na trgu (ali nesolventnosti izvajalca iz kakšnih drugih razlogov) izposoja/souporaba ne izvajala v skladu z zahtevanimi minimalnimi standardi. Prihodki od izposoje so ocenjeni zelo nizko. tveganj za koncedenta, da ta ne bi bila izpolnjena, ni.

Pri izvedbi investicije so možna postopkovna tveganja kot so:

- Razpisni postopki
- Postopki izbire izvajalcev pri javnem naročanju

15 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Za izvedbo projektov je potrebna dokumentacija PZI (**projekt za izvedbo**) za pripravo postaj. Z izjemo ene lokacije (UŠC) najemnine ali odkupi potrebnih površin niso potrebne. Pridobitev gradbenega dovoljenja ni potrebna, saj dela spadajo med investicijska vzdrževalna dela v javno korist.

Ker projekt ne ustvarja neposrednih prihodkov, se kot koristi projekta upoštevajo predvsem zmanjšani eksterni stroški zaradi zmanjšane uporabe osebnega avtomobila (v teh stroških so skriti predvsem učinki povečanja zdravja prebivalcev).

Analiza je pokazala, da se že z minimalno spremembo potovalnih navad - za 4% manj poti opravljenih z osebnimi avtomobili po ožjem mestnem središču Maribora - lahko eksterni stroški zaradi cestnega motornega prometa zmanjšajo vsaj za 300.000 €/leto.

V vsakem primeru so v primeru te investicije bolj pomembni posredni učinki, kot so splošni dvig privlačnosti mesta in mestnega središča, povečanje števila obiskovalcev mesta in regije.

Z investicijskim programom se ugotavlja, da je investicija, v izbrani varianti upravičena in smiselna. Predlaga se izvedba investicije, odločitev za izvedbo je odvisna od investitorja.

PRILOGA: PREVERITEV IZVEDLJIVOSTI POSLOVNEGA MODELA JZP, KIER ZASEBNI PARTNER IZVAJA DEJAVNOST V ZAMENO ZA ODSTOPLJENE PRAVICE

Ta model financiranja predvideva, da se bo program izvedel v skladu s promotorsko vlogo. Ponudnik z dobrimi referencami ponuja vzpostavitev sistema »takojs« v zameno za pravice za oglaševanje za obdobje izvajanja programa. MOM se odpove prihodkom od taks za oglaševanje. V kalkulaciji so prikazani ocenjeni pričakovani prihodki od površin, ki jih danes uporablja skupina »promotorja«. V kalkulaciji je predvideno tudi, da bi izvajalec izposojal kolesa na svoj račun, torej imel prihodke.

TABELA 23: Vložki javnega (MOM) in zasebnega partnerja v stalnih cenah (samo prva faza, 12 postaj z 120 kolesi):

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Vložek javnega partnerja (MOM):															
Stroški priprave dokumentacije upravljanja sistema	15.000	1.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Stroški gradbeno obrtniških del	0	57.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stroški vzdrževanja infrastrukture	0	1.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Izpad prihodka od taks za oglaševanje	120.000	121.200	122.412	123.636	124.872	126.171	127.382	128.656	129.943	131.242	132.555	133.880	135.219	136.571	137.937
Skupaj javni partner po letih:	135.000	180.700	126.912	128.136	129.372	130.621	131.882	133.156	134.443	135.742	137.055	138.380	139.719	141.071	142.437
Skupaj javni partner:	2.064.626 €														
Vložek zasebnega partnerja:															
Stroški vzpostavitve in obnove sistema	0	336.000	0	0	54.000	108.000	0	54.000	0	54.000	108.000	0	0	0	0
Stroški obratovanja sistema	0	60.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Prihodi od uporabljenih koles	0	12.000 €	24.000 €	24.000 €	24.000 €	24.000 €	24.000 €	24.000 €	24.000 €	24.000 €	24.000 €	24.000 €	24.000 €	24.000 €	24.000 €
Skupaj zasebni partner po letih	0	384.000	96.000	96.000	150.000	204.000	96.000	150.000	96.000	150.000	204.000	96.000	96.000	96.000	96.000
Skupaj zasebni partner:	2.010.000 €														