



MESTNA OBČINA MARIBOR
ŽUPAN

Ulica heroja Staneta 1, SI-2000 Maribor
T: +386.2.2201 000, E: mestna.obcina@maribor.si
S: <http://www.maribor.si>
Davčna številka: SI12709590, Matična številka: 5883369

Številka: 3712-735/2021-3

Datum: 30.09.2021



GMS – 522

MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR

ZADEVA: Predlog za obravnavo na 26. redni seji Mestnega sveta
Mestne občine Maribor

NASLOV GRADIVA: Odlok - Koncesijski akt za podelitev koncesije za
upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni
občini Maribor – prva obravnava

GRADIVO PRIPRAVIL: Urad za komunalo, promet in prostor v sodelovanju z
Inštitutom za javno-zasebno partnerstvo – ZAVOD TURJAK

GRADIVO PREDLAGA: Aleksander Saša Arsenovič, župan

POROČEVALEC: Aleš Klinc, UKPP
Lidija Krebl VUKOVIČ, SSZ
Boštjan FERK Inštitut za javno-zasebno partnerstvo -
ZAVOD TURJAK

PREDLOG SKLEPA:

Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme Odlok - Koncesijski akt za podelitev koncesije za upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor – v prvi obravnavi.

Aleksander Saša Arsenovič
Župan







Številka: 4102-735/2021-3

Datum: 30.09.2021

PODPISNI LIST
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 26. SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR

Naslov gradiva:	Odlok - Koncesijski akt za podelitev koncesije za upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	1.) Dokument identifikacije investicijskega projekta 2.) Test javno zasebnega partnerstva 3.) Koncesijski akt

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Inštitut za javno-zasebno partnerstvo - ZAVOD TURJAK			
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Suzana FRAS Aleš KLINC	Urad za komunalno, promet in prostor	4. 10. 2021	
Gradivo usklajeno s pristojnimi organi (če je gradivo pripravljeno izven MOM):				
Dodatni pregled na predlog pripravljavca	Lidija KREBL VUKOVIČ	SSZ	4.10.2021	
Dokument parafiral podžupan: <small>(obkrožite tistega, ki je odgovoren za vaše področje)</small>				
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki			4.10.2021	
Gradivo pregledal direktor MU	Nataša RODOŠEK			
Gradivo podpisal župan:	Aleksander Saša ARSENOVIČ	Kabinet župana		



MESTNA OBČINA MARIBOR
MESTNA UPRAVA
URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN
PROSTOR
Sektor za komunalno in promet

Ulica heroja Staneta 1, SI-2000 Maribor
T: +386.2.2201 000, E: mestna.obcina@maribor.si
S: <http://www.maribor.si>
Davčna številka: SI12709590, Matična številka: 5883369

Številka: 3712-735/2021-4

Datum: 04.10.2021



**Odlok - Koncesijski akt za podelitev koncesije za upravljanje in vzdrževanje
avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor**

Uvodna obrazložitev za obravnavo na seji Mestnega sveta Mestne občine Maribor

1. Pravna podlaga:

Na podlagi 11. 36. in 40. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06 in spremembe) in 23. člena Statuta Mestne občine Maribor (MUV št. 10/11, 8/14 in 12/19) ter Poslovnika Mestnega sveta Mestne občine Maribor (MUV št. 8/05, 11/11, 12/11, 8/14, 4/15, 25/18, 10/19).

Zakon o javno-zasebnem partnerstvu v prvem odstavku 11. člena določa, da odločitev o ugotovitvi javnega interesa za sklenitev javno-zasebnega partnerstva in izvedbi projekta v eni izmed oblik javno-zasebnega partnerstva ZJZP sprejme vlada oziroma predstavniški organ samoupravne lokalne skupnosti. Skladno s prvim odstavkom 36. člena ZJZP predmet, pravice in obveznosti javnega in zasebnega partnerja, postopek izbire zasebnega partnerja in druge sestavine posameznega razmerja javno-zasebnega partnerstva se lahko uredijo z aktom o javno-zasebnem partnerstvu. Akt o javno-zasebnem partnerstvu je na podlagi drugega odstavka 36. člena ZJZP obvezen v primeru, če izvajalec javno-zasebnega partnerstva pridobi posebno ali izključno pravico izvajati gospodarsko javno službo oziroma drugo dejavnost v javnem interesu, kjer zakon zaradi varstva javnega interesa zahteva izdajo koncesijskega oziroma drugega splošnega akta. Če gre pri javno-zasebnem partnerstvu za obliko koncesijskega partnerstva, se skladno s tretjim odstavkom 36. člena ZJZP za akt iz prvega odstavka 36. člena ZJZP uporablja naziv »koncesijski akt«. V primeru dejavnosti iz drugega odstavka 36. člena ZJZP se koncesijski akt sprejme v obliki uredbe vlade, odloka predstavniškega organa samoupravne lokalne skupnosti ali splošnega akta drugega javnega partnerja, izdanega na podlagi javnega pooblastila, določenega s posebnim zakonom. 40. člen ZJZP v prvem odstavku določa, da se odločitev o javno-zasebnem partnerstvu iz 11. člena tega zakona in akt o javno-zasebnem partnerstvu lahko sprejmeta, če so za to izpolnjeni pogoji, določeni s tem zakonom, v skupnem aktu. Skladno z drugim odstavkom 40. člena se z aktom o javno-zasebnem partnerstvu lahko, če to ni urejeno že v odločitvi iz 11. člena tega zakona, zlasti uredi organizacijska in prostorska zasnova izvajanja javno-zasebnega partnerstva (vrsta izvajalcev, morebitne posebne ali izključne pravice, če so za to izpolnjeni pogoji), ugotovi javna korist za izvedbo razlastitve oziroma omejitve lastninske pravice na nepremičninah, po zakonu, ki ureja posege v prostor, uredijo posamezne obveznosti izvajalca javno-zasebnega partnerstva, določijo splošni pogoji, pod katerimi lahko uporabniki uporabljajo dobrine in storitve javno-zasebnega partnerstva, ki morajo biti za iste kategorije uporabnikov enaki, določijo pravice in obveznosti uporabnikov dobrin ali storitev javno-zasebnega partnerstva, način njihovega uveljavljanja in varstva in uredijo predvideni načini financiranja javno-zasebnega partnerstva ter druga finančna razmerja med javnim in zasebnim partnerjem (na primer delitev izgube in dobička, delitev dobičkov, če pride do refinanciranja dolga). Na podlagi tretjega odstavka 40. člena ZJZP se z aktom iz prejšnjih odstavkov lahko uredijo tudi druga vprašanja urejanja javno-zasebnega partnerstva, če jih

po zakonu ureja vlada oziroma predstavniški organ samoupravne lokalne skupnosti ali če morajo biti iz drugih razlogov določena v splošnem aktu, sicer pa se ta vprašanja uredijo v pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu.

2. Ocena stanja:

Kot izhaja iz Statuta Mestne občine Maribor, je ena izmed primarnih nalog Mestne občine Maribor upravljanje, gradnja in vzdrževanje javnih površin ter zagotavljanje varnosti v cestnem prometu na mestnih cestah in urejanje prometa v mestu.

Skladno z 9., 13. in 31. členom Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor opravljanje zgoraj navedenih nalog obsega tudi:

- urejanje avtobusnih postajališč,
- oblikovanje postajališč tako, da umirjajo promet,
- vzdrževanje avtobusnih postajališč in
- opremljenost avtobusnih postajališč.

Trenutno je v Mestni občini Maribor postavljenih 205 avtobusnih nadstrešnic. Od tega jih je v skladu s koncesijsko pogodbo 160 postavila družba Europlakat v sodelovanju z družbo v njeni lasti Madison v obdobju od leta 1997 do leta 2005, ki jih je tudi v celoti financiral. Investicija je znašala okrog 1 milijon EUR. V skladu s pogodbami je ves čas njenega trajanja Europlakat (15 let) nadstreške, opremo in kolesarnice čistil, vzdrževal, prestavljal in dodatno postavljaj, glede na potrebe v Mestni občini Maribor. Skupno 45 avtobusnih nadstrešnic je preko drugih izvajalcev vzpostavila Mestna občina Maribor. Teh 45 avtobusnih nadstrešnic, skladno s koncesijo Nigrada za vzdrževanje javnih prometnih površin, ureja in vzdržuje NIGRAD.

Ker se sodelovanje v okviru omenjenega dogovora izteklo, je družba Europlakat v mesecu julij 2021 podala vlogo promotorja, v kateri izraža interes za sklenitev dogovora o javno-zasebnem partnerstvu v podobnem obsegu, kot ga vključuje iztekajoče se partnerstvo. V okviru tega projekta bi Mestna občina Maribor zagotovila možnost izvajanja oglaševanja v sklopu avtobusnih nadstrešnic za obstoječih 160 obojestranskih malih svetlobnih vitrin, za katere bi koncesionar plačeval občinsko takso.

Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic zajema:

- čiščenje vsake od nadstrešnic najmanj enkrat na mesec, kar vključuje čiščenje vseh steklenih površin, vgrajene opreme (klop, vozni red ...) in nosilne konstrukcije (uporaba čistil, ki so ekološko ustrezna),
- na najbolj frekventnih lokacijah se avtobusne nadstrešnice dodatno čistijo po potrebi (torej ne zgolj enkrat na mesec),
- generalno čiščenje avtobusnih nadstrešnic dvakrat na leto, ki vključuje čiščenje celotne konstrukcije, vključno s streho in notranjost vitrin za vozne rede,
- čiščenje strehe v jesenskem obdobju (odpadlo listje, ki ovira odvodnjavanje
- vode s strehe -- s tem preprečimo poškodbe nadstrešnic zaradi zmrzali),
- dnevni obhodi za ugotavljanja stanja (npr. odstranitev grafitov in vsebin, ki jih na avtobusne nadstrešnice nameščajo nepooblašcene osebe),
- odziv na obvestila ob izrednih razmerah, kot so npr. poškodbe avtobusnih nadstrešnic zaradi nesreč ali vandalizma (zavarovanje lokacije zaradi varnosti mimoidočih),
- zamenjava poškodovanih delov (stekla, klop, vozni red),
- zavarovanje odgovornosti do uporabnikov avtobusnega mestnega prometa in
- brezplačna telefonska številka, na katero občani lahko sporočijo informacije o stanju avtobusnih nadstrešnic (poškodbe, potrebno čiščenje ...).

Mestna občina Maribor proučuje možnost, da bi poenotila režim vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic in bi v okvir predmetne koncesijske pogodbe vključila tudi 45 tipiziranih nadstrešnic, ki jih trenutno vzdržuje koncesionar Nigrad. Vsaj 10 obstoječih nadstrešnic dotrajanega videza potrebuje zamenjavo, prav tako je bilo tudi identificiranih več lokacij, kjer bi bila smiselna postavitev dodatnih nadstrešnic. Prav tako je v projekt vključena vzpostavitev najmanj 20 dodatnih nadstrešnic, pri čemer pa bo uskladitev končnega števila nadstrešnic, ki bodo vzpostavljene na novo, predmet usklajevanja v fazi izvedbe javnega razpisa.

Predlagani model realizacije zastavljenih ciljev predvideva podelitve koncesije storitve za izvajanje upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor.

Mestna občina Maribor je izdelala tudi osnovni investicijski dokument-DIIP (priloga gradivu), kjer so podana izhodišča in opis projekta. Prav tako pa je v izdelan predhodni Test upravičenosti projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva, v skladu z določili 8. člena ZJP, ki bo predstavljen na seji mestnega sveta.

Za nadaljevanje postopka podelitve koncesije je potrebno sprejeti pravni akt – Odlok na mestnem svetu Mestne občine Maribor, kjer se določijo predmet, pravice in obveznosti koncedenta in koncesionarja, postopek izbire koncesionarja, pravice uporabnikov in način financiranja izvedbe projekta, etc..

Vežano na izvajanje projekta, bo potrebno v fazi izvedbe javnega razpisa jasno definirati število v projekt vključenih avtobusnih nadstrešnic, ki so predmet upravljanja in vzdrževanja, vključno z opredelitvijo lokacij in opredelitvijo zaveze, da zasebni partner nosi celoten strošek upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic, vključno s pripadajočimi stroški, v zameno za možnost ekonomskega izkoriščanja oglaševalskega prostora v okviru avtobusnih nadstrešnic oz. opredeljenega v javnem razpisu. Koncesionar sprejme zavezo za plačilo takse za oglasne površine.

3. Namen in cilj odloka:

S tem odlokom - aktom Mestna občina Maribor ugotavlja javni interes za izvedbo projekta v obliki podelitve koncesije storitve v skladu s svojimi zakonskimi pristojnostmi in določa način podelitve koncesije storitev za upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic ter določa pogoje za oddajo koncesije za projekt:

ODLOK – KONCESIJSKI AKT za podelitev koncesije za upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor«.

4. Ocena finančnih posledic odloka

Sprejem Odloka – Koncesijskega akta je osnova za objavo in izvedbo javnega razpisa za izbor najugodnejšega ponudnika.

V skladu z odlokom se izvajanje koncesije financira iz prihodkov koncesionarja iz oglaševanja.

Koncesionar pri tem prevzema vsa tehnična, tehnološka in finančna tveganja iz naslova izvedbe naslova izvajanja storitev, vključno s tveganjem rentabilnosti. Koncesionar sprejme tudi zavezo za plačilo takse za oglasne površine. Vložek koncedenta v projekt je infrastruktura – avtobusne nadstrešnice, katere lastnik je Mestna občina Maribor.

Mestna občina Maribor ne prevzema obveznosti financiranja izvajanja storitev in prav tako ne nosi tveganja rentabilnosti in donosnosti projekta. Koncesionar je dolžan izvesti storitve vzdrževanja in upravljanja avtobusnih nadstrešnic z lastnimi sredstvi.

Mestna občina Maribor ohrani prihodek od občinske takse za oglaševanje.

Finančna in ekonomska ocena projekta je razvidna iz dokumenta DIIP, ki je priloga tega gradiva.

Pripravili:

Aleš Klinc, UKPP

Lidija Krebl VUKOVIČ, SSZ

Boštjan FERK Inštitut za javno-zasebno partnerstvo - ZAVOD
TURJAK



Na podlagi 11., 36. in 40. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06) in 23. člena Statuta Mestne občine Maribor (MUV št. 10/11, 8/14 in 12/19) je Mestni svet Mestne občine Maribor na seji dne ... sprejel

ODLOK - KONCESIJSKI AKT
za upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen
(vsebina akta)

(1) Ta akt določa, da obstoji javni interes za sklenitev javno-zasebnega partnerstva za upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor v koncesijski obliki javno-zasebnega partnerstva.

(2) S tem aktom Mestna občina Maribor (v nadaljnjem besedilu: MOM), kot koncedent, določa predmet in pogoje za podelitev koncesije, pravice in obveznosti koncedenta in koncesionarja, enostranske ukrepe v javnem interesu, postopek izbire koncesionarja, poročanje in nadzor, način financiranja izvedbe projekta in prenehanje koncesijskega razmerja.

2. člen
(opredelitev ključnih pojmov)

(1) Poleg pomena, določenega v Zakonu o javno-zasebnem partnerstvu, imajo pojmi, uporabljeni v tem aktu, naslednji pomen:

- **koncedent** je MOM,
- **koncesionar** je fizična ali pravna oseba, ki bo na podlagi javnega razpisa izbran kot izvajalec javno-zasebnega partnerstva,
- **uporabniki** so fizične in pravne osebe, ki uporabljajo avtobusne nadstrešnice v Mestni občini Maribor.

II. JAVNI INTERES, PREDMET IN MODEL JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

3. člen
(javni interes)

(1) Javni interes je izkazan na naslednji način:

- vzpostavitev učinkovitega in gospodarnega upravljanja z infrastrukturo, ki je potrebna za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa, med katero spadajo tudi avtobusne nadstrešnice;
- krepitev učinkovitosti pri delovanju lokalne samouprave (učinkovitost pri zadovoljevanju skupnih potreb in interesov na lokalni ravni),
- vzpodbujanje uporabe javnega potniškega prometa z urejeno infrastrukturo;
- izboljšanje prometne varnosti in varovanja;
- zmanjšanje stroškov uporabnikov in upravljavcev;

- izvajanje splošnih ukrepov, s katerimi se v skladu s posebnimi predpisi na področju varovanja javnega zdravja zagotavlja sanitarno tehnično in sanitarno higiensko vzdrževanje sredstev javnega prometa in javnih površin;
- zagotavljanje ustreznih ureditvenih pogojev za:
 - urejanje avtobusnih postajališč,
 - oblikovanje postajališč tako, da umirjajo promet,
 - vzdrževanje avtobusnih postajališč in
 - opremljenost avtobusnih postajališč,
 ki veljajo na območju urbanistične zasnove mesta Maribor.

4. člen

(predmet koncesijskega razmerja)

- (1) Predmet koncesijskega razmerja je upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic, ki zajema:
- čiščenje vsake od nadstrešnic najmanj enkrat na mesec, kar vključuje čiščenje vseh steklenih površin, vgrajene opreme (klop, vozni red ...) in nosilne konstrukcije (uporaba čistil, ki so ekološko ustrezna),
 - vzpostavitev najmanj 20 dodatnih nadstrešnic,
 - na najbolj frekventnih lokacijah se avtobusne nadstrešnice dodatno čistijo po potrebi (torej ne zgolj enkrat na mesec),
 - generalno čiščenje avtobusnih nadstrešnic dvakrat na leto, ki vključuje čiščenje celotne konstrukcije, vključno s streho in notranjost vitrin za vozne rede,
 - čiščenje strehe v jesenskem obdobju (odpadlo listje, ki ovira odvodnjavanje vode s strehe -- s tem preprečimo poškodbe nadstrešnic zaradi zmrzali),
 - dnevni obhodi za ugotavljanja stanja (npr. odstranitev grafitov in vsebin, ki jih na avtobusne nadstrešnice nameščajo nepooblaščen osebe),
 - odziv na obvestila ob izrednih razmerah, kot so npr. poškodbe avtobusnih nadstrešnic zaradi nesreč ali vandalizma (zavarovanje lokacije zaradi varnosti mimoidočih),
 - zamenjava poškodovanih delov (stekla, klop, vozni red),
 - zavarovanje odgovornosti do uporabnikov avtobusnega mestnega prometa in
 - brezplačna telefonska številka, na katero občani lahko sporočijo informacije o stanju avtobusnih nadstrešnic (poškodbe, potrebno čiščenje ...).

(2) Uskladitev končnega števila avtobusnih nadstrešnic, ki bodo vključene v koncesijsko razmerje bo predmet usklajevanja v fazi izvedbe javnega razpisa.

(3) Koncedent lahko v koncesijski pogodbi opredeli pogoje pod katerimi je v času izvajanja koncesije dopustno dodati v koncesijsko razmerje dodatne avtobusne nadstrešnice.

(4) V skladno z določbo 8. člena Odloka o oglaševanju v Mestni občini Maribor (MUV, št. 13/2012, 12/2013, 2/2020 in 14/2021) se s koncesijsko pogodbo, v okviru tega koncesijskega razmerja, opredelijo pogoji, lokacije in obseg dovoljenj za oglaševanje na javnih površinah v lasti MOM.

5. člen

(območje koncesije in izvajanje projekta)

(1) Območje koncesije predstavlja območje MOM.

(2) Za potrebe izvajanja koncesije bo koncedent koncesionarju omogočil izvedbo gradbenih, tehnoloških, investicijskih in drugih ukrepov, potrebnih za izvedbo projekta v obsegu, kot bo dogovorjeno s koncesijsko pogodbo.

6. člen
(model javno-zasebnega partnerstva)

(1) Najučinkovitejši in najgospodarnejši način za zadovoljitev javnega interesa glede na izhodišča in vsebino projekta ter glede na obseg tveganj in vložkov partnerjev v projekt je sklenitev javno-zasebnega partnerstva v obliki koncesije storitve.

(2) Avtobusne nadstrešnice bodo ostale lastnina koncedenta tudi po preteku s pogodbo določenega koncesijskega obdobja. Po zaključeni koncesiji mora koncesionar vzpostaviti prvotno stanje javnih lokacij, kot je bilo pred začetkom izvajanja koncesije, razen če se s koncedentom v koncesijski pogodbi dogovorita drugače.

III. OBVEZNOSTI KONCEDENTA IN KONCESIONARJA TER UPORABNIKOV

7. člen
(obveznosti koncedenta)

(1) Koncedent za potrebe izvajanja koncesije omogočil oglaševanje na javnih površinah v lasti MOM v obsegu, kot je opredeljen s koncesijsko pogodbo.

(2) Zaradi izvedbe pogodbenega razmerja koncedent zagotovi koncesionarju pravico dostopa do dogovorjenih lokacij in javnih površin.

(3) Koncedent sodeluje pri pridobitvi potrebnih upravnih dovoljenj, mnenj in soglasij, kolikor je to potrebno za realizacijo projekta, v obsegu kot je dogovorjeno s pogodbo.

8. člen
(obveznosti koncesionarja)

(1) Koncesionar prevzema obveznost financiranja in izvedbe vseh, s koncesijsko pogodbo dogovorjenih obveznosti ter po terminskem planu, ki bo dogovorjen v postopku izbire koncesionarja.

(2) Koncesionar v pogodbeni dobi prevzema vsa tehnična, tehnološka in finančna tveganja iz naslova izvajanja koncesije, vključno s tveganjem rentabilnosti. Koncesionar prevzema tudi tveganje zagotavljanja dostopnosti in razpoložljivosti avtobusnih nadstrešnic za končne uporabnike javnega potniškega prometa v MOM.

(3) Ostale obveznosti koncesionarja so:

- izvajati koncesijo s skrbnostjo dobrega strokovnjaka in dobrega gospodarstvenika oziroma gospodarja,
- zagotavljati uporabnikom enakopravno in kontinuirano dostopnost do avtobusnih nadstrešnic ter kakovostno opravljanje storitve, v skladu s predpisi, koncesijsko pogodbo in v javnem interesu,
- upoštevati tehnične, zdravstvene in druge normative in standarde, povezane z izvajanjem nalog po sklenjeni koncesijski pogodbi,
- kot dober gospodarstvenik oziroma gospodar upravljati avtobusne nadstrešnice in druge lokacije,
- zagotavljati redno vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic, v obsegu, opredeljenem s koncesijsko pogodbo,
- redno izvajati plačila takse za oglasne površine,
- omogočati nemoten nadzor nad izvajanjem koncesijske pogodbe,
- po poteku koncesijskega obdobja prenesti v last in upravljanje koncedenta vse avtobusne nadstrešnice,
- voditi ustrezne evidence in pripravljati letna poročila skladno s koncesijsko pogodbo,

- poročati koncedentu o izvajanju koncesije na njegovo zahtevo.

9. člen (odgovornost koncesionarja)

(1) Koncesionar je odgovoren za pravilno izvajanje nalog po koncesijski pogodbi in za vso škodo, ki bi utegnila nastati koncedentu, uporabnikom in tretjim osebam v zvezi z izvajanjem dejavnosti iz tega akta in koncesijske pogodbe.

(2) Koncesionar je dolžan skleniti zavarovanje odgovornosti za škodo, ki jo pri opravljanju ali v zvezi z izvajanjem koncesije koncedentu ali tretji osebi povzročijo on sam ali kdo drug, ki bo delal v njegovem imenu, in za običajne rizike, ki izhajajo iz ali so povezani z izvedbo koncesijske pogodbe.

(3) Obseg in vsebina zavarovanja se podrobneje opredelita s koncesijsko pogodbo.

10. člen (dolžnosti in pravice uporabnikov)

(1) Uporabniki imajo do koncesionarja zlasti dolžnost:

- omogočiti dostop do vseh lokacij, kjer se opravljajo storitve in naloge iz tega akta,
- prijaviti vsa dejstva, pomembna za izvajanje nalog iz tega akta, oziroma sporočiti koncesionarju vsako spremembo, ki lahko vpliva na izvajanje nalog,
- obveščati koncedenta o morebitnih kršitvah koncesionarja.

(2) Uporabniki imajo pravico uporabljati avtobusne nadstrešnice za potrebe uporabe javnega potniškega prometa v MOM.

(3) Morebitne pobude ali pritožbe uporabniki naslovijo na koncedenta, ki v primeru, če so upravičene, poskrbi, da jih koncesionar ustrezno obravnava in kršitve tudi odpravi.

11. člen (druge pravice in obveznosti)

Koncesionar je dolžan storitve izvajati na način, ki zagotavlja njihovo združljivost z drugimi povezanimi storitvami v MOM (implementacija strategije pametnega mesta in pametne skupnosti). To lahko vključuje prilagoditev programske in/ali strojne opreme, namenjene izvajanju storitve, ali namestitvev (vzporedno ali naknadno) dodatne programske in/ali strojne opreme.

IV. POSTOPEK IZBIRE KONCESIONARJA IN POGOJI TER MERILA ZA IZBOR

12. člen (postopek izbire)

(1) Koncesionarja se izbere na podlagi javnega razpisa po postopku konkurenčnega dialoga. Javni razpis se objavi na portalu javnih naročil in na spletni strani MOM. Sklep o začetku postopka izvedbe javnega razpisa sprejme župan.

(2) Postopek konkurenčnega dialoga se izvede v skladu z zakonom, ki ureja javno-zasebno partnerstvo, in ob smiselni uporabi zakona, ki ureja javno naročanje.

(3) V postopku izvedbe javnega razpisa koncedent zagotovi transparentno in enakopravno obravnavanje ponudnikov.

13. člen
(status koncesionarja)

- (1) Koncesionar je lahko pravna ali fizična oseba. Prijavo na javni razpis lahko poda skupaj tudi več oseb, ki morajo prijavi predložiti pravni akt, iz katerega izhajajo medsebojna razmerja med njimi.
- (2) Vsaka oseba lahko vloži le eno prijavo. V primeru skupne prijave sme biti ista oseba ali njena povezana družba udeležena le pri eni prijavi.
- (3) Koncesionar lahko prijavo odda skupaj s podizvajalci

14. člen
(pogoji za izbiro koncesionarja)

- (1) Koncesionar mora za opravljanje koncesionirane dejavnosti izpolnjevati naslednje pogoje:
- da je registriran oziroma da izpolnjuje pogoje za opravljanje dejavnosti (zlasti čiščenje, vzdrževanje in oglaševanje),
 - da zanj niso podani razlogi za izključitev, navedeni v predpisu, ki ureja javno naročanje,
 - da v zadnjih 12 mesecih pred izdajo dokazila ni imel blokiranih transakcijskih računov,
 - da predloži finančni načrt, iz katerega so razvidni vsi stroški izvajanja koncesionirane dejavnosti ter da navede vire financiranja za pokritje predvidenih stroškov in izkaže, da razpolaga s finančnimi sredstvi, potrebnimi za realizacijo koncesije,
 - da ima ustrezno znanje in izkušnje z izvajanjem podobnih projektov;
 - da razpolaga s kadrom, ki ima ustrezne izkušnje in reference,
 - da poda pisno izjavo, da bo sklenil zahtevana zavarovanja,
 - da poda pisno izjavo, da bo v primeru, da bo izbran, sprejel vse obveznosti, določene s tem aktom in razpisno dokumentacijo,
 - da je sposoben zagotavljati izvajanje koncesije na kontinuiran in kakovosten način,
 - da v obdobju zadnjih petih let pred rokom za oddajo ponudb ni imel pri naročniku neporavnanih zapadlih obveznosti do koncedenta, plačanih pogodbenih kazni zaradi zamude pri izpolnitvi predmeta javnega naročila ali izgubljenih pravnih zaradi kršitev pogodbe, ki kažejo na nezanesljivost poslovanja;
 - druge pogoje, določene v razpisni dokumentaciji.
- (2) Podrobnejšo vsebino pogojev in dokazil glede izpolnjevanja pogojev bo koncedent določil v okviru javnega razpisa. Koncedent si pridržuje pravico, da v fazi javnega razpisa od ponudnikov zahteva, da predložijo dodatna pojasnila ali dokazila, s katerimi se dokazuje izpolnjevanje postavljenih pogojev za priznanje sposobnosti.

15. člen
(merila za izbor koncesionarja)

- (1) Koncedent mora oblikovati jasna in transparentna merila za izbor koncesionarja, ki bodo omogočila izbor ekonomsko najugodnejšega kandidata.
- (2) Koncedent mora pri določitvi meril zasledovati javni interes tako, da bodo merila za izbor koncedenta oblikovana na način, da bodo boljše ocenjene ponudbe kandidatov, ki bodo zagotovili nižje stroške izvajanja koncesije.
- (3) Koncedent lahko med merila vključi tudi merila kakovosti, ki zajemajo socialne, okoljske in inovativne značilnosti projekta.

(4) Koncedent bo podrobnejšo in dodatno vsebino meril za izbor koncesionarja določil v okviru javnega razpisa.

16. člen
(pooblastilo)

(1) Za objavo javnega razpisa in izvedbo postopka izbire koncesionarja se pooblasti Mestno upravo MOM.

(2) Za izbor koncesionarja in podpis pogodbe ter ostala dejanja v postopku sklenitve in izvajanja javno-zasebnega partnerstva se pooblasti župana.

17. člen
(strokovna komisija)

(1) Za pripravo in izvedbo javnega razpisa, pregled in oceno prispelih vlog oziroma prijav ter za pripravo strokovnega poročila župan imenuje strokovno komisijo.

(2) Strokovna komisija ima predsednika in najmanj pet članov. Predsednik in ostali člani strokovne komisije morajo imeti najmanj visokošolsko izobrazbo in najmanj 2 leti delovnih izkušenj s takšnega delovnega področja, da lahko zagotovijo strokovno presojo vlog oziroma prijav. Predsednik in vsi člani strokovne komisije morajo izpolnjevati pogoj iz drugega odstavka 52. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu, kar potrdijo s podpisom izjave o izpolnjevanju tega pogoja.

(3) Člana strokovne komisije, za katerega se naknadno ugotovi, da ne izpolnjuje postavljenega pogoja iz prejšnjega odstavka, se nemudoma izloči iz strokovne komisije in se imenuje novega člana.

(4) Za izvedbo posameznih dejanj v postopku izvedbe javnega razpisa morajo biti navzoči najmanj trije člani strokovne komisije. Poročilo o ocenjevanju prispelih ponudb pripravijo in podpišejo vsi člani strokovne komisije.

(5) Strokovno-tehnično pomoč in svetovanje v postopku priprave in izvedbe javnega razpisa za strokovno komisijo zagotavljajo strokovne službe koncedenta in/ali zunanji strokovnjaki. Člani strokovne komisije so lahko tudi neodvisni zunanji strokovnjaki, ki razpolagajo s specifičnim znanjem, potrebnim za uspešno izbiro koncesionarja.

(6) Strokovna komisija pripravi poročilo o ocenjevanju prispelih ponudb, ki ga posreduje županu. Predmetno poročilo je podlaga za pripravo akta izbire izvajalca javno-zasebnega partnerstva, ki ga sprejme župan.

(7) Akt izbire preneha veljati, če izbrani koncesionar ne podpiše pogodbe v roku 60 dni od prejema pisnega poziva koncedenta k podpisu pogodbe.

V. VZPOSTAVITEV, TRAJANJE IN SPREMEMBA KONCESIJSKEGA RAZMERJA

18. člen
(vzpostavitev)

(1) Koncesijsko razmerje je vzpostavljeno z dnem podpisa koncesijske pogodbe, s katero se podrobneje uredijo medsebojna razmerja med koncedentom in koncesionarjem.

(2) Sklenjena pogodba ima naravo javnopravne pogodbe, zato lahko koncedent v njej opredeli določene javnopravne elemente, s katerimi se varuje javni interes.

19. člen (sprememba koncesijske pogodbe)

(1) Pogodba se lahko v času veljavnosti spremeni, ne da bi koncedent izvedel nov postopek izbire koncesionarja, le v obsegu in pod pogoji, kakor jih opredeljuje vsakokrat veljavna zakonodaja.

(2) Nedopustne so spremembe pogodbe, pri katerih:

- bi sprememba spremenila ekonomsko ravnotežje koncesijske pogodbe v korist koncesionarja na način, ki ni bil predviden v prvotni pogodbi,
- bi sprememba uvajala pogoje, ki bi, če bi bili del prvotnega postopka podelitve koncesije, omogočili udeležbo drugih ponudnikov kot tistih, ki so bili prvotno izbrani, ali sprejem druge ponudbe kot tiste, ki je bila prvotno izbrana, ali pa bi k sodelovanju v postopku podelitve koncesije pritegnili še druge udeležence,
- bi bil zaradi spremembe znatno razširjen obseg koncesije,
- bi se zamenjalo koncesionarja, razen pod pogoji, določenimi v tem aktu.

(3) Koncedent bo s koncesijsko pogodbo podrobneje opredelil pogoje, pod katerimi je dopustno spremeniti oziroma dopolniti koncesijsko pogodbo.

20. člen (trajanje in podaljšanje razmerja)

(1) Pogodba se sklene za obdobje največ 15 let.

(2) Koncesijsko obdobje začne teči z dnem začetka veljavnosti koncesijske pogodbe. Obveznosti, ki izhajajo iz sklenjene koncesijske pogodbe, se izvedejo skladno s terminskim planom, ki bo opredeljen v pogodbi.

(3) Veljavnost pogodbe se lahko podaljša največ za polovico s pogodbo dogovorjenega koncesijskega obdobja, če za to obstajajo utemeljeni razlogi, še posebej v primeru, če je to potrebno zaradi dodatnih vlaganj koncesionarja, ki so posledica zahtev koncedenta ali njegovih ukrepov v javnem interesu ali v primeru dopustne spremembe pogodbe po 19. členu tega akta. Obseg dodatnih vlaganj in obdobje podaljšanja se opredeli v aneksu k sklenjeni pogodbi.

(4) V primeru podaljšanja razmerja koncedent in koncesionar v postopku pogajanj brez predhodne objave uskladita vsebino aneksa, ki se sklene k sklenjeni pogodbi in v katerem se opredelijo čas podaljšanja, razlogi za podaljšanje in druge določbe, s katerimi se spreminja osnovno pogodbo. Pred sklenitvijo aneksa mora koncedent pripraviti investicijski dokument, s katerim potrdi upravičenost sklenitve aneksa.

VI. ENOSTRANSKA UKREPA V JAVNEM INTERESU

21. člen (enostranska ukrepa v javnem interesu)

(1) Koncedent ima pravico, ko je to nujno potrebno, da se zavaruje javni interes in doseže namen sklenjene pogodbe, da z enostranskim ukrepom poseže v vzpostavljeno koncesijsko razmerje.

(2) Kot enostranska ukrepa v javnem interesu koncedent uporabi nadzor nad izvajanjem pogodbe in odvzem koncesije.

(3) Ukrep koncedenta mora biti skladen z načelom sorazmernosti in ne sme prekomerno obremenjevati koncesionarja. Način in pogoji uveljavitve enostranskih ukrepov v javnem interesu se podrobneje opredelijo s pogodbo.

VII. DOLŽNOST POROČANJA IN NADZOR NAD IZVAJANJEM POGODBE

22. člen (dolžnost poročanja)

(1) Koncesionar je dolžan redno voditi vse potrebne evidence, poročila in drugo potrebno dokumentacijo in jih na zahtevo koncedenta predložiti v roku 15 dni od zahteve.

(2) Koncesionar je dolžan pripraviti letno poročilo izvajanja koncesije.

23. člen (nadzor nad izvajanjem pogodbe)

(1) Redni nadzor nad izvajanjem koncesijske pogodbe izvaja koncedent. Koncedent lahko za posamezna strokovna in druga opravila nadzora pooblasti pristojni organ Mestne uprave MOM ali zunanjega izvajalca. O nadzoru se napravi zapisnik, ki ga podpišeta predstavnik koncesionarja in koncedenta oziroma pooblaščenec koncedenta.

(2) Koncedent lahko nad izvajanjem s pogodbo dogovorjene dejavnosti odredi tudi izreden nadzor. Za izvedbo izrednega nadzora župan imenuje posebno nadzorno komisijo. O izvedenem izrednem nadzoru se napravi zapisnik, ki ga podpišeta predstavnik koncesionarja in predsednik nadzorne komisije.

24. člen (nadzorni ukrepi)

Če koncedent ugotovi, da koncesionar ne izpolnjuje ali ne izpolnjuje pravilno obveznosti iz koncesijskega razmerja, mu lahko naloži izpolnitev teh obveznosti oziroma drugo ravnanje, ki izhaja iz tega akta ali pogodbe.

VIII. PRENEHANJE KONCESIJSKEGA RAZMERJA IN POGODBE

25. člen (redno prenehanje)

Koncesijsko razmerje redno preneha z izpolnitvijo vseh pogodbenih obveznosti pogodbenih strank oziroma s pretekom časa, za katerega je bila pogodba sklenjena.

26. člen (predčasno prenehanje)

Koncesijsko razmerje predčasno preneha na načine in pod pogoji, kot so opredeljeni v tem aktu in pogodbi.

27. člen (sporazumna razveza pogodbe)

(1) Pogodbeni stranki lahko med trajanjem koncesije tudi sporazumno razvežeta pogodbo.

(2) Koncedent in koncesionar se lahko sporazumeta za razvezo pogodbe v primeru, če ugotovita, da nadaljnje opravljanje dejavnosti iz pogodbe ni smotno ali mogoče. V tem primeru s pisnim sporazumom določita vse medsebojne pravice in obveznosti, ki izvirajo iz sporazumne razveze pogodbe ter tudi postopek prevzema sistema, ki ga je vzpostavil koncesionar.

28. člen (odvzem koncesije)

(1) Pogodba lahko zaradi odvzema koncesije s strani koncedenta predčasno preneha:

- če koncesionar ne začne z opravljanjem nalog iz tega akta v za to s pogodbo določenem roku,
- če je v javnem interesu, da se opravljanje nalog iz tega akta preneha izvajati ali se preneha izvajati v koncesijski obliki,
- če so se pogoji za koncesijo bistveno spremenili, kar terja nov postopek izbire koncesionarja,
- če je za koncesionarja v času podelitve koncesije obstajal razlog za izključitev, zaradi katerega bi moral biti izključen iz postopka izbire koncesionarja,
- če je Sodišče Evropske unije po postopku v skladu z 258. členom Pogodbe o Evropski uniji ugotovilo hujše kršitve obveznosti koncedenta, ki izhajajo iz Pogodbe o Evropski uniji, Pogodbe o delovanju Evropske unije, in zato koncesija ne bi smela biti podeljena koncesionarju,
- če je proti koncesionarju uveden postopek prisilne poravnave ali stečaja ali drug postopek, ki ima za posledico prenehanje obstoja koncesionarja ali drugo obliko ugotovljene insolventnosti koncesionarja,
- če je bila koncesionarju izdana pravnomočna sodna ali upravna odločba zaradi kršitve predpisov, pogodbe ali upravnih aktov, izdanih za izvajanje koncesije, na podlagi katere utemeljeno ni mogoče pričakovati nadaljnjega pravnega izvajanja koncesije,
- če obstaja utemeljen dvom, da koncesionar v bistvenem delu ne bo izpolnil prevzetih obveznosti,
- če je po sklenitvi pogodbe ugotovljeno, da je koncesionar dal zavajajoče in neresnične podatke, ki so vplivali na podelitev koncesije.

(2) Način odvzema koncesije se podrobneje opredeli s pogodbo.

29. člen (prenos koncesije)

(1) Prenos koncesije je dopusten zgolj v primerih, ki so izrecno predvideni v veljavni zakonodaji.

(2) Koncesionar ne sme prenesti koncesije na tretjo osebo brez predhodnega pisnega soglasja koncedenta.

30. člen (prenehanje koncesionarja)

(1) Koncesijsko razmerje preneha tudi s prenehanjem koncesionarja (npr. stečaj).

(2) Koncesijsko razmerje ne preneha, če so izpolnjeni pogoji za prenos koncesije na tretjo osebo (vstopna pravica tretjih) ali v primeru prenosa koncesije na koncesionarjeve univerzalne pravne naslednike (pripojitev, spojitev, prenos premoženja, preoblikovanje ...).

(3) V primeru univerzalnega pravnega naslednika koncesionarja se koncesijsko razmerje prenese na njegovega pravnega naslednika skladno z določili pogodbe.

(4) Če pravni naslednik koncesionarja ne želi prevzeti izvajanja koncesijskega razmerja ali ne izpolnjuje pogojev, ki jih akt določa za podelitev koncesije, ali pa za prevzem koncesije ne dobi

soglasja koncedenta, ima koncedent pravico, da uporabi v danih okoliščinah najprimernejši način prenehanja koncesijskega razmerja.

X. KONČNI DOLOČBI

31. člen (uporaba prava)

(1) Za vsa razmerja in spore, ki izhajajo iz sklenjenega koncesijskega razmerja na podlagi tega akta, se uporabi izključno pravo Republike Slovenije.

(2) Za reševanje sporov, povezanih s sklenitvijo, izpolnitvijo ali prenehanjem koncesijske pogodbe, ali v zvezi izvajanjem koncesije je pristojno stvarno pristojno sodišče v Mariboru.

32. člen (začetek veljavnosti akta)

Ta akt začne veljati naslednji dan po objavi v Medobčinskem uradnem vestniku (MUV).

Številka:
Maribor,

Župan
Mestne občine Maribor
Aleksander Saša Arsenovič

**DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA
PROJEKTA**

**UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE
AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MESTNI
OBČINI MARIBOR**

Maribor, september 2021

Številka:

Datum:

SKLEP o potrditvi dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Investitor: Mestna občina Maribor

Naslov: Heroja Staneta 1, 2000 Maribor

Na podlagi drugega odstavka 18. člena Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ je odgovorna oseba investitorja sprejela naslednja sklepa:

1. Potrdi se Dokument identifikacije investicijskega projekta »Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor«, september 2021, ki ga je izdelal Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak, PE Ljubljana, Ukmarjeva 2, 1000 Ljubljana.
2. Ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah znaša 1 65.440 EUR brez DDV ter se bo izvajala skladno s predvidenim časovnim načrtom.

Župan Mestne občine Maribor
Aleksander Saša Arsenovič

Naročnik: **Mestna občina Maribor**
Heroja Staneta 1, 2000 Maribor

Za naročnika: **župan Aleksander Saša Arsenovič**

Predmet: **UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V
MESTNI OBČINI MARIBOR**

Vrsta dokumenta: **Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP)**

Izdelovalec:



Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak
PE Ljubljana, Ukmarjeva 2, 1000 Ljubljana

Odgovorna oseba: **Boštjan Ferk, direktor IJZP**

Opomba: Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je izdelan skladno z določili *Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ* (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).

KAZALO VSEBINE

1. OPREDELITEV INVESTITORJA TER DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB	7
1.1. IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA	7
1.2. OPIS INVESTITORJA	8
1.3. IDENTIFIKACIJA STROKOVNE SLUŽBE, ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	11
1.4. IDENTIFIKACIJA POTENCIALNEGA KANDIDATA	11
1.5. IDENTIFIKACIJA IZDELOVALCA DIIP	12
2. ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	13
2.1. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA NA RAVNI OBČINE	13
2.2. RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO	20
3. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV PROJEKTA	19
3.1. KRATEK OPIS PROJEKTA	19
3.2. NAMEN IN CILJI PROJEKTA TER RAZVOJNE MOŽNOSTI	21
4. OPREDELITEV JAVNEGA INTERESA ZA IZVEDBO PROJEKTA	22
4.1. STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030	23
4.2. STRATEGIJA RAZVOJA LOKALNE SAMOUPRAVE V REPUBLIKI SLOVENIJI DO LETA 2020	24
4.3. REGIONALNI RAZVOJNI PROGRAM PODRAVJA 2021 - 2027	25
4.4. RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU RAZVOJA PROMETA V RS ZA OBDOBJE DO LETA 2030	26
4.5. ZAKON O LOKALNI SAMOUPRAVI	27
4.6. ZAKON O NALEZLJIVIH BOLEZNIH	28
4.7. ZAKON O PREVOZIH V CESTNEM PROMETU	28
4.8. STATUT MESTNE OBČINE MARIBOR	29
4.9. ODLOK O PROSTORSKIH UREDITVENIH POGOJIH ZA OBMOČJE URBANISTIČNE ZASNOVE MESTA MARIBOR	29
4.10. ODLOK O OGLAŠEVANJU V MESTNI OBČINI MARIBOR	30
4.11. STRATEGIJA RAZVOJA MARIBORA 2030	30
4.12. TRAJNOSTNA URBANA STRATEGIJA MESTNE OBČINE MARIBOR	31
5. OPIS VARIANT	32
5.1. VARIANTA A – BREZ INVESTICIJE	32
5.2. VARIANTA B – IZVEDBA PROJEKTA V OBLIKI JAVNEGA NAROČILA	33
5.4. SWOT ANALIZA PREDLAGANE VARIANTE	35
6. OPREDELITEV, VRSTA IN OPIS PROJEKTA TER OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV V STALNIH CENAH	42
6.1. OPREDELITEV, VRSTA IN OPIS PROJEKTA	42
6.2. OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV V STALNIH CENAH	43
7. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO	45
7.1. PREDHODNA IDEJNA REŠITEV ALI ŠTUDIJA	45
7.2. OPIS LOKACIJE	45
7.2.1. Makrolokacija	45
7.2.2. Mikrolokacija	46
7.3. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA	52
7.4. VARSTVO OKOLJA	53

7.5.	KADROVSKO - ORGANIZACIJSKA SHEMA.....	53
7.6.	VIRI FINANCIRANJA.....	54
8.	FINANČNA ANALIZA IZVEDBE PROJEKTA V OBLIKI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	55
8.1.	FINANČNI UČINKI Z VIDIKA JAVNEGA PARTNERJA	56
8.1.1.	Investicija	56
8.1.2.	Operativni denarni tok projekta	56
8.1.3.	Preostanek vrednosti projekta	57
8.1.4.	Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za javnega partnerja	57
9.	FINANČNA ANALIZA IZVEDBE PROJEKTA Z JAVNIM NAROČILOM.....	60
9.1.	INVESTICIJA.....	60
9.2.	OPERATIVNI DENARNI TOK PROJEKTA.....	61
9.2.1.	Prihodki	61
9.2.2.	Odhodki.....	62
9.3.	PREOSTANEK VREDNOSTI PROJEKTA.....	62
9.4.	PRIKAZ FINANČNIH DENARNIH TOKOV IN FINANČNIH KAZALNIKOV ZA MO MARIBOR.....	63
9.5.	PRIMERJAVA MED FINANČNIMI KAZALNIKI IZVEDBE PROJEKTA Z JAVNIM NAROČILOM OZIROMA JZP.....	63
10.	SMOTRNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE	66
10.1.	POTREBNA DOKUMENTACIJA.....	66
10.2.	ČASOVNI NAČRT IZDELAVE POTREBNE DOKUMENTACIJE.....	67
11.	ZAKLJUČEK.....	68

KAZALO TABEL

TABELA 1: SWOT ANALIZA PREDLAGANE VARIANTE	35
TABELA 2: MATRICA TVEGANJ	39
TABELA 3: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE V PRIMERU JAVNEGA NAROČILA V STALNIH CENAH V EUR, AVGUST 2021	44
TABELA 4: MIKROLOKACIJA - SEZNAM AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR	46
TABELA 5: ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA	52
TABELA 6: FINANČNI KAZALNIKI JAVNEGA PARTNERJA.....	57
TABELA 7: FINANČNI DENARNI TOK ZA PROJEKT VZDRŽEVANJA NADSTREŠNIC V MO MARIBOR Z VIDIKA JAVNEGA PARTNERJA, STALNE CENE AVGUST 2021	58
TABELA 8: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE V PRIMERU JAVNEGA NAROČILA V STALNIH CENAH V EUR, AVGUST 2021	61
TABELA 9: FINANČNI KAZALNIKI ZA JAVNO NAROČILO Z VIDIKA MO MARIBOR	63
TABELA 10: PRIMERJAVA FINANČNIH KAZALNIKOV Z VIDIKA MO MARIBOR.....	63
TABELA 11: FINANČNI DENARNI TOK ZA PROJEKT VZDRŽEVANJA NADSTREŠNIC V MO MARIBOR Z VIDIKA JAVNEGA NAROČILA, STALNE CENE AVGUST 2021	64

KAZALO SLIK

SLIKA 1: LEGA MESTNE OBČINE MARIBOR	10
SLIKA 2: PRIMER NADSTREŠNICE DOTRAJANEGA VIDEZA 1	17
SLIKA 3: PRIMER NADSTREŠNICE DOTRAJANEGA VIDEZA 2.....	18
SLIKA 4: PRIMER NADSTREŠNICE DOTRAJANEGA VIDEZA 3.....	18
SLIKA 5: PRIMER NADSTREŠNICE SODOBNEGA VIDEZA 1.....	19
SLIKA 6: PRIMER NADSTREŠNICE SODOBNEGA VIDEZA 2.....	19
SLIKA 8: MAKROLOKACIJA – MO MARIBOR.....	45

1. OPREDELITEV INVESTITORJA TER DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB

V skladu z določili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ¹ je v uvodnem poglavju predmetne investicijske dokumentacije, to je dokumentu identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju: DIIP), potrebno identificirati investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije ter strokovnih delavcev oziroma služb, odgovornih za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne dokumentacije in druge dokumentacije, vezane ali potrebne za predmetni projekt.

1.1. IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA

Investitor: Mestna občina Maribor
Heroja Staneta 1, 2000 Maribor

Telefon: +386 (0)2 220 12 01

E-pošta: mestna.obcina@maribor.si

Davčna številka: SI 12709590

Matična številka: 5883369000

TRR: SI56 0127 0010 0008 403; pri banki: Banka Slovenije

Za investitorja:

Odgovorna oseba: Aleksander Saša Arsenovič, župan

Datum:

Podpis:

¹ Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16.

1.2. OPIS INVESTITORJA

Mestna občina Maribor (v nadaljevanju: MO Maribor) je ena izmed 11 mestnih občin v Republiki Sloveniji in sodi po številu prebivalcev med večje slovenske občine. Leži na presečišču dveh naravnih poti: prva je reka Drava, ki deli mesto na severni in južni del. V nekdanjih časih se je po njej odvijal živahen tovorni promet (šajke, splavi), vzporedno z njo pa sta stekli tudi cesta in železnica; druga, poldnevniška smer je prehodna pot čez Dravo iz Graške kotline proti Celjski kotlini. Središče občine je mesto Maribor, izrazito gospodarsko, finančno, upravno, izobraževalno, kulturno, zdravstveno, trgovsko in turistično središče celotne severovzhodne Slovenije.^{2,3,4}

Ime Maribor izvira iz pojma grad v marki, oziroma v nemščini Burg in der Mark ali Markpurg, Markburg in kasneje Marburg. Leta 1209 je Maribor omenjen kot trg, leta 1254 pa se prvič omenja kot mesto Marpurg. Da ne bi prihajalo do zamenjav z nemškim mestom Marburg, ki leži v Hessnu ob reki Lani (Marburg an der Lahn), so v 19. stoletju začeli zapisovati ime mesta kot Marburg an der Drau. Območje današnjega Maribora je bilo v začetku 12. stoletja del mejne grofije frankovske države. Z zmago Rudolfa Habsburškega nad Otokarjem II. leta 1278 se je začelo mesto naglo razvijati. Maribor je kljuboval obleganjem Matije Korvina leta 1480 in 1481 ter obleganjem Otomanskega cesarstva leta 1532 in 1683. Mesto je ostalo pod oblastjo Habsburške monarhije vse do leta 1918. Maribor je bil do druge svetovne vojne najhitreje razvijajoče se mesto v državi. Prevladovali so industrijski obrati v Melju, kjer še danes stoji veliko pomembnih industrijskih obratov. A med drugo svetovno vojno, ko ga je zavzel okupator, so ga zavezniški bombniki bombardirali, da je postal eno najbolj uničenih mest v Jugoslaviji, saj je bilo porušenih kar 47 % vseh stavb. Večino nastale škode so uspeli popraviti šele leta 1950. Maribor je med drugo svetovno vojno padel pod nemško oblast. Maribor je postal svoboden 9. maja 1945.^{5,6}

² Spletni vir: <https://sl.wikipedia.org/wiki/Mestna_ob%C4%8Dina_Maribor> (11. 8. 2021).

³ Spletni vir: <<https://www.maribor.si/povezava.aspx?pid=3794>> (11. 8. 2021).

⁴ Spletni vir: <<https://sl.wikipedia.org/wiki/Maribor>> (11. 8. 2021).

⁵ Spletni vir: <<https://sl.wikipedia.org/wiki/Maribor>> (11. 8. 2021).

⁶ Spletni vir: <http://www.gregorbabsek.si/Maribor_zgodovina.html> (11. 8. 2021).

V MO Maribor je 1. januarja 2021 živel 113.778 prebivalcev. Razprostira se na 148 km² in se med slovenskimi občinami po velikosti uvršča na 41. mesto. Gostota naseljenosti je večja kot v celotni državi (103 prebivalca na km²). Po podatkih Statističnega urada RS za prvo polovico leta 2021 je na kvadratnem kilometru površine občine živel povprečno 771 prebivalcev.⁷

MO Maribor sestavlja 6 krajevnih skupnosti (KS): KS Bresternica-Gaj, KS Kamnica, KS Malečnik-Ruperče, KS Razvanje, KS Limbuš in KS Pekre, in 11 mestnih četrti (MČ): MČ Koroška vrata, MČ Center, MČ Ivan Cankar, MČ Studenci, MČ Magdalena, MČ Tabor, MČ Nova vas, MČ Tezno, MČ Pobrežje, MČ Brezje-Dogoše-Zrkovci in MČ Radvanje, ki zajemajo naslednja naselja: Bresternica, Celestrina, Dogoše, Gaj nad Mariborom, Grušova, Hrastje, Hrenca, Jelovec, Kamnica, Košaki, Laznica, Limbuš, Malečnik, Meljski hrib, Metava, Nebova, Pekel, Pekre, Počehova, Razvanje, Ribniško selo, del Rošpoha, Ruperče, Srednje, Šober, Trčova, Vinarje, Vodole, Vrhov Dol, Za Kalvarijo, del Zgornjega Slemena in Zrkovci.⁸

MO Maribor opravlja zlasti naslednje naloge, ki so opredeljene v 14. členu Statuta MO Maribor:⁹

- normativno ureja lokalne zadeve javnega pomena,
- skrbi za načrtovanje prostorskega razvoja v mestu,
- upravlja občinsko premoženje,
- omogoča pogoje za gospodarski razvoj občine,
- ustvarja pogoje za gradnjo stanovanj in skrbi za povečanje najemnega neprofitnega sklada stanovanj,
- skrbi za lokalne javne službe,
- zagotavlja in pospešuje vzgojno-izobraževalno in zdravstveno dejavnost,
- pospešuje službe socialnega varstva, predšolskega varstva, osnovnega varstva otrok in družine, za socialno ogrožene, invalide in ostarele,
- pospešuje raziskovalno in kulturno dejavnost ter razvoj športa in rekreacije,

⁷ Spletni vir: <<https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/Data/2640010S.px/>> (11. 8. 2021).

⁸ Statut Mestne občine Maribor, Medobčinski uradni vestnik Štajerske in Koroške regije, št. 10/2011, 8/2014, 12/2019.

⁹ Prav tam.

- skrbi za varstvo zraka, tal, vodnih virov, za varstvo pred hrupom, za zbiranje in odlaganje odpadkov in opravlja druge dejavnosti varstva okolja in ohranjanja narave,
- upravlja, gradi in vzdržuje lokalne javne ceste in druge javne poti, površine za pešce, kolesarje, igrišča za šport in rekreacijo ter otroška igrišča, javne parkirne prostore, parke, trge in druge javne površine ter zagotavlja varnost v cestnem prometu na mestnih cestah in ureja promet v mestu,
- podpira društveno dejavnost in posveča posebno skrb humanitarni in preventivni dejavnosti,
- lahko podeljuje denarne pomoči in simbolične nagrade ob posebnih priložnostih ali obletnicah občanov,
- skrbi za požarno varnost in varnost občanov v primeru elementarnih in drugih nesreč,
- ureja javni red v občini,
- opravlja druge javne naloge.

Slika 1: Lega Mestne občine Maribor



Spletni vir: Wikipedia.¹⁰

¹⁰ Spletni vir:
<https://sl.wikipedia.org/wiki/Mestna_ob%C4%8Dina_Maribor#/media/Slika:Karte_Maribor_si.png> (11. 8. 2021)

1.3. IDENTIFIKACIJA STROKOVNE SLUŽBE, ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE

Investitor: Mestna občina Maribor
Heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna služba: Urad za komunalo, promet in prostor
Telefon: + 386 (0)2 22 01 413
E-pošta: Mestna.obcina@maribor.si

Za investitorja:

Odgovorna oseba: Aleksander Saša Arsenovič, župan

Datum:

Podpis:

1.4. IDENTIFIKACIJA POTENCIALNEGA KANDIDATA

Če bo projekt izveden v skladu z ugotovitvami tega DIIP-a, bo kandidat izbran v skladu z veljavno zakonodajo s področja javno-zasebnih partnerstev, koncesijskih pogodb in ob uporabi določb s področja vodenja postopkov oddaje javnih naročil v postopku javnega razpisa. Izbrana bo prijava kandidata, ki bo izpolnjeval vse zahtevane pogoje za izvajanje projekta in katerega prijava bo najvišje ocenjena glede na merila, določena v postopku javnega razpisa. Z izbranim kandidatom bo sklenjena pogodba. V danem trenutku torej kandidata še ni možno identificirati oziroma ni znan.

1.5. IDENTIFIKACIJA IZDELOVALCA DIIP

Izdelovalec: Inštitut za javno zasebno partnerstvo, zavod Turjak

Železnica 14, 1311 Turjak

Telefon: + 386 (0)1 60 100 70

E-mail: info@pppforum.si

Matična št.: 3455114000

Davčna št.: SI22672826

Inštitut za javno-zasebno partnerstvo je bil ustanovljen v letu 2008 z namenom, da vzpodbudi znanstveno-raziskovalno dejavnost na področju pravne in ekonomske znanosti, s posebnim poudarkom na vprašanjih povezanih s pojmi javno-zasebnih partnerstev, javnih služb in državnih pomoči, javnih razpisov in javnega naročanja, projektnega vodenja, priprave ekonomskih in investicijskih študij, projektnega financiranja in drugih sorodnih tem. Inštitut za javno-zasebno partnerstvo je specializiran za svetovanje na področju oblikovanja razmerij javno-zasebnih partnerstev, ki predstavljajo sodelovanje med javnim in zasebnim sektorjem pri zagotavljanju izvajanja javnih služb, vzpostavljanju ali posodobitvi javne infrastrukture in pri izvajanju drugih projektov v javnem interesu. V okviru svojega delovanja ima Inštitut izkušnje s svetovanjem pri projektih tako na javni kot zasebni strani, zato lahko zagotovi celovito analizo posameznega projekta s ciljem dolgoročnega in kvalitetnega izvajanja vzpostavljenega razmerja javno-zasebnega partnerstva.

Za izdelovalca DIIP:

Odgovorna oseba: dr. Boštjan Ferk, direktor IJZP

Datum: 30. 9. 2021

Podpis:



Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak
Železnica 14, 1311 Turjak, si: www.pppforum.si
e: info@pppforum.si, davčna št.: SI22672826
matična št.: 3455114 TRR: 956 8000 0005 5574 746

2. ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

2.1. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA NA RAVNI OBČINE

Kot izhaja iz Statuta MO Maribor, je ena izmed primarnih nalog MO Maribor upravljanje, gradnja in vzdrževanje javnih površin ter zagotavljanje varnosti v cestnem prometu na mestnih cestah in urejanje prometa v mestu.¹¹

Skladno z 9., 13. in 31. členom Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor opravljanje zgoraj navedenih nalog obsega tudi:¹²

- urejanje avtobusnih postajališč,
- oblikovanje postajališč tako, da umirjajo promet,
- vzdrževanje avtobusnih postajališč in
- opremljenost avtobusnih postajališč.

Iz Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor morajo avtobusna postajališča biti razpoznavna, opremljena z enotnimi nadstreški, s klopmi, koši za odpadke informacijami o prevozu, kar je razvidno iz 32. člena. Nadaljnje Odlok v istem členu predpisuje, da morajo ob državnih cestah biti avtobusna postajališča urejena v zalivu izven vozišča, ob ostalih cestah pa so lahko urejena tudi na vozišču ali ob pomolu.¹³

Dosedanji urbanistični razvoj MO Maribor je potekal na osnovi Trajnostne urbane strategije, ki je opozarjala na sistemske, upravljavske in tudi tehnične težave, ki javni potniški promet v okvirju dnevnih migracij ne izkazuje kot konkurenčno in atraktivno

¹¹ Statut Mestne občine Maribor, Medobčinski uradni vestnik Štajerske in Koroške regije, št. 10/2011, 8/2014, 12/2019.

¹² Medobčinski uradni vestnik, št. 01/14.

¹³ Prav tam.

izbiro. Kljub nekaterim prenovitvam (informacijska tehnologija, postajališča, delna prenova voznega parka) glavne težave še ostajajo in se izkazujejo.¹⁴

Leta 2011 je MO Maribor podpisala koncesijsko pogodbo za opravljanje rednega vzdrževanja in obnavljanja občinskih javnih cest ter drugih prometnih površin v MO Maribor z delniško družbo Nigrad, komunalno podjetje d.d., ki v 8. členu vzpostavlja tudi obveznost vzdrževanja avtobusnih postajališč ves čas veljavnosti pogodbe.¹⁵ Predmetna pogodba je bila sklenjena dne 20. 4. 2011. Kakor je razvidno iz 6. člena predmetne pogodbe, je koncesijsko razmerje pričelo veljati z dnem sklenitve koncesijske pogodbe. Koncesijska pogodba je sklenjena za obdobje 15 let. Po predmetni koncesijski pogodbi koncesionar Nigrad vzdržuje 45 avtobusnih nadstrešnic, ki so bile vzpostavljene s strani različnih izvajalcev. MOM

Tako je bila npr. leta 2018 podpisana pogodba za postavitev 21 novih avtobusnih nadstrešnic, ki jih je postavil izvajalec KOVINC d.o.o., ki je bil izbran po postopku javnega naročila. Vseh postajališč, ki so v MO Maribor opremljena z nadstrešnicami 215 od vseh 390 postajališč, pri čemer ima 205 nadstrešnic sodobno obliko in enotni videz, 10 nadstrešnic pa je dotrajanega videza.¹⁶ Prav tako je bil leta 2018 izdelan dokument Ureditev avtobusnih postajališč in nadstrešnic, ki je imel namen postavitev/zamenjava nadstrešnic na izbranih avtobusnih postajališčih na območju mesta Maribor, kar bo izboljšalo celostno podobo in kakovost mestnega javnega prometa. Z ureditvijo avtobusnih postajališč (postavitvijo nadstrešnic) je namreč izboljšano udobje potnikov pri čakanju in dostopanju do postajališč javnega mestnega potniškega prometa.¹⁷

Skupno 160 nadstrešnic do leta 2005 pa je v MO Maribor vzpostavil koncesionar Europlakat, ki je za MO Maribor upravljal in vzdrževal avtobusne nadstrešnice v javnem

¹⁴ Trajnostna urbana strategija Maribor, 2015. Spletni vir: <<https://www.maribor.si/dokument.aspx?id=28079>> (12. 8. 2021).

¹⁵ Koncesijska pogodba za opravljanje rednega vzdrževanja in obnavljanja občinskih javnih cest ter drugih prometnih površin v Mestni občini Maribor. Spletni vir: <<https://www.enarocanje.si/objavapogodb/PogodbaDetajli.aspx?IDPogodbeZaceten=13623>> (12. 8. 2021).

¹⁶ Vir: MO Maribor.

¹⁷ Ureditev avtobusnih postajališč in nadstrešnic, september 2018. Spletni vir: <<https://www.maribor.si/dokument.aspx?id=34372>> (12. 8. 2021).

mestnem prometu v okviru Pogodbe o postavitvi avtobusnih postajališč, ki sta jo sklenili MO Maribor in Metropolis Media d.o.o. (danes družba Europlakat, v nadaljevanju: koncesionar Europlakat) v Mariboru, dne 27. 8. 1997. Iz 2. člena predmetne pogodbe izhaja, da je omenjeno podjetje avtobusna postajališča vključno z opremo postavljalo brezplačno, v zameno za ekonomsko izkoriščanje svetlobnih oglaševalnih vitrin, ki so bile vzpostavljene v okviru vzpostavitve avtobusnih nadstrešnic. Nadalje namreč sklenjena pogodba določa, da morajo imeti postajališča 2 svetlobni oglaševalni vitrini in telefonsko govorilnico, v kolikor so zanje bili izpolnjeni vsi tehnični pogoji. Iz 2. člena izhaja tudi, da je bil koncesionar pred postavitvijo postajališča pridobiti vsa potrebna soglasja s strani pristojnih organov. Skladno s 4. členom so se avtobusna postajališča postavljala postopoma, v skladu s sklenjeno prvotno pogodbo in k tej pogodbi sklenjenimi aneksi. Kakor izhaja tretjega odstavka 5. člena, sta pogodbeni stranki soglašali, da se investicija v avtobusna postajališča lahko povrne le z vgraditvijo dveh svetlobnih oglaševalnih vitrin, zato je MO Maribor soglašala, da se za vsako avtobusno postajališče, ki je imelo vgrajeno le eno oglaševalno vitrino, lahko postavi tudi ena prostostoječa svetlobna vitrina, neodvisno od postajališča. MO Maribor je skladno z omenjenim členom soglašala tudi, da se za ti dve svetlobni vitrini taksa ali nadomestilo za čas trajanja pogodbe ne plačujeta, kar je omogočilo investitorju povrnitev stroškov projekta. Skladno s 6. členom pogodbe se je podjetje Europlakat obvezalo, da bo avtobusna postajališča in opremo vzdrževalo na svoje stroške, morebitne nastale poškodbe pa saniralo v roku 72 ur od nastanka pogodbe. Nadalje, skladno z omenjenim členom, je breme stroškov osvetljevanja avtobusnega postajališča in svetlobne vitrine na podlagi fakture, ki ga je izstavila MO Maribor, imelo podjetje. Kakor izhaja iz prvega 11. člena pogodbe, je bila pogodba sklenjena za obdobje 15 let in je pričela veljati z dnem podpisa obeh pogodbenih strank ter je kot taka veljala do 15 let po postavitvi zadnjega postajališča. Nadalje iz drugega odstavka istega člena izhaja, da sta se pogodbeni stranki dogovorili, da je MO Maribor omogočila trženje reklamnih sporočil podjetju v svetlobnih oglaševalnih vitrinah v okviru avtobusnih postajališč za obdobje trajanja pogodbe.

Ker se sodelovanje v okviru omenjenega dogovora izteklo, je družba Europlakat v mesecu julij 2021 podala vlogo promotorja, v kateri izraža interes za sklenitev dogovora o javno-zasebnem partnerstvu v podobnem obsegu, kot ga vključuje iztekajoče se partnerstvo. V okviru tega projekta bi MO Maribor zagotovila možnost

izvajanja oglaševanja. Lokacije, obseg in pogoji oglaševanja bodo usklajeni v fazi javnega razpisa. Koncesionar bo za oglaševalne površine plačeval občinsko takso skladno z občinskimi predpisi.

Nadalje bi po predlogu upravljal in vzdrževal 160 avtobusnih nadstrešnic, kar zajema:

- čiščenje vsake od nadstrešnic najmanj enkrat na mesec, kar vključuje čiščenje vseh steklenih površin, vgrajene opreme (klop, vozni red ...) in nosilne konstrukcije (uporaba čistil, ki so ekološko ustrezna),
- na najbolj frekventnih lokacijah se avtobusne nadstrešnice dodatno čistijo po potrebi (torej ne zgolj enkrat na mesec),
- generalno čiščenje avtobusnih nadstrešnic dvakrat na leto, ki vključuje čiščenje celotne konstrukcije, vključno s streho in notranjost vitrin za vozne rede,
- čiščenje strehe v jesenskem obdobju (odpadlo listje, ki ovira odvodnjavanje vode s strehe -- s tem preprečimo poškodbe nadstrešnic zaradi zmrzali),
- dnevni obhodi za ugotavljanja stanja (npr. odstranitev grafitov in vsebin, ki jih na avtobusne nadstrešnice nameščajo nepooblaščen osebe),
- odziv na obvestila ob izrednih razmerah, kot so npr. poškodbe avtobusnih nadstrešnic zaradi nesreč ali vandalizma (zavarovanje lokacije zaradi varnosti mimoidočih),
- zamenjava poškodovanih delov (stekla, klop, vozni red),
- zavarovanje odgovornosti do uporabnikov avtobusnega mestnega prometa in

brezplačna telefonska številka, na katero občani lahko sporočijo informacije o stanju avtobusnih nadstrešnic (poškodbe, potrebno čiščenje ...).¹⁸

Trenutno je v MO Maribor postavljenih 205 avtobusnih nadstrešnic. Od tega jih je v skladu s koncesijsko pogodbo 160 postavil Europlakat v obdobju od leta 1997 do leta 2005, ki jih je tudi v celoti financiral. Investicija je znašala okrog 1 milijon EUR. V skladu s pogodbami je ves čas njenega trajanja Europlakat (15 let) nadstreške, opremo in kolesarnice čistil, vzdrževal, prestavljal in dodatno postavljaj, glede na potrebe v MO Maribor.¹⁹ Skupno 45 avtobusnih nadstrešnic je preko drugih izvajalcev vzpostavila MO

¹⁸ Vloga promotorja, PROJEKT: Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor, julij 2021.

¹⁹ Prav tam.

Maribor. Teh 45 avtobusnih nadstrešnic, skladno s koncesijo Nigrada za vzdrževanje javnih prometnih površin, ureja in vzdržuje NIGRAD.

MO Maribor je sprejela odločitev, da bo poenotila režim vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic in bo v okvir predmetne koncesijske pogodbe vključila tudi 45 tipiziranih nadstrešnic, ki jih trenutno vzdržuje koncesionar Nigrad. Finančne in ekonomske analize v predmetnem DIIP so tako izdelane za vzdrževanje 205 nadstrešnic, ki so enotnega sodobnega videza. MO Maribor bo sporazumno uredila pogodbeno razmerje s koncesionarjem Nigrad, da vzdrževanje 45 avtobusnih nadstrešnic ne bo več predmet te pogodbe in da se bo režim vzdrževanja lahko poenotil. Vsaj 10 obstoječih nadstrešnic dotrajanega videza pa potrebuje zamenjavo, prav tako je bilo tudi identificiranih več lokacij, kjer bi bila smiselna postavitve dodatnih nadstrešnic. V finančne in ekonomske analize je tako zajeta vzpostavitev dodatnih 20 nadstrešnic, pri čemer pa bo uskladitev končnega števila nadstrešnic, ki bodo vzpostavljene na novo, predmet usklajevanja v fazi izvedbe javnega razpisa (predvidoma bo vzpostavitev 20 nadstrešnic obvez koncesionarja) .

Slika 2: Primer nadstrešnice dotrajanega videza 1



Vir: MO Maribor.

Slika 3: Primer nadstrešnice dotrajanega videza 2



Vir: MO Maribor.

Slika 4: Primer nadstrešnice dotrajanega videza 3



Vir: MO Maribor.

Slika 5: Primer nadstrešnice sodobnega videza 1



Vir: MO Maribor.

Slika 6: Primer nadstrešnice sodobnega videza 2



Vir: MO Maribor.

2.2. RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO

Skladno z 32. členom Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor je potrebno avtobusna postajališča urejati, vzdrževati in ustrezno opremiti (z nadstreški, s klopmi, koši za smeti ter informacijami o prevozu).

Temeljeni razlogi za investicijsko namero so:

- upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor,
- poenotenje videza avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor,
- skrb za urbanistično podobo in urejen videz,
- ohranjanje čistoče avtobusnih nadstrešnic,
- zamenjava poškodovanih delov,
- skrb za varnost mimoidočih in uporabnikov javnega potniškega prometa,
- višja življenjska raven in kakovost življenja občanov in obiskovalcev,
- večja uporaba javnega potniškega prometa,
- pozitiven vpliv na turizem,
- skrb za ugled mesta.

Z zagotavljanjem rednega vzdrževanja in upravljanja avtobusnih nadstrešnic, se ohranja dosedanje stanje in urejenost avtobusnih nadstrešnic, s tem pa se med drugim ohranja in izboljšuje celostno urbanistično podobo mesta. Z deli na in ob cestiščih se skrbi za dobro prometno varnost, lažji in varnejši prevoz prebivalcev in transportni promet, ki je za mestno občino, kot je Maribor, izjemnega gospodarskega pomena. Posledično se z vsem tem izboljšuje kakovost življenja prebivalcev ter sledi trajnostnemu urbanističnemu razvoju MO Maribor.

3. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV PROJEKTA

3.1. KRATEK OPIS PROJEKTA

Z investicijo »Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor« želi MO Maribor zagotoviti urejena, vzdrževana in čista avtobusna postajališča ter na teh lokacijah istočasno tudi izkoriščati možnost oglaševanje s kakovostno opremo, ki stoji na spoštovanju visokih standardov varovanja okolja, kar podpira trajnostni razvoj vsakega mesta. MO Maribor pri tem ne želi zgolj ohranjati trenutnega stanja, temveč ga tudi izboljšati. Z investicijsko namero bi se tako povečala kakovost in izgled mesta Maribor.

Kot izhaja iz Statuta MO Maribor, je ena izmed primarnih nalog MO Maribor upravljanje, gradnja in vzdrževanje javnih površin ter zagotavljanje varnosti v cestnem prometu na mestnih cestah in urejanje prometa v mestu, ki obsegajo:

- urejanje avtobusnih postajališč,
- oblikovanje postajališč tako, da umirjajo promet,
- vzdrževanje avtobusnih postajališč in
- opremljenost avtobusnih postajališč.

Iz Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor morajo avtobusna postajališča biti razpoznavna, opremljena z enotnimi nadstreški, s klopmi, koši za odpadke informacijami o prevozu.

Kot izhaja iz vloge promotorja, upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic zajema:²⁰

- čiščenje vsake od nadstrešnic najmanj enkrat na mesec, kar vključuje čiščenje vseh steklenih površin, vgrajene opreme (klop, vozni red ...) in nosilne konstrukcije (uporaba čistil, ki so ekološko ustrezna),
- na najbolj frekventnih lokacijah se avtobusne nadstrešnice dodatno čistijo po potrebi (torej ne zgolj enkrat na mesec),

²⁰ Prav tam.

- generalno čiščenje avtobusnih nadstrešnic dvakrat na leto, ki vključuje čiščenje celotne konstrukcije, vključno s streho in notranjost vitrin za vozne rede,
- čiščenje strehe v jesenskem obdobju (odpadlo listje, ki ovira odvodnjavanje vode s strehe -- s tem preprečimo poškodbe nadstrešnic zaradi zmrzali),
- dnevni obhodi za ugotavljanja stanja (npr. odstranitev grafitov in vsebin, ki jih na avtobusne nadstrešnice nameščajo nepooblaščen osebe),
- odziv na obvestila ob izrednih razmerah, kot so npr. poškodbe avtobusnih nadstrešnic zaradi nesreč ali vandalizma (zavarovanje lokacije zaradi varnosti mimoidočih),
- zamenjava poškodovanih delov (stekla, klop, vozni red),
- zavarovanje odgovornosti do uporabnikov avtobusnega mestnega prometa in
- brezplačna telefonska številka, na katero občani lahko sporočijo informacije o stanju avtobusnih nadstrešnic (poškodbe, potrebno čiščenje ...).

Projekt predvideva, da bodoči koncesionar zagotovi izvajanje nalog v zgoraj navedenem obsegu za nadstrešnice na 205 lokacijah. Obenem se načrtuje, da se v okviru razmerja vzpostavijo dodatne nadstrešnic, pri čemer pa bo uskladitev končnega števila nadstrešnic, ki bodo vzpostavljene na novo, vključene v projekt bo predmet usklajevanja v fazi izvedbe javnega razpisa. V zameno MOM koncesionarju v okviru projekta zagotovi možnost izvajanja oglaševanja. Lokacije, obseg in pogoji oglaševanja bodo usklajeni v fazi javnega razpisa. Koncesionar bo za oglaševalne površine plačeval občinsko takso skladno z občinskimi predpisi.

Z izvedbo predmetnega projekta in nadaljnjim izvajanjem upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic se bo zagotovila nadaljnja urejenost in čistoča MO Maribor.

3.2. NAMEN IN CILJI PROJEKTA TER RAZVOJNE MOŽNOSTI

Poglavitni namen projekta je zagotovitev upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic ob sočasni vzpostavitvi oglaševalske opreme ob avtobusnih postajališčih v MO Maribor. V okviru projekta se bo vzpostavilo tudi še vsaj 20 manjkajočih avtobusnih nadstrešnic. Skladno z Odlokom o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor je potrebno avtobusna postajališča urejati, vzdrževati in ustrezno opremiti (z nadstreški, s klopmi, koši za smeti ter informacijami o prevozu).

Cilji projekta so:

- vzpostaviti dolgoročen, trajen, enoten in stabilen sistem vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor brez dodatnega obremenjevanja mestnega proračuna,
- ohranitev in izboljšanje obstoječega stanja avtobusnih nadstrešnic,
- skrbeti za javno zdravje in zmanjševati možnosti prenosa okužb (npr. SARS-CoV-2) med uporabniki avtobusnih nadstrešnic,
- vzpostavitev dodatnih nadstrešnic, ki bodo omogočale poenotenje videza avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor,
- vplivati na umirjanje prometa,
- ohranitev in izboljšati vpliv na okolje s primerno oglaševalsko opremo,
- izboljšanje urbanistične podobe mesta,
- spodbuditi občane in druge prebivalce k uporabi mestnega prometa,
- izboljšanje izgleda mesta,
- izboljšanje prometne varnosti in nemotenega transporta uporabnikov javnih površin,
- dvig življenjske ravni in kakovosti življenja občanov in
- znižanje stroškov vzdrževanja in čiščenja javnih površin.

4. OPREDELITEV JAVNEGA INTERESA ZA IZVEDBO PROJEKTA

MO Maribor skladno s strateškimi dokumenti in veljavnimi predpisi na nacionalni in lokalni ravni ugotavlja, da obstaja javni interes za izvedbo projekta upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor, saj se s slednjim uresničujejo in dosegajo cilji v nadaljevanju podrobneje predstavljenih strategij, programov in smernic.

Za namene opredelitve javnega interesa za izvedbo projekta oziroma preveritev usklajenosti s strateškimi dokumenti in dolgoročnimi in srednjeročnimi programi so bile preučene naslednje področne strategije, predpisi in programi:

- **Strateški dokumenti in veljavni predpisi na nacionalni ravni:**
 - o Strategija razvoja Slovenije 2030,
 - o Strategija razvoja lokalne samouprave v Republiki Sloveniji do leta 2020,
 - o Regionalni razvojni program Podravja 2021 – 2027,
 - o Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030,
 - o Zakon o lokalni samoupravi,
 - o Zakon o nalezljivih boleznih,
 - o Zakon o prevozih v cestnem prometu.
- **Strateški dokumenti in veljavni predpisi na lokalni ravni:**
 - o Statut Mestne občine Maribor,
 - o Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor,
 - o Odlok o oglaševanju v Mestni občini Maribor,
 - o Strategija razvoja Maribor 2030,
 - o Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor.

4.1. STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030

Strategija razvoja Slovenije 2030 (v nadaljevanju: Strategija 2030)²¹ je krovni razvojni okvir, ki opredeljuje kako, v kakšni smeri ter na kakšen način bo potekal razvoj Slovenije do leta 2030. Dolgoročna Strategija 2030 je bila pripravljena na podlagi pregleda globalnih gibanj, trendov in predvidevanj, ki so jih pripravile organizacije OECD, Evropska komisija in Svetovna banka ter druge relevantne institucije, upoštevajoč pri tem tudi analizo razvojnih izhodišč Slovenije.

Za slednjo je značilno, da postopoma napreduje na področju kakovosti življenja in gospodarskega razvoja, kar je osrednji cilj Strategije 2030. Slednjega je mogoče uresničiti z uravnoteženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki na ravni posameznika lahko omogoči boljše priložnosti za delo, izobraževanje in ustvarjanje v dostojnem, varnem in aktivnem življenju ter zdravem in čistem okolju. Osrednji cilji in strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so posledično:

- vključujoča, zdrava, varna in odgovorna družba,
- učenje za in skozi vse življenje,
- visoko produktivno gospodarstvo, ki ustvarja dodano vrednost za vse,
- ohranjeno zdravo naravno okolje,
- visoka stopnja sodelovanja, usposobljenosti in učinkovitosti upravljanja.

Z zasledovanjem zgoraj navedenih usmeritev je določen tudi cilj: 3. Dostojno življenje za vse. Ta določa, da je dostojno življenje za vse generacije je odgovornost in zaveza celotne družbe, ki izhaja iz spoštovanja človekovega dostojanstva. Ključni vzvod za to je ustvarjanje razmer, v katerih bodo vsi ljudje lahko dostojno, enakopravno in odgovorno uresničili svoje danosti z aktivnostjo na različnih področjih. Tako bomo lahko uživali koristi družbenega razvoja ne glede na osebne okoliščine. Cilj lahko dosežemo tudi z omogočanjem prometne povezanosti, saj lahko posamezniki dostopajo do avtobusnih postajališč in posledično do izobraževalnih ustanov, delovnih mest in podobno.

²¹ Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj in evropsko kohezijsko politiko: Strategija razvoja Slovenije 2030. Ljubljana, 2017. Spletni vir: <https://www.gov.si/assets/vladne-sluzbe/SVRK/Strategija-razvoja-Slovenije-2030/Strategija_razvoja_Slovenije_2030.pdf> (12. 8. 2021).

Predmetni projekt v celoti zasleduje predvsem cilje in usmeritve Strategije 2030, ki so usmerjeni v dostojno življenje in ohranjanje zdravega okolja, ki se zagotavljajo ob odgovornem in učinkovitem ravnanju s prostorom. Z nadaljnjim urejanjem, čiščenjem in vzdrževanjem avtobusnih nadstrešnic se bo tudi v prihodnje ohranjalo obstoječe stanje ter se ga tudi izboljšalo, s čimer se ohranja in izboljšuje okolje občanov ter drugih obiskovalcev. Z navedenim se posledično dviguje tudi raven kakovosti bivanja in življenja v MO Maribor.

4.2. STRATEGIJA RAZVOJA LOKALNE SAMOUPRAVE V REPUBLIKI SLOVENIJI DO LETA 2020

Strategijo razvoja lokalne samouprave v Republiki Sloveniji do leta 2020 (v nadaljevanju: Strategija lokalne samouprave)²² je sprejela Vlada Republike Slovenije, dne 29. 9. 2016 na svoji 103. seji. Gre za dolgoročni strateški dokument o razvoju lokalne samouprave, katerega temeljni cilj je krepitev lokalne samouprave in dvig kakovosti življenja na lokalni ravni s krepitvijo vpliva občanov na svoje okolje in sprejemanje odločitev organov lokalne samouprave, s čimer se zagotavljajo racionalna raba virov ter kakovostne in učinkovite storitve na lokalni ravni. Nove strategije, ki bi zajemala celotno lokalno samoupravo, še ni.

Strategija lokalne samouprave določa šest osnovnih ciljev:

- **krepitev učinkovitosti pri delovanju lokalne samouprave (učinkovitost pri zadovoljevanju skupnih potreb in interesov na lokalni ravni),**
- krepitev vloge združenj lokalnih skupnosti kot partnerjev države na eni strani in lokalnih skupnosti na drugi,
- finančna avtonomija in stabilnost financiranja lokalne samouprave,
- določitev funkcionalne vsebine regij iz nalog, ki so v pristojnosti države in občin, ter vzpostavitev učinkovite medobčinske oblike izvajanja teh nalog,
- krepitev vpliva občanov na sprejemanje odločitev na lokalni ravni, vzpostavljanje in razvoj pogojev za aktivno sodelovanje,
- opredelitev vloge, statusa in pristojnosti mestnih občin.

²² Strategija razvoja lokalne samouprave v Republiki Sloveniji do leta 2020, Ljubljana, 2016. Spletni vir: <https://skupnostobcin.si/wp-content/uploads/2016/09/12_srls_16.9.2016.pdf> (12. 8. 2021).

Cilji in ukrepi so zastavljeni na več ravneh, tako na medobčinski kot občinski ravni ter ravni znotraj občine same, s krepitvijo posameznih ožjih delov občine. Strategija lokalne samouprave je zastavljena v dveh sklopih. Prvi sklop zajema optimizacijo obstoječega, dobro delujočega sistema. V ta sklop spada pet zaokroženih vsebin, ki se nanašajo na občine, ki predstavljajo temelj lokalne samouprave in so hkrati namenjene povečanju učinkovitosti ter krepitvi sodelovanja prebivalcev. Drug sklop pa predstavlja proces regionalizacije. Gre za drugo, še neobstoječo raven lokalne samouprave.

Predmetna investicija sega predvsem na področje optimizacije obstoječega sistema. Kot je navedeno v predmetni strategiji, se v občinah zavedajo, da je pri izvajanju vseh nalog napredek mogoč ter da so spremembe potrebne, vendar pa je nanje potrebna priprava in izvedba ukrepov za posodobitev.

MO Maribor s predmetnim dokumentom sledi smernicam Strategije lokalne samouprave, saj svoje napore usmerja v zadovoljevanje skupnih potreb, ki se odraža v urejenih in čistih avtobusnih nadstrešnicah. S tem se dviguje kvaliteta življenja MO Maribor.

4.3. REGIONALNI RAZVOJNI PROGRAM PODRAVJA 2021 - 2027

Regionalni razvojni program Podravja 2021 – 2027²³ (v nadaljevanju: RRP 2021 – 2027) je temeljni strateški razvojni dokument na regionalni ravni, ki opredeljuje razvojne usmeritve na gospodarskem, socialno-družbenem, okoljskem in prostorskem področju regije. Na osnovi ocene stanja opredeljuje razvojne prednosti regije, razvojno vizijo in strateške cilje, razvojne prioritete ter finančni okvir za izvedbo programa.

Osnovni namen in cilj priprave RRP 2021-2027 je identifikacija razvojnih potencialov Podravske regije, ter na tej osnovi z vsemi vključenimi deležniki doseči soglasje in dogovor o regijskih razvojnih prioritetah.

RRP 2021-2027 opredeljuje naslednje izzive:

²³ Osnutek Regionalni razvojni program Podravja 2021 – 2027, Maribor, januar 2021. Spletni vir: <<http://socialnaekonomija.si/wp-content/uploads/Osnutek-RRP-Podravje-2021-2027-26.01.2021.pdf>> (12. 8. 2021).

- gospodarstvo,
- prostor in okolje,
- **mobilnost in povezanost,**
- družba in
- kmetijstvo in gozdarstvo.

V okviru izziva mobilnost in povezanost se RRP 2021-2027 dotika javnega potniškega prometa, saj ugotavlja, da je ta v upadu. Posledično poudarja, da je potrebno v obdobju 2021 – 2027 pripraviti vso potrebno dokumentacijo za nadgradnjo prog v prihodnosti. Nadalje omeni, da je treba nameniti večji poudarek na glavnih kot regionalnih progah konkurenčnosti potniškega prometa (večje hitrosti) ter prevozu koles (v turistične namene in dnevno mobilnost). Ugotavlja tudi, da je potrebno izboljšati primestno in medmestne povezave znotraj regije na relaciji Maribor-Ruše, Maribor-Ptuj in Maribor-Lenart ter, da je javni avtobusni potniški promet je zaradi prevladujoče uporabe avtomobila v trajnem upadu, saj se povečujejo časi med posameznimi vožnjami ter skoraj popoln manjko avtobusne ponudbe med vikendi, ki so pomembne tudi za razvoj turizma.

MO Maribor bi s predmetno investicijo zadostila enemu izmed ciljev RRP 2021-2027, zato je v javnem interesu, saj s postavitvijo in urejanjem avtobusnih nadstrešnic skrbi za večjo mobilnost in povezanost v MO Maribor.

4.4. RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU RAZVOJA PROMETA V RS ZA OBDOBJE DO LETA 2030

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju: Nacionalni program)²⁴ v prvi vrsti sledi viziji ter splošnim in posebnim ciljem, ki so določeni v Strategiji razvoja prometa v RS. Nacionalni program je predvsem izvedbeni dokument, ki predstavlja prehod med splošnimi ukrepi iz Strategije razvoja prometa v RS na konkretne aktivnosti v pripravi in izvedbi.

Vizija prometne politike je v Nacionalnem programu opredeljena kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva z naslednjimi cilji:

²⁴ Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30), Uradni list RS, št. 75/16 in 90/21.

- **izboljšati mobilnost in dostopnost,**
- izboljšati oskrbo gospodarstva,
- **izboljšati prometno varnost in varovanje,**
- zmanjšati porabo energije,
- **zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev ter**
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Z varnimi dostopi do postaj, postajališč, posodobitvami postaj in postajališč ter povezavo teh točk z drugimi načini prevoza se zagotavlja in izboljšuje prometno varnost uporabnikov teh delov javnih površin. S tem predmetna investicija zasleduje Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji.

4.5. ZAKON O LOKALNI SAMOUPRAVI

V 21. členu Zakona o lokalni samoupravi (ZLS)²⁵ so določene temeljne naloge občine, med katere spadajo tudi: upravljanje občinskega premoženja; omogočanje pogojev za gospodarski razvoj občine; načrtovanje prostorskega razvoja in opravljanje nalog, skladno z zakonodajo, na področju posegov v prostor in graditve objektov ter zagotavljanja javne službe gospodarjenja s stavbnimi zemljišči v okviru svojih pristojnosti; urejanje, upravljanje in skrb za lokalne javne službe; skrb za varstvo zraka, tal, vodnih virov, za varstvo pred hrupom, za zbiranje in odlaganje odpadkov in opravljanje drugih dejavnosti varstva okolja; gradnja, vzdrževanje in urejanje lokalnih javnih cest, javnih poti, rekreacijskih in drugih javnih površin, urejanje drugih lokalnih zadev javnega pomena.

Predvidena investicija predstavlja izvajanje nalog MO Maribor in je kot taka v javnem interesu. Še posebej bo MO Maribor na ta način zagotavljala opravljanje naloge skrbi, urejanja in upravljanja lokalne javne službe ter skrbi za varstvo okolja in upravljanja z občinskim premoženjem, saj se bosta z nadaljevanjem izvajanja urejanja in čiščenja javnih površin, skrb za upravljanje z občinskim premoženjem ter skrb za okolje in javne površine v MO Maribor, še povečala.

²⁵ Zakon o lokalni samoupravi, Uradni list RS, št. 94/07 z nadaljnjimi spremembami.

4.6. ZAKON O NALEZLJIVIH BOLEZNIH

V 3. točki prvega odstavka 9. člena ZNB²⁶ je določeno, da lastniki, upravljalci oziroma najemniki stanovanjskih in drugih objektov ter fizične in pravne osebe, ki izdelujejo oziroma prodajajo živila in predmete splošne uporabe, izvajajo splošne ukrepe, s katerimi v skladu s posebnimi predpisi zagotavljajo sanitarno tehnično in sanitarno higiensko vzdrževanje javnih objektov, sredstev javnega prometa in javnih površin vključno s preventivno dezinfekcijo, dezinsekcijo in deratizacijo.

S predmetno investicijo, ki bi zagotavljala vzdrževanje in čiščenje avtobusnih nadstrešnic, bi zadostili tudi ZNB, saj bi na tak način zmanjšali možnost prenosa okužb (npr. SARS-CoV-2) med uporabniki avtobusnih nadstrešnic. Posledično investicija izkazuje javni interes, saj je v trenutnih razmerah vzdrževanje čistoče poudarjena vrednota.

4.7. ZAKON O PREVOZIH V CESTNEM PROMETU

V 111. členu Zakona o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-2)²⁷ je določeno, da morajo biti v mestnih občinah vzpostavljene avtobusne postaje, ki zagotavljajo neovirano gibanje funkcionalno oviranih oseb. V 112. členu pa določa, da samoupravne lokalne skupnosti zagotavljajo njihovo vzdrževanje in upravljanje, ki ga izvajajo skupaj s subjekti, ki izvajajo dejavnost avtobusnih postaj.

MO Maribor s tem, ko vzpostavlja, upravlja in vzdržuje avtobusne postaje in nadstrešnice sledi temu zakonu, kar je v javnem interesu. S tem tudi skrbi za boljši ugled in kvaliteto mesta.

²⁶ Zakon o nalezljivih boleznih, Uradni list RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/20 – ZIUZEOP, 142/20, 175/20 – ZIUOPDVE, 15/21 – ZDUOP in 82/21.

²⁷ Zakon o prevozi v cestnem prometu, Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19 in 94/21.

4.8. STATUT MESTNE OBČINE MARIBOR

Skladno z 11. in 12. točko 14. člena Statuta MO Maribor²⁸ ta upravlja, gradi, vzdržuje in upravlja lokalne javne ceste in druge javne poti, površine za pešce ter druge javne površine. Prav tako pa zagotavlja varnost v cestnem prometu na mestnih cestah in ureja promet v mestu.

Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic je tako v skladu s Statutom MO Maribor. Posledično je predmetna investicija prav tako skladna s Statutom MO Maribor.

4.9. ODLOK O PROSTORSKIH UREDITVENIH POGOJIH ZA OBMOČJE URBANISTIČNE ZASNOVE MESTA MARIBOR

Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor²⁹ obsega:

- urejanje avtobusnih postajališč,
- oblikovanje postajališč tako, da umirjajo promet,
- vzdrževanje avtobusnih postajališč in
- opremljenost avtobusnih postajališč.

Iz 22. člena Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor izhajajo, da morajo avtobusna postajališča biti razpoznavna, opremljena z enotnimi nadstreški, s klopami, koši za odpadke in informacijami o prevozu. Nadaljnje odloke v 32. členu predpisuje, da ob državnih cestah morajo biti avtobusna postajališča urejena v zalivu izven vozišča, ob ostalih cestah pa so lahko urejena tudi na vozišču ali ob pomolu. Oblikovanje postajališč je moč vključiti v ukrep umirjanja prometa.

Skladno z zgoraj navedenim predmetna investicija izpolnjuje zahtevane standarde in je kot taka v javnem interesu ter izboljšuje kakovost in izgled MO Maribor.

²⁸ Statut Mestne občine Maribor, Medobčinski uradni vestnik Štajerske in Koroške regije, št. 10/2011, 8/2014, 12/2019.

²⁹ Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor, Medobčinski uradni vestnik, št. 01/14.

4.10. ODLOK O OGLAŠEVANJU V MESTNI OBČINI MARIBOR

Odlok o oglaševanju v Mestni občini Maribor³⁰ določa pogoje in način pridobitve dovoljenj za oglaševanje na javni površini v lasti MO Maribor, občinsko takso na javnem mestu in plakatiranje za potrebe volilne ter referendumske kampanje.

V 8. členu določa izjemo od načina pridobitve dovoljenja za oglaševanje, in sicer določa, da je pridobitev lokacij za postavitve objektov za oglaševanje mogoča tudi v razmerju javno-zasebnega partnerstva. Nadalje se pravice in obveznosti izvajalca javno-zasebnega partnerstva uredijo s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu, pri čemer se določbe omenjenega odloka ne uporabijo glede postopka pridobivanja lokacij in obveznosti plačila takse.

Oglaševanje, ki ga investicija predvideva, je skladno z omenjenim odlokom.

4.11. STRATEGIJA RAZVOJA MARIBORA 2030

Strateški razvojni dokument MO Maribor³¹ (v nadaljevanju: SRM) je krovni strateški dokument, ki ga Maribor kot mesto želi in mora oblikovati. Zasleduje vizijo, da je potrebno graditi na znanju, vedenju in kulturi mesta. SRM predstavlja dolgoročne strateške-razvojne smernice politike razvoja MO Maribor, skladen je z razvojnimi dokumenti na nacionalni ravni, predvsem Strategijo razvoja Slovenije in hkrati predstavlja osnove za oblikovanje bodoče srednjeročne politike na regionalni ravni v t.i. razvojni regiji Podravje. Dokument prav tako upošteva dokumente Evropske komisije, predvsem krovni dokument za izvedbo kohezijske politike po letu 2013, to je Strategijo 2020 in se tako umešča med tiste razvojne dokumente, na podlagi katerih bo moč oblikovati in posledično oplemenititi nacionalne/regionalne/lokalne vire.

³⁰ Odlok o oglaševanju v Mestni občini Maribor, Medobčinski uradni vestnik Štajerske in Koroške regije, št. 13/2012, 12/2013, 2/2020 in 14/2021.

³¹ Strategija razvoja Maribora 2030, Maribor 2012. Spletni vir: <<https://www.maribor.si/dokument.aspx?id=16931>> (12. 8. 2021).

V ta namen SRM ključno spodbuja vse trajnostne oblike prometa, kot so: javni prevoz, kolesarjenje, pešačenje. Izredno pomembno je tudi informiranje in osveščanje v zvezi s postopnim uvajanjem trajnostnih oblik prometa.

Kot lahko vidimo, je skrb za trajnostne oblike prometa ena primarnih nalog MO Maribor. Predmetna investicija sledi zasledovanim ciljem MO Maribor na področju javnega prevoza, saj so za doseganje tega namena potrebna avtobusna postajališča (nadstrešnice).

4.12. TRAJNOSTNA URBANA STRATEGIJA MESTNE OBČINE MARIBOR

Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor³² (v nadaljevanju: TUS-MOM) je dokument, ki prikazuje oris stanja in izzivov, s katerimi se mesto sooča. Hkrati so v njem usmeritve, s katerimi mesto lahko in mora stopiti korak naprej, postaviti temelje za svoj trajnostni razvoj in zagotoviti izboljšanje kvalitete življenja za svoje prebivalce.

Dosedanji urbanistični razvoj MO Maribor je potekal na osnovi Trajnostne urbane strategije, ki je opozarjala na sistemske, upravljavske in tudi tehnične težave, ki se z nadaljnjimi strategijami počasi odpravljajo. Kljub nekaterim prenovitvam (informacijska tehnologija, **postajališča**, delna prenova voznega parka) glavne težave še ostajajo in se izkazujejo.

Predmetna investicija zasleduje cilje vzdrževanja infrastrukture za izvajanje javnega potniškega predmeta na visokem nivoju, zato je skladna s Trajnostno urbano strategijo MO Maribor.

³² Trajnostna urbana strategija Maribor, 2015. Spletni vir: <<https://www.maribor.si/dokument.aspx?id=28079>> (12. 8. 2021).

5. OPIS VARIANT

Dokument identifikacije investicijskega projekta mora v skladu z določbami Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ vsebovati vsaj varianto »z investicijo« in oziroma ali minimalno alternativo ter varianto »brez investicije«.

Skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ so obravnavane tri variante:

- (1) varianta A: brez investicije;
- (2) varianta B: izvedbo projekta v obliki javnega naročila;
- (3) varianta C: izvedba projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva po modelu koncesije storitev.

5.1. VARIANTA A – BREZ INVESTICIJE

Varianta A predstavlja neizpolnitev ciljev, ki si jih je postavila MO Maribor in pomeni v primeru odsotnosti vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic bistveno poslabšanje trenutnega stanja, ko so avtobusne nadstrešnice vzdrževane, kar ima lahko negativen vpliv tudi na javno zdravje. Ta varianta za MO Maribor ni sprejemljiva, saj bi varianta imela negativen vpliv na položaj in splošno zadovoljstvo in zdravje občanov.

Varianta brez investicije je tako z vidika nalog v pristojnosti občine, z vidika interesa prebivalcev in z vidika javnega interesa nesprejemljiva.

5.2. VARIANTA B – IZVEDBA PROJEKTA V OBLIKI JAVNEGA NAROČILA

O »klasičnem javnem naročilu« govorimo v primerih, ko naročnik sam v celoti zagotovi potrebna finančna sredstva za izvedbo potrebnih investicij oz. izvajanja storitev – v tem primeru vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic na območju MO Maribor in obenem prevzame tudi vsa tveganja, ki izvirajo iz posameznega projekta. V primeru izvedbe predmetnega projekta skozi javno naročilo, se projekt vodi kot druge klasične javne investicije ter izvede ustrezen postopek oddaje javnega naročila. Izbira vrste postopka oddaje javnega naročila je odvisna od različnih dejavnikov (način oblikovanja predmeta naročila, vrednost predmeta naročila, določna opredelitev tehničnih specifikacij idr.) Ponudniki nato oddajo svoje ponudbe za izvedbo investicij glede na določila dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila in pripravljeno projektno dokumentacijo, kot jih je vnaprej opredelil naročnik. Izbrani ponudnik ne prevzema finančnih tveganj ali drugih tveganj, ki izhajajo iz projekta, vključno – kot v tem primeru – tveganja trženja. Edino tveganje, ki ga prevzame izbrani ponudnik je tveganje, povezano s pravočasno in kakovostno dobavo oz. izvajanjem storitve. Ostala tveganja prevzema naročnik.

Predmetni projekt bi bilo mogoče v celoti izvesti v obliki klasičnega javnega naročila, v kolikor bi imela MO Maribor v celoti zagotovljena potrebna finančna sredstva za izvajanje storitev in za vzpostavitev novih nadstrešnic. Varianta B predstavlja izvedbo projekta na način, ki omogoča izpolnjevanje ciljev tega projekta, vendar pa je bila ocenjena kot manj primerna za izvedbo projekta, saj mora naročnik zagotoviti sredstva za izvedbo projekta iz proračuna, obenem pa ne izkorišča potenciala izkoriščanja oglaševalskih površin.

5.3. VARIANTA C – IZVEDBA V OBLIKI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA PO MODELU KONCESIJE STORITEV

ZJZP v 8. členu določa, da mora javni partner (v koncesijski obliki javno-zasebnega partnerstva: koncedent) zaradi spodbujanja javno-zasebnega partnerstva pri izbiri modela izvajanja projekta, ki je lahko predmet javno-zasebnega partnerstva v smislu 2. člena ZJZP, oceniti, ali ga je mogoče izvesti kot javno-zasebno partnerstvo (ocena upravičenosti izvedljivosti projekta in primerjava variant).

Varianta C predvideva izvedbo predmetnega projekta preko sklenitve javno-zasebnega partnerstva v obliki koncesije storitve. V predmetnem DIIP je predvideno, da se koncesija podeli za obdobje 15 let. Pretežni del tveganj, vključno s tveganjem povpraševanja po oglaševalnih površinah se prenese na koncesionarja.

Cilj MO Maribor je vzpostaviti dolgoročen, enoten, trajen in stabilen sistem vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor brez dodatnega obremenjevanja mestnega proračuna. Obenem MO Maribor želi poenotiti videz avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor, zato je v projekt v prvi vrsti zajeta vzpostavitev dodatnih 20 nadstrešnic, pri čemer pa bo uskladitev končnega števila nadstrešnic, ki bodo vzpostavljene na novo, predmet usklajevanja v fazi izvedbe javnega razpisa (vzpostavitev 20 nadstrešnic bo obvezna).

Predmet razmerja javno-zasebnega partnerstva v tem primeru bodo torej tako storitve (vzdrževanje in upravljanje nadstrešnic), kot gradnje (vzpostavitev dodatnih nadstrešnic). Gre za mešano pogodbo. V skladu s prvim odstavkom 17. člena ZNKP se pri koncesijah, katerih predmet so gradnje in storitve, podelitev koncesije izvede po pravilih, veljavnih za glavni predmet pogodbe, t.j. kot koncesija storitev.

MOM bo koncesionarju v okviru projekta zagotovila možnost izvajanja oglaševanja. Lokacije, obseg in pogoji oglaševanja bodo usklajeni v fazi javnega razpisa. Koncesionar bo za oglaševalne površine plačeval občinsko takso skladno z občinskimi predpisi. Prihodki MOM bodo torej enaki, kot bi bili, če bi bile oglaševalske površine oddane po drugi pravni podlagi.

Vežano na izvajanje projekta, bo potrebno v fazi izvedbe javnega razpisa jasno definirati število v projekt vključenih avtobusnih nadstrešnic, ki bodo predmet vzpostavitve in upravljanja ter vzdrževanja, vključno z opredelitvijo lokacij in opredelitvijo zaveze, da zasebni partner nosi celoten strošek upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic, vključno s pripadajočimi stroški, v zameno za možnost ekonomskega izkoriščanja oglaševalskega prostora. Zasebni partner pri tem prevzema vsa tehnična, tehnološka in finančna tveganja iz naslova izvedbe naslova izvajanja storitev, vključno s tveganjem rentabilnosti. Vložek javnega partnerja v projekt je infrastruktura – avtobusne nadstrešnice, katere lastnik je MO Maribor.

Koncedent ne prevzema obveznosti financiranja izvajanja storitev in prav tako ne nosi tveganja rentabilnosti in donosnosti projekta. Zasebni partner je dolžan izvesti investicijo in storitve vzdrževanja ter upravljanja avtobusnih nadstrešnic z lastnimi sredstvi.

Predmetna varianta se predlaga kot optimalna varianta za izvedbo projekta.

5.4. SWOT ANALIZA PREDLAGANE VARIANTE

SWOT analiza (*Strengths* - prednosti, *Weaknesses* - slabosti, *Opportunities* - priložnosti, *Threats* - nevarnosti) na kratko predstavi notranje značilnosti projekta in v povezavi z njegovo realizacijo omogoča analiziranje alternativnih razvojnih scenarijev.

V nadaljevanju je prikazana SWOT analiza variante C – koncesija storitve.

Tabela 1: SWOT analiza predlagane variante

Predlagana varianta: C – Izvedba projekta s podelitvijo koncesije storitev	
<p>Prednosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koncesionar mora zagotoviti potrebne kadre, tehnično opremo in druga sredstva, potrebna za izvajanje storitev; - koncedentu ni treba zagotoviti nobenih finančnih ali drugih vložkov, povezanih z izvajanjem storitev; 	<p>Slabosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koncedent ohranja nadzor nad izvajanjem javne službe izključno v okviru koncesijske pogodbe; - vzpostavljeno koncesijsko razmerje temelji na konfliktnem odnosu med koncedentom kot varuhom javnega interesa in koncesionarjem kot gospodarsko

<ul style="list-style-type: none"> - izvajanje storitev ne obremenjuje proračuna; - prihodki MOM ostanejo nespremenjeni, saj bo koncesionar zavezan plačevati občinsko takso za oglaševanje enako, kot da bi bile oglaševalske površine predane po kakšni drugi pravni podlagi; - ustrezen način zagotavljanja urejenosti avtobusnih nadstrešnic, kar bo zagotavljalo njihovo varno koriščenje; - izpolnitev določb področnih predpisov; - možnost sprotne in hitre izvedbe storitev urejanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic, predvsem v primeru urgentnih zadev; - možnost pridobitve enotnega izvajalca za celotno območje MO Maribor; - v okviru koncesijske pogodbe koncedent obdrži vzvode, s katerimi lahko učinkovito zavaruje javni interes. 	<p>družbo, ki teži k maksimizaciji dobička.</p>
<p>Priložnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - standarde izvajanja določa koncedent, s čimer lahko dosega pozitivne učinke in sledi potrebam prebivalcev; - prisotnost zasebnega sektorja poveča pritisk na doseganje stroškovne učinkovitosti in s tem k racionalnejši izvedbi storitev; - da se v okviru javnega razpisa v fazi pogajanj izpogaja dodatne postavitve novih nadstrešnic. 	<p>Nevarnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vzpostavljeno razmerje je relativno kompleksno in dolgotrajno, kar lahko povzroča zaplete v fazi izvajanja pogodbe; - tveganje stečaja ali insolventnosti koncesionarja in posledično motenj v zagotavljanju storitev; - potencialno negativno dožemanje javnosti glede nevarnosti privatizacije in negativnega odnosa do zasebnih izvajalcev storitev v javnem interesu.

5.5. MATRICA TVEGANJ

Pojem koncesijskega razmerja je v slovenskem pravnem redu opredeljen v 26. členu ZJZP, ki določa, da je koncesijsko razmerje dvostransko pravno razmerje med državo oziroma samoupravno lokalno skupnostjo ali drugo osebo javnega prava kot koncedentom in pravno ali fizično osebo kot koncesionarjem, v katerem koncedent podeli koncesionarju posebno ali izključno pravico izvajati gospodarsko javno službo oziroma drugo dejavnost v javnem interesu, kar lahko vključuje tudi zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu. Kot razlikovalni kriterij med javnonaročniškim in koncesijskim partnerstvom opredeljuje 27. člen ZJZP tveganja, in sicer na način, da v primeru, če nosi javni partner večino ali celotno poslovno tveganje izvajanja projekta javno-zasebnega partnerstva, se javno-zasebno partnerstvo, ne glede na poimenovanje oziroma ureditev v posebnem zakonu, ne šteje za koncesijsko, temveč za javnonaročniško, v nasprotnem primeru, torej v primeru, da je pretežni del tveganja prenesen na zasebnega partnerja, pa se javno-zasebno partnerstvo šteje za koncesijsko partnerstvo. V zvezi s tem 28. člen ZJZP določa, da v primeru, če iz okoliščin javno-zasebnega partnerstva ni mogoče ugotoviti, kdo nosi večino poslovnega tveganja, se v dvomu šteje, da gre za javnonaročniško partnerstvo.

Treba je opozoriti na določbe Direktive 2014/23/EU o podeljevanju koncesijskih pogodb, ki loči pojem koncesije od pojma javnega naročila in kot razlikovalni kriterij določa pojem znatnega operativnega tveganja.³³ Preambula Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb opredeljuje ključna tveganja, kot sledi:

»Operativno tveganje bi bilo treba razumeti kot tveganje, ki je posledica izpostavljenosti tržnim nepredvidljivostim in je povezano s povpraševanjem ali dobavo oziroma tako s povpraševanjem kot dobavo. Tveganje, povezano s povpraševanjem, je tveganje glede dejanskega povpraševanja po gradnjah ali storitvah, ki so predmet pogodbe. Tveganje, povezano z dobavo, je tveganje pri izvedbi gradnje ali opravljanju storitev, ki so predmet pogodbe, zlasti tveganje, da opravljene storitve ne bodo ustrezale povpraševanju.«

³³ Preambula, točka 20.

V skladu s 1. členom Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb se šteje, da koncesionar prevzame operativno tveganje, če pod običajnimi pogoji delovanja ni zagotovljeno, da se mu bodo povrnile naložbe ali stroški, ki nastanejo pri izvajanju gradenj ali storitev, ki so predmet koncesije. Del tveganja, ki se prenese na koncesionarja, vključuje dejansko izpostavljenost tržnim nepredvidljivostim, kar pomeni, da ocenjena morebitna izguba za koncesionarja ni zgolj nominalna ali zanemarljiva.

Glede na navedeno je potrebno ugotoviti, da gre v konkretnem primeru za koncesijsko obliko javno-zasebnega partnerstva, kot ga opredeljuje ZJZP. Pretežni del operativnega tveganja namreč nosi koncesionar.

V nadaljevanju je izdelana matrica (register) predlagane razdelitev tveganj na projektu med koncedentom in koncesionarjem v primeru realizacije projekta s podelitvijo koncesije storitev, pri čemer je iz same matrice razvidna posamezna vrsta poslovnega tveganja, razdelitev tveganj (kdo nosi tveganje – koncedent ali koncesionar), ključna tveganja pa so tudi opredeljena – tako tista, ki bodo prenesena na koncesionarja, kot tudi tista, ki jih nosi koncedent.

Tabela 2: Matrica tveganj

Vrsta tveganja	Javni partner (koncedent)	Zasebni partner (koncesionar)	Opredelitev tveganja	Ocena tveganja ³⁴
Tveganje primernosti projekta	✓	✓	Vsak izmed partnerjev pripravi lastno analizo trenutnega stanja in analizo potenciala projekta. Pomembno je, da se v fazi javnega razpisa uskladi javni in zasebni interes.	***
Tveganje javnega mnenja	✓	✓	Javni partner mora zagotoviti korektno obveščeno javnost glede projekta v vseh njegovih fazah ter zainteresirano javnost na ustrezen in transparenten način obveščati o vseh ključnih elementih, ki vplivajo na realizacijo projekta. Projekti javno-zasebnega partnerstva v Sloveniji pogosto nimajo podpore javnosti in jih javnost pogosto zaradi slabe obveščeni ali nepopolnih ali napačnih informacij pomanjkljivo presoja.	**
Tveganje pravih vhodnih podatkov		✓	Javni partner bo kandidatom v fazi javnega razpisa dal na voljo vse razpoložljive podatke, s katerimi razpolaga. Kandidatom bo omogočeno, da tudi sami pregledajo javno infrastrukturo. V primeru napak zasebni partner nosi tveganje rentabilnosti.	***
Tveganje izvedbe projekta		✓	Tveganje izvedbe projekta prevzema zasebni partner, razen v tistem delu, ki bi bil posledica posebnih dodatnih zahtev javnega partnerja, po podpisu pogodbe. Ob tem je smiselno, da se javni razpis oblikuje na način, da se omogoči oddaja ponudb in izpolnjevanje pogojev za priznanje sposobnosti s partnerji in podizvajalci.	***
Tveganje zamude		✓	Koncesionar prevzema popolno odgovornost za pravočasno in pravilno izvajanje storitev, ki so predmet koncesije.	***
Tveganje povpraševanja in tveganje plačila		✓	Plačila koncesionarju v celoti prihajajo iz naslova ekonomskega izkoriščanja oz. trženja oglaševalskih površin, ki bodo opredeljene v javnem razpisu.	***

³⁴ Ocene tveganj so podane po naslednji lestvici:

- nizko tveganje: *
- srednje veliko tveganje: **
- veliko tveganje: ***
- zelo veliko tveganje: ****.

Tveganje ekonomske izvedljivosti projekta		✓	Navedeno tveganje v celoti prevzema zasebni partner. Javni partner bo imel na voljo, da projekt in njegovo izvajanje ustrezno zavaruje z ustreznimi finančnimi zavarovanji dobro in pravočasno izvedbo pogodbenih obveznosti.	***
Tveganje kvalitete		✓	Tveganje kvalitete izvedbe prevzema zasebni partner, pri čemer se s pogodbo opredelijo načini sankcioniranja zasebnega partnerja, ki ne dosega dogovorjenega standarda kvalitete izvedenih storitev (npr. pogodbene kazni, finančna zavarovanja, ipd.).	**
tveganje financiranja		✓	Eden od ciljev, ki jih zasleduje javni partner je, da tveganje financiranja izvajanja storitev prevzame zasebni partner.	**
tveganje upravljanja in vzdrževanja		✓	Navedeno tveganje za čas izvajanja pogodbe o JZP prevzema zasebni partner v celoti. Eden ključnih opredelilnih elementov koncesijskega razmerja je ravno prevzem tveganja upravljanja in vzdrževanja s strani zasebnega partnerja.	***
tveganje rentabilnosti projekta		✓	Navedeno tveganje prevzema zasebni partner z oddajo ponudbe in sklenitvijo pogodbe o JZP. Tveganje rentabilnosti je delno obvladljivo s strani zasebnega partnerja še posebej v delu pravilnosti načrtovanja oz. ocene potenciala za izkoriščenost površin za oglaševanje, kar je ključen element potrditve predpostavk pod katerimi bo projekt realiziran. Ob tem pa na navedeno tveganje vpliva vrsta dogodkov in okoliščin na katere partnerja nimata nobenega vpliva in so v pomembnem delu izven sfere njunega vplivanja. Navedeno tveganje je pomembno ne samo z vidika zasebnega partnerja, ampak tudi z vidika javnega partnerja, saj nerentabilnost negativno vpliva na izvajanje prevzetih nalog s strani zasebnega partnerja.	***
Tveganje zavarovanja		✓	Tveganje sklenitve premoženjskega zavarovanja nosi koncesionar. Premoženjsko zavarovanje mora vsebovati najmanj kritje za temeljne požarne nevarnosti, poplava, vandalizem, lom stekla in udarec neznanega motornega vozila. Koncesionar mora prav tako skleniti oz. predložiti veljavno polico za zavarovanje odgovornosti iz svoje dejavnosti ter odgovornosti, ki izvira iz koncesije.	*
Tveganje nadzora	✓		Navedeno tveganje prevzema v celoti koncedent, ki mora vzpostaviti ustrezen nadzor nad izvajanjem koncesijske pogodbe.	*

tveganje predčasnega prenehanja	✓	✓	Navedeno tveganje nosita oba partnerja, pri čemer je razdelitev tveganja odvisna od vzroka predčasnega prenehanja in odgovornosti partnerjev. Navedeno tveganje bo posebej in podrobno opredeljeno s koncesijsko pogodbo.	*
tveganje podaljšanja pogodbe	✓	✓	Pogoji, način in dopustnost podaljšanja koncesijskega razmerja bodo opredeljeni s koncesijsko pogodbo. V primeru podaljšanja razmerja bosta javni in zasebni partner v postopku pogajanj brez predhodne objave uskladila vsebino aneksa, ki se bo sklenila k sklenjeni koncesijski pogodbi.	*

Zgoraj analizirana tveganja in njihova delitev se lahko še spremenijo glede na izhodišča projekta in bodo podrobneje opredeljena v koncesijskem aktu, javnem razpisu ter v pogodbi o vzpostavitvi javno-zasebnega partnerstva.

6. OPREDELITEV, VRSTA IN OPIS PROJEKTA TER OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV V STALNIH CENAH

6.1. OPREDELITEV, VRSTA IN OPIS PROJEKTA

V nadaljevanju podajamo podrobnejši opis celotnega projekta, ki je predmet te investicijske dokumentacije.

Z investicijo »Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor« želi MO Maribor zagotoviti urejena, vzdrževana in čista avtobusna postajališča ter na teh lokacijah istočasno tudi izkoriščati možnost oglaševanje s kakovostno opremo, ki stoji na spoštovanju visokih standardov varovanja okolja, kar podpira trajnostni razvoj vsakega mesta. MO Maribor pri tem ne želi zgolj ohranjati trenutnega stanja, temveč ga tudi izboljšati. Z investicijsko namero bi se tako povečala kakovost in izgled mesta Maribor.

Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic zajema:

- čiščenje vsake od nadstrešnic najmanj enkrat na mesec, kar vključuje čiščenje vseh steklenih površin, vgrajene opreme (klop, vozni red ...) in nosilne konstrukcije (uporaba čistil, ki so ekološko ustrezna),
- na najbolj frekventnih lokacijah se avtobusne nadstrešnice dodatno čistijo po potrebi (torej ne zgolj enkrat na mesec),
- generalno čiščenje avtobusnih nadstrešnic dvakrat na leto, ki vključuje čiščenje celotne konstrukcije, vključno s streho in notranjost vitrin za vozne rede,
- čiščenje strehe v jesenskem obdobju (odpadlo listje, ki ovira odvodnjavanje vode s strehe -- s tem preprečimo poškodbe nadstrešnic zaradi zmrzali),
- dnevni obhodi za ugotavljanja stanja (npr. odstranitev grafitov in vsebin, ki jih na avtobusne nadstrešnice nameščajo nepooblaščen osebe),
- odziv na obvestila ob izrednih razmerah, kot so npr. poškodbe avtobusnih nadstrešnic zaradi nesreč ali vandalizma (zavarovanje lokacije zaradi varnosti mimoidočih),
- zamenjava poškodovanih delov (stekla, klop, vozni red),

- zavarovanje odgovornosti do uporabnikov avtobusnega mestnega prometa in
- brezplačna telefonska številka, na katero občani lahko sporočijo informacije o stanju avtobusnih nadstrešnic (poškodbe, potrebno čiščenje ...).

Projekt predvideva:

- vzdrževanje že obstoječih 205 nadstrešnic sodobnega videza na različnih lokacijah;
- vzpostavitev najmanj dodatnih 20 nadstrešnic (v letu 2022) ter njihovo vzdrževanje.

V finančni analizi v nadaljevanju smo analizirali izvedbo projekta v okviru javnega naročila ali z javno-zasebnim partnerstvom. Z izvedbo predmetnega projekta in nadaljnjim izvajanjem upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic se bo zagotovila nadaljnja urejenost in čistoča MO Maribor.

6.2. OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV V STALNIH CENAH

Projekt »Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor« predvideva med drugim tudi postavitev najmanj 20 novih avtobusnih nadstrešnic. Predvideno je, da bo investicija v nove nadstrešnice izvedena v letu 2022, zaradi česar je investicija v spodnji tabeli predstavljena le v stalnih cenah.

Ocena stroška investicije temelji na izvedenih javnih naročilih MO Maribor za postavitev novih nadstrešnic v letu 2018 in doseženih cenah postavitve nadstrešnic, ki so znašale približno 8.000 EUR brez DDV za eno nadstrešnico. Za preračun na današnjo vrednost smo upoštevali preračun inflacije SURS za obdobje julij 2018-avgust 2021, ki je znašala 3,4 %. Strošek postavitve nadstrešnice smo tako ocenili na 8.272 EUR brez DDV, v izračunu finančne analize s klasičnim javnim naročilom pa smo v skladu z Uredbo upoštevali vrednost investicije v stalnih cenah z vključenim 22 % DDV, ki znaša za vseh 20 nadstrešnic skupaj 201.837 EUR z DDV.

Tabela 3: Ocenjena vrednost investicije v primeru javnega naročila v stalnih cenah v EUR, avgust 2021

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
Postavitev nadstrešnic	165.440	36.397	201.837
SKUPAJ	165.440	36.397	201.837

V primeru javno-zasebnega partnerstva MO Maribor ne bo imela stroška investicije, lahko pa kot vložek MO Maribor v projekt obravnavamo odpoved nadomestilu za uporabo javnega zemljišča v znesku 16.092 EUR brez DDV na leto oziroma 241.386 EUR brez DDV na 15-letni ravni projekta. Omenjena odpoved nadomestilu kot vrsta poslovnega odhodka sicer formalno spada v operativni denarni tok, ki je podrobneje predstavljen v finančni analizi vsake izmed obravnavanih variant.

7. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

7.1. PREDHODNA IDEJNA REŠITEV ALI ŠTUDIJA

Predmetni DIIP predstavlja izhodiščni dokument MO Maribor za določitev investicijske namere in njenih ciljev.

7.2. OPIS LOKACIJE

7.2.1. Makrolokacija

MO Maribor je druga najštevilčnejša mestna občina v Republiki Sloveniji (s središčem v Mariboru, drugem največjem mestu v državi)³⁵ in leži na presečišču dveh naravnih poti: prva je reka Drava, ki deli mesto na severni in južni del. V nekdanjih časih se je po njej odvijal živahen tovorni promet (šajke, splavi), vzporedno z njo pa sta stekli tudi cesta in železnica; druga, poldnevniška smer je prehodna pot čez Dravo iz Graške kotline proti Celjski kotlini. Cesta in železnica skozi Maribor povezujeta srednjo in jugovzhodno Evropo.³⁶

Slika 7: Makrolokacija – MO Maribor



Spletni vir:

<https://sl.wikipedia.org/wiki/Mestna_ob%C4%8Dina_Maribor#/media/Slika:Karte_Maribor_si.png>
(13. 8. 2021).

³⁵ Spletni vir: <https://sl.wikipedia.org/wiki/Mestna_ob%C4%8Dina_Maribor> (13. 8. 2021).

³⁶ Spletni vir: <<https://www.maribor.si/povezava.aspx?pid=3794>> (13. 8. 2021).

7.2.2. Mikrolokacija

Predmetna investicija obsega območje celotne MO Maribor. Nanaša se namreč na upravljanje, vzdrževanje, postavljanje in čiščenje avtobusnih nadstrešnic, ki so postavljene vse povsod po MO Maribor. Skupno je 205 avtobusnih nadstrešnic – 160 v upravljanju koncesionarjev in 45, ki jih je postavila MO Maribor v vzdrževanju s strani NIGRAD d.o.o.. Ob njih pa se nahajajo male svetlobne vitrine.

Tabela 4: Mikrolokacija - seznam avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor

Zaporedna številka	Oznaka	Ulica	Tip objekta	Število nadstrešnic	Parcelna številka	Katastrska občina
<i>Avtobusne nadstrešnice v upravljanju koncesionarjev</i>						
1	APCL183	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2120	678 Spodnje Radvanje
2	APCL217	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2826	659 Tabor
3	APCL216	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2826	659 Tabor
4	APCL212	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2826	659 Tabor
5	APCL178	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	77/1	678 Spodnje Radvanje
6	APCL372	Čufarjeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	3165/1	681 Pobrežje
7	APCL371	Čufarjeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	3165/1	681 Pobrežje
8	APCL393	Dogoška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1948	680 Tezno
9	APCL388	Dogoška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2812/1	680 Tezno
10	APCL200	Engelsova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2300/1	660 Studenci
11	APCL203	Engelsova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2265/2	660 Studenci
12	APCL10a	Glavni trg	Avtobusna nadstrešnica	1	2163/4	657 Maribor - Grad
13	APCL10b	Glavni trg	Avtobusna nadstrešnica	1	2163/4	657 Maribor - Grad
14	APCL207	Gorkega ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2822/1	659 Tabor
15	APCL211	Gorkega ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2822/1	659 Tabor
16	APCL23	Gosposvetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2138	658 Koroška vrata
17	APCL74	Gosposvetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2131/6	658 Koroška vrata
18	APCL27	Gosposvetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2143	658 Koroška vrata

DIIP – UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR

19	APCL30	Gospovetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2131/2	658 Koroška vrata
20	APCL28	Gospovetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2142	658 Koroška vrata
21	APCL29	Gospovetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2131/2	658 Koroška vrata
22	APCL73	Gospovetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2131/6	658 Koroška vrata
23	APCL22	Gospovetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2139	658 Koroška vrata
24	APCL25	Gospovetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2141/1	658 Koroška vrata
25	APCL112	Ulica heroja Šerčerja	Avtobusna nadstrešnica	1	1606/2	660 Studenci
26	APCL59	Koroška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	83/5	636 Kamnica
27	APCL58	Koroška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	3-jan.	636 Kamnica
28	APCL177	Kardeljeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2842/1	659 Tabor
29	APCL173	Kardeljeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1885/2	678 Spodnje Radvanje
30	APCL176	Kardeljeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1613/1	678 Spodnje Radvanje
31	APCL175	Kardeljeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1613/1	678 Spodnje Radvanje
32	APCL18	Koroška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2165/10	658 Koroška vrata
33	APCL322	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/32	680 Tezno
34	APCL143	Lackova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1185/1	677 Zgornje Radvanje
35	APCL118	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	629/1	660 Studenci
36	APCL115	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2284/7	660 Studenci
37	APCL231	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2832	659 Tabor
38	APCL195	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2102/3	678 Spodnje Radvanje
39	APCL235	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2849	659 Tabor
40	APCL190	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2102/1	678 Spodnje Radvanje
41	APCL193	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2102/3	678 Spodnje Radvanje
42	APCL512	Meljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	734/8	655 Melje
43	APCL5	Meljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	719/9	655 Melje
44	APCL368	Osojnikova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2290/3	681 Pobrežje
45	APCL3	Partizanska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2010/1	657 Maribor - Grad
46	APCL299	Pobreška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	3159/1	681 Pobrežje
47	APCL370	Zrkovska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2974/2	681 Pobrežje
48	APCL263	Pobreška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2811/1	659 Tabor
49	APCL262	Pobreška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2811/1	659 Tabor
50	APCL298	Pobreška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	3159/1	681 Pobrežje
51	APCL144	Pohorska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	1186/7	677 Zgornje Radvanje
52	APCL146	Pohorska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	1186/7	677 Zgornje Radvanje
53	APCL163	Ulica Pohorskega odreda	Avtobusna nadstrešnica	1	2106/1	678 Spodnje Radvanje
54	APCL164	Ulica Pohorskega odreda	Avtobusna nadstrešnica	1	2106/1	678 Spodnje Radvanje
55	APCL196	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	2101/1	678 Spodnje Radvanje
56	APCL179	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	77/1	678 Spodnje Radvanje
57	APCL180	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	35/1	678 Spodnje Radvanje

DIIP – UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR

58	APCL181	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	35/1	678 Spodnje Radvanje
59	APCL197	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	2101/1	678 Spodnje Radvanje
60	APCL110	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	2359/8	678 Spodnje Radvanje
61	APCL165	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	35/1	678 Spodnje Radvanje
62	APCL166	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	35/1	678 Spodnje Radvanje
63	APCL244	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	2101/1	678 Spodnje Radvanje
64	APCL321	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2986	2713 Ob železnici
65	APCL335	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/26	680 Tezno
66	APCL334	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/6	680 Tezno
67	APCL332	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/33	680 Tezno
68	APCL329	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1078/2	2712 Dobrava
69	APCL333	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/6	680 Tezno
70	APCL323	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/6	680 Tezno
71	APCL331	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/33	680 Tezno
72	APCL325	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/33	680 Tezno
73	APCL324	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/6	680 Tezno
74	APCL326	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/33	680 Tezno
75	APCL109	Ulica heroja Šerčerja	Avtobusna nadstrešnica	1	103/7	677 Zgornje Radvanje
76	APCL108	Borova vas	Avtobusna nadstrešnica	1	2338/3	678 Spodnje Radvanje
77	APCL168	Radvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1394/2	678 Spodnje Radvanje
78	APCL172	Radvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	886/1	678 Spodnje Radvanje
79	APCL171	Radvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	77/1	678 Spodnje Radvanje
80	APCL167	Radvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1391/2	678 Spodnje Radvanje
81	APCL158	Streliška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1200/24	678 Spodnje Radvanje
82	APCL157	Streliška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2108/5	678 Spodnje Radvanje
83	APCL95	Šentiljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	426/7	653 Košaki
84	APCL238	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2833/1	659 Tabor
85	APCL8c	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2141/1	657 Maribor - Grad
86	APCL8a	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2141/1	657 Maribor - Grad
87	APCL236	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2833/1	659 Tabor
88	APCL7	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2145/2	657 Maribor - Grad
89	APCL237	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2833/1	659 Tabor
90	APCL8b	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2141/1	657 Maribor - Grad
91	APCL4	Partizanska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2010/4	657 Maribor - Grad
92	APCL37	Razlagova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2114	657 Maribor - Grad
93	APCLbs1	Tržaška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2100/5	678 Spodnje Radvanje
94	APCLbs2	Tržaška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1118/13	679 Razvanje
95	APCLbs3	Tržaška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2100/5	678 Spodnje Radvanje
96	APCL105	Ulica heroja Šerčerja	Avtobusna nadstrešnica	1	1910/1	660 Studenci
97	APCL9c	Ulica kneza Koclja	Avtobusna nadstrešnica	1	2173/1	657 Maribor - Grad
98	APCL9b	Ulica kneza Koclja	Avtobusna nadstrešnica	1	2173/1	657 Maribor - Grad
99	APCL9a	Ulica kneza Koclja	Avtobusna nadstrešnica	1	2173/1	657 Maribor - Grad
100	APCL230	Ulica Moše Pijada	Avtobusna nadstrešnica	1	2812	659 Tabor
101	APCL223	Valvasorjeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2291/6	660 Studenci

DIIP – UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR

102	APCL376	Uliva Veljka Vlahoviča	Avtobusna nadstrešnica	1	786/8	681 Pobrežje
103	APCL375	Uliva Veljka Vlahoviča	Avtobusna nadstrešnica	1	786/4	681 Pobrežje
104	APCL377	Uliva Veljka Vlahoviča	Avtobusna nadstrešnica	1	786/8	681 Pobrežje
105	APCL374	Uliva Veljka Vlahoviča	Avtobusna nadstrešnica	1	786/4	681 Pobrežje
106	APE002	Mlinska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2138/4	657 Maribor grad
107	APE006	Meljška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	719/9	655 Melje
108	APE033	Vrbanska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2123/1	658 Koroška vrata
109	APE057	Kamniška graba	Avtobusna nadstrešnica	1	5/3	636 Kamnica
110	APE061	Celovška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1486/10	635 Bresternica
111	APE063	Celovška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	253/1	635 Bresternica
112	APE065	Celovška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	144/6	635 Bresternica
113	APE070	Celovška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	203/4	634 Jelovec
114	APE084	Košaški Dol	Avtobusna nadstrešnica	1	488	653 Košaki
115	APE086	Košaški Dol	Avtobusna nadstrešnica	1	421/2	653 Košaki
116	APE088	Na prhodu	Avtobusna nadstrešnica	1	422/3	653 Košaki
117	APE093	Šentiljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	350/13	639 Počehova
118	APE097	Šentiljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	426/7	653 Košaki
119	APE113	Ulica heroja Šercerja	Avtobusna nadstrešnica	1	1012/2	660 Studenci
120	APE117	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	802	660 Studenci
121	APE127	Ob Blažovnici	Avtobusna nadstrešnica	1	13/4	661 Limbuš
122	APE130	Lackova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	664/2	676 Pekre
123	APE159	Ulica Pohorskega odreda	Avtobusna nadstrešnica	1	2107	678 Spodnje Radvanje
124	APE160	Ulica Pohorskega odreda	Avtobusna nadstrešnica	1	2107	678 Spodnje Radvanje
125	APE201	Englesova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2300/1	660 Studenci
126	APE204	Englesova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2300/1	660 Studenci
127	APE209	Koresova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2821	659 Tabor
128	APE213	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2826	659 Tabor
129	APE218	Valvasorjeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2816/22	659 Tabor
130	APE221	Valvasorjeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2816/22	659 Tabor
131	APE222	Valvasorjeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2291/12	660 Studenci
132	APE225	Valvasorjeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2291	660 Studenci
133	APE226	Dvorakova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2813/1	659 Tabor
134	APE232	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2832	659 Tabor
135	APE233	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2849	659 Tabor
136	APE247	Razvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	393/9	679 Razvanje
137	APE249	Razvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1113/5	679 Razvanje
138	APE250	Razvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1147	679 Razvanje
139	APE300	Nasipna ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2911/3	681 Pobrežje
140	APE301	Nasipna ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2911/3	681 Pobrežje
141	APE304	Črnogorska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	1723/1	681 Pobrežje
142	APE345	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2456/1	683 Dogoše
143	APE350	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2456/16	683 Dogoše
144	APE352	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2390/3	683 Dogoše
145	APE358	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1331/1	656 Brezje

DIIP – UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR

146	APE359	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1331/1	656 Brezje
147	APE361	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1331/1	656 Brezje
148	APE363	Cesta XIV. divizije	Avtobusna nadstrešnica	1	2988/1	681 Pobrežje
149	APE364	Cesta XIV. divizije	Avtobusna nadstrešnica	1	2275/1	681 Pobrežje
150	APE373	Čufarjeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	3165/1	681 Pobrežje
151	APE378	Zrkovska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	118/10	681 Pobrežje
152	APE383	Na gorci	Avtobusna nadstrešnica	1	887/1	682 Zrkovci
153	APEbs99	Glavni trg	Začasno odstranjeno	1		
154	APEbs98	Glavni trg	Začasno odstranjeno	1		
155	APEbs1	Tržaška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	755/3	679 Razvanje
156	APEbs2	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	966/1	661 Limbuš
157	APEbs3	Laznica	Avtobusna nadstrešnica	1	380/27	662 Laznica
158	APEbs4	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	103	661 Limbuš
159	APEbs5	Šentiljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	328/9	639 Počehova
160	APEbs6	Šentiljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	426/7	653 Košaki
<i>Avtobusne nadstrešnice v upravljanju Mestne občine Maribor</i>						
161	APO008	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2141/1	657 Maribor grad
162	APO019	Koroška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1720/3	658 Koroška vrata
163	APO038	Trg generala Maistra	Avtobusna nadstrešnica	1	2148	657 Maribor grad
164	APO045	Vrbanska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	877/1	636 Kamnica
165	APO046	Vrbanska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	877/1	636 Kamnica
166	APO056	Rošpoh	Avtobusna nadstrešnica	1	1730/14	621 Morski jarek
167	APO067	Celovška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	157/2	635 Bresternica
168	APO071	Gaj nad Mariborom	Avtobusna nadstrešnica	1	454/2	622 Šober
169	APO082	Šentiljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2010/4	657 Maribor grad
170	APO119	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	734/8	660 Studenci
171	APO122	Lesarska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	432/2	660 Studenci
172	APO124	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	26/6	661 Limbuš
173	APO137	Šarhova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2302/7	660 Studenci
174	APO151	Bezjakova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	25/9	676 Pekre
175	APO152	Bezjakova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	652	676 Pekre
176	APO154	Lesjakova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	568/31	676 Pekre
177	APO155	Zvezna ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	1202	677 Zgornje Radvanje
178	APO156	Ob ribniku	Avtobusna nadstrešnica	1	119	677 Zgornje Radvanje
179	APO162	Ulica Pohorskega odreda	Avtobusna nadstrešnica	1	2106/1	678 Spodnje Radvanje
180	APO174	Kardeljeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1876/6	678 Spodnje Radvanje
181	APO185	Knafelčeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	734/1	678 Spodnje Radvanje
182	APO189	Knafelčeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	734/1	678 Spodnje Radvanje
183	APO194	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	298/48	678 Spodnje Radvanje
184	APO210	Gorkega ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2822/1	659 Tabor
185	APO214	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2826	659 Tabor
186	APO215	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2826	659 Tabor
187	APO228	Pobreška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2808	659 Tabor

DIIP – UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR

188	APO229	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2806/1	659 Tabor
189	APO254	Tržaška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	601/3	679 Razvanje
190	APO265	Malečnik	Avtobusna nadstrešnica	1	146/72	654 Orešje
191	APO308	Makedonska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	3000/1	681 Pobrežje
192	APO311	Zagrebška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2765/8	680 Tezno
193	APO313	Zagrebška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2765/12	680 Tezno
194	APO316	Kavčičeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2795/1	680 Tezno
195	APO320	Zagrebška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2399/25	680 Tezno
196	APO336	Panonska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2278/2	680 Tezno
197	APO340	Karantanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	1362/6	2712 Dobrava
198	APO344	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2491/2	683 Dogošje
199	APO365	Cesta XIV. divizije	Avtobusna nadstrešnica	1	2988/1	681 Pobrežje
200	APO366	Cesta XIV. divizije	Avtobusna nadstrešnica	1	2988/6	681 Pobrežje
201	APO367	Cesta XIV. divizije	Avtobusna nadstrešnica	1	1292/4	681 Pobrežje
202	APO369	Osojnikova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2900/3	681 Pobrežje
203	APO384	Na gorci	Avtobusna nadstrešnica	1	887/1	682 Zrkovci
204	APO390	Dogoška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2812/1	680 Tezno
205	APO425	Mladinska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2091	657 Maribor grad

Vir: MO Maribor.

7.3. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA

V spodnji tabeli je prikazan časovni načrt izvedbe projekta, kot je predvidena v varianti B – izvedba projekta s podelitvijo koncesije, glede na razpoložljive podatke v času priprave te investicijske dokumentacije.

Tabela 5: Časovni načrt izvedbe projekta

Korak	Aktivnost	Izvajalec	Okviren čas izvedbe
1.	Priprava strokovnih podlag in investicijske dokumentacije za pripravo gradiva za obravnavo na mestnem svetu	Koncedent	september 2021
2.	Priprava gradiva za mestni svet, v okviru katerega se pripravi predlog akta o javno-zasebnem partnerstvu (besedilo odloka in obrazložitve, udeležba na odborih, seje mestnega sveta)	Koncedent	september 2021
3.	Sprejem akta o javno-zasebnem partnerstvu na mestnem svetu	Mestni svet	november 2021
4.	Objava javnega razpisa po postopku konkurenčnega dialoga	Koncedent	december 2021
5.	Izdaja akta izbire	Koncedent, izbrani koncesionar	februar 2021
6.	Sklenitev koncesijske pogodbe	Koncedent, izbrani koncesionar	februar 2022
7.	Izvajanje storitev po dogovorjenem terminskem planu	Partnerja	po terminskem planu, dogovorjenem v pogodbi

7.4. VARSTVO OKOLJA

Z izvajanjem dejavnosti bo zagotovljeno redno vzdrževanje in čiščenje javnih površin, kar bo omogočalo varno gibanje na njih, hkrati pa se bodo ohranile ali izboljšale njihove tehnične in varnostne lastnosti ter urejen videz s pozitivnimi vplivi na zaščito okolja. Omenjene dejavnosti urejanja in čiščenja javnih poti se bodo izvajale na območju javnih površin na celotnem območju MO Maribor.

V primeru izvedbe projekta, nameravano izvajanje dejavnosti ne bi povzročilo škode na objektih v okolici izvajanja storitev. V okviru izvajanja dejavnosti niso predvidena investicijska (gradbena) dela, ki bi pomenila večji poseg v okolje. Oprema, ki bi jo izvajalec uporabil za oglaševanje je zasnovana na podlagi visokih standardov varstva okolja, zato ne bi imela večjega vpliva na okolje. Uporabljala se bi okolju prijazna čistila.

Dela bodo organizirana tako, da bo onesnaževanje podzemne vode onemogočeno. V času izvajanja del bodo predvideni vsi varnostni ukrepi in taka organizacija dela, da bi se preprečilo onesnaževanje voda ali podtalnice, ki bi nastalo zaradi transporta, skladiščenja ter uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi. Delo se bi izvajalo na utrjenih površinah, kjer se bo zadržalo morebitno razlitje odpadnih snovi.

Izdelava poročila na okolje ni potrebna, ker gre za vzdrževalna dela na obstoječih javnih površinah.

7.5. KADROVSKO - ORGANIZACIJSKA SHEMA

Koncesionar, ki bo zagotovil kadrovske kapacitete, bo izbran v postopku javnega razpisa za sklenitev koncesijske pogodbe.

Na strani koncedenta bo treba zagotoviti osebo, ki bo spremljala izvajanje storitve urejanja in čiščenja javnih površin, vendar nove oz. dodatne zaposlitve niso predvidene. Koncedent bo potrebne kadre zagotovil znotraj obstoječe kadrovske strukture ter določil osebe, odgovorne za izvedbo javnega razpisa, za spremljanje

izvajanja koncesijske pogodbe, učinkov in evalvacije projekta ter nadzor nad koncesionarjem.

7.6. VIRI FINANCIRANJA

Vir financiranja je odvisen od načina izvedbe projekta in sicer bo:

- v primeru javnega naročila morala MO Maribor v letu 2022 zagotoviti finančna sredstva za izvedbo investicije v višini 201.837 EUR z DDV,
- v primeru javno-zasebnega partnerstva vložek MO Maribor predstavljal odpoved nadomestilu za uporabo javnega zemljišča v ocenjeni vrednosti 16.092 EUR letno oziroma 241.386 EUR na 15-letni ravni projekta.

8. FINANČNA ANALIZA IZVEDBE PROJEKTA V OBLIKI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

V finančni analizi je predstavljen finančni denarni tok projekta ter finančni kazalniki javno-zasebnega partnerstva, ki prikazujejo oceno finančnih koristi projekta in na podlagi katerih se presoja finančna upravičenost projekta.

Analizirani so bili naslednji kazalniki učinkovitosti:

- Doba vračanja investicijskih sredstev. Doba vračanja investicijskih sredstev pomeni število let, ki so potrebna, da se z neto denarnimi tokovi pokrije vse stroške projekta.
- Neto sedanja vrednost (NSV ali NPV). Neto sedanja vrednost je razlika med diskontiranim tokom vseh prilivov oziroma koristi in diskontiranim tokom vseh stroškov projekta oziroma vsota vseh koristi, izračunana za čas življenjske dobe projekta, ki je v konkretnem primeru ocenjena na 15 let. Neto sedanjo vrednost se izračuna tako, da se vse bodoče donose z uporabo izbrane obrestne mere oz. diskontne stopnje preračuna na sedanjo vrednost in od tako dobljene vrednosti se odšteje investicijski vložek.
- Interna stopnja donosa (ISD ali IRR). Interna stopnja donosa pomeni tisto diskontno stopnjo, pri kateri je neto sedanja vrednost enaka nič oziroma pri kateri se sedanja vrednost prilivov in sedanja vrednost odlivov izenačita. ISD se uporablja kot investicijski kriterij, tako da se jo primerja z individualno diskontno stopnjo.
- Relativna neto sedanja vrednost. Relativna neto sedanja vrednost je razmerje med neto sedanjo vrednostjo naložbe in sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov in pomeni primerjavo med vsoto vseh diskontiranih neto prilivov (NSV) in vsoto diskontiranih investicijskih stroškov.
- Količnik relativne koristnosti (KRK). KRK predstavlja razmerje med sedanjo vrednostjo vseh koristi projekta in sedanjo vrednostjo vseh stroškov projekta.

Vsi finančni izračuni temeljijo na »metodi prirasta«, kar pomeni, da smo pri oceni finančnih in ekonomskih posledic projekta upoštevali le tiste prihodke in odhodke, ki so posledica projekta.

Ekonomska doba projekta znaša 15 let, pri čemer se bo upravljanje s projektom začelo v letu 2022. Denarni tok projekta sestoji iz stroška investicije, operativnega denarnega toka ter preostanka vrednosti, kakor so predstavljeni v nadaljevanju.

Pri analizi finančnih učinkov javnega naročila smo upoštevali 4 % diskontno stopnjo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

8.1. FINANČNI UČINKI Z VIDIKA JAVNEGA PARTNERJA

8.1.1. Investicija

Koncedent v primeru izvedbe projekta z javno-zasebnim partnerstvom nima stroškov investicije, se bodo pa skozi celotno obdobje upravljanja s projektom pojavljali poslovni odhodki, kakor je opisano v nadaljevanju.

Nadalje je v tem poglavju opredeljen operativni denarni tok projekta.

8.1.2. Operativni denarni tok projekta

Operativni denarni tok tvorijo prihodki in odhodki projekta v njegovem operativnem obdobju, ki znaša 15 let. Z vidika časovnice smo upoštevali, da se bo izvajanje storitve začelo januarja 2022.

PRIHODKI

Prihodki javnega partnerja predstavlja občinska taksa za oglaševanje na 225 nadstrešnicah v ocenjeni vrednosti 87.188 EUR brez DDV letno. Pri tem smo upoštevali povprečno vrednost občinske takse za posamezno nadstrešnico v višini 387,50 EUR brez DDV letno. Omenjeni prihodek je tudi skladen z oceno promotorja iz vloge promotorja, da bi občinska taksa za oglaševanje za 160 nadstrešnic znašala 62.000 EUR brez DDV letno.

ODHODKI

Javnemu partnerju ne bodo nastali nikakršni poslovni odhodki.

8.1.3. Preostanek vrednosti projekta

Preostanek vrednosti smo ocenili na 21.507 EUR, upoštevajoč strošek postavitve nadstrešnic v višini 165.440 EUR brez DDV in 6 % amortizacijsko stopnjo za dele gradbenih objektov.

8.1.4. Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za javnega partnerja

V spodnji tabeli so prikazani finančni kazalniki za vzdrževanje nadstrešnic v MO Maribor z vidika javnega partnerja. Kot je razvidno je neto sedanja vrednost projekta pozitivna in znaša 981.327 EUR.

Tabela 6: Finančni kazalniki javnega partnerja

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	981.327 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	n/a
Količnik relativne koristnosti	n/a
Doba vračanja investicijskih sredstev	2 leti

Tabela 7: Finančni denarni tok za projekt vzdrževanja nadstrešnic v MO Maribor z vidika javnega partnerja, stalne cene avgust 2021

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8
Koledarska leta	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok								
Prihodki	-	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
občinska taksa za oglaševanje	-	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
Odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
poslovni odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	-	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
Diskontirani neto denarni tok	-	83.834	80.610	77.509	74.528	71.662	68.906	66.255
Diskontirane vrednosti koristi	-	83.834	80.610	77.509	74.528	71.662	68.906	66.255
Diskontirane vrednosti stroškov	-	-	-	-	-	-	-	-
Doba vračanja naložbe	-	83.834	164.444	241.953	316.481	388.143	457.049	523.304

Leta projekta	9	10	11	12	13	14	15	16
Koledarska leta	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok								
Prihodki	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
občinska taksa za oglaševanje	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
Odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
poslovni odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	21.507
NETO DENARNI TOK	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	108.695
Diskontirani neto denarni tok	63.707	61.257	58.901	56.635	54.457	52.363	50.349	60.354
Diskontirane vrednosti koristi	63.707	61.257	58.901	56.635	54.457	52.363	50.349	60.354
Diskontirane vrednosti stroškov	-	-	-	-	-	-	-	-
Doba vračanja naložbe	587.011	648.268	707.169	763.804	818.261	870.624	920.972	981.327

9. FINANČNA ANALIZA IZVEDBE PROJEKTA Z JAVNIM NAROČILOM

V finančni analizi je predstavljen finančni denarni tok investicije ter finančni kazalniki z vidika javnega naročila, ki prikazujejo oceno koristi projekta in na podlagi katerih se presoja finančna upravičenost investicije.

Analizirani kazalniki učinkovitosti so isti kot v primeru javno-zasebnega partnerstva.

Vsi finančni izračuni temeljijo na »metodi prirasta«, kar pomeni, da smo pri oceni finančnih in ekonomskih posledic projekta upoštevali le tiste prihodke in odhodke, ki so posledica projekta.

Ekonomska doba projekta znaša 15 let, pri čemer se bo upravljanje s projektom začelo v letu 2022. Denarni tok projekta sestoji iz stroška investicije, operativnega denarnega toka ter preostanka vrednosti, kakor so predstavljeni v nadaljevanju.

Pri analizi finančnih učinkov javnega naročila smo upoštevali 4 % diskontno stopnjo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

9.1. INVESTICIJA

Projekt »Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor« predvideva med drugim tudi postavitve najmanj 20 novih avtobusnih nadstrešnic v letu 2022. Strošek postavitve nadstrešnice smo ocenili na 8.272 EUR brez DDV, kakor je podrobneje pojasnjeno v 6. poglavju, v izračunu finančne analize pa smo v skladu z Uredbo upoštevali vrednost investicije v stalnih cenah z vključenim 22 % DDV, ki znaša za vseh 20 nadstrešnic skupaj 201.837 EUR z DDV.

Tabela 8: Ocenjena vrednost investicije v primeru javnega naročila v stalnih cenah v EUR, avgust 2021

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
Postavitev nadstrešnic	165.440	36.397	201.837
SKUPAJ	165.440	36.397	201.837

Nadalje je v tem poglavju opredeljen operativni denarni tok projekta.

9.2. OPERATIVNI DENARNI TOK PROJEKTA

Operativni denarni tok tvorijo prihodki in odhodki projekta v njegovem operativnem obdobju, ki znaša 15 let. Z vidika časovnice smo upoštevali, da se bo izvajanje storitve začelo januarja 2022.

9.2.1. Prihodki

Prihodki javnega partnerja sestojijo iz zaračunane občinske takse za oglaševanje ter zaračunane uporabnine za zemljišče.

Občinska taksa za oglaševanje

Prihodke iz naslova občinske takse za oglaševanje na 225 nadstrešnicah smo ocenili na 87.188 EUR letno. Pri tem smo upoštevali povprečno vrednost občinske takse za posamezno nadstrešnico v višini 387,50 EUR letno, čeprav bo v praksi taksa za posamezne nadstrešnice variirala - zlasti odvisno od tega, ali so opremljene s svetlobnimi vetrinami ali ne. Omenjeni prihodek je tudi skladen z oceno promotorja iz vloge promotorja, da bi občinska taksa za oglaševanje za 160 nadstrešnic znašala 62.000 EUR brez DDV letno.

Nadomestilo za uporabo javnega zemljišča

Prihodke iz naslova nadomestila za uporabo javnega zemljišča smo ocenili na 16.092 EUR brez DDV letno. Pri tem smo upoštevali povprečno vrednost nadomestila za posamezno mesto oglaševanja v višini 71,52 EUR brez DDV letno. Omenjeni prihodek je tudi skladen z oceno promotorja iz vloge promotorja, da bi nadomestilo za uporabo javnega zemljišča za 160 nadstrešnic znašalo 11.443 EUR brez DDV letno.

9.2.2. Odhodki

Odhodki MO Maribor sestojijo iz vzdrževanja avtobusnih postaj in nadstreškov v ocenjeni vrednosti 116.797 EUR brez DDV oziroma 137.852 EUR z DDV. V oceni stroška vzdrževanja smo upoštevali sledeče postavke:

- čiščenje 225 avtobusnih postaj v višini 52.266 EUR brez DDV letno oziroma 63.765 EUR z DDV letno, kar vključuje 12 rednih mesečnih čiščenj in 4 izredna čiščenja na leto. Ocena temelji na prejeti informativni ponudbi družbe Snaga d.o.o. z dne 21.9.2021, v kateri Snaga d.o.o. ponuja čiščenje avtobusnih postaj v višini 174,22 EUR brez DDV oziroma 212,55 EUR z DDV za 12 avtobusnih postaj.
- strošek menjave stekel smo ocenili na 250 EUR brez DDV za 1 menjavo. Ocenjujemo, da bo v 1 letu potrebno zamenjati del steklenih površin na 15 % vseh avtobusnih postaj oziroma na 33,75 avtobusnih postajah. Skupni strošek menjave stekel znaša 8.438 EUR brez DDV oziroma 10.294 EUR z DDV letno.
- strošek zavarovanja smo na podlagi dosedanjega stroška koncesionarja ocenili na 21.094 EUR brez DDV letno in vključuje zavarovanje avtobusnih nadstrešnic za požar, vandalizem, lom stekla, udarec neznanega motornega vozila in podobno.
- ostale stroške smo ocenili na 35.000 EUR brez DDV oziroma 42.700 EUR z DDV letno in vključuje stroške odstranjevanja grafitov, čiščenja odtokov na strehi, skrb za opremo (vozni redi, klopce...) in podobno.

V finančni analizi smo upoštevali strošek 137.852 EUR z DDV letno, saj MO Maribor nima pravice do odbitka DDV. Omenjeni letni strošek vzdrževanja se nanaša na 225 nadstrešnic, kar pomeni, da znaša letni strošek vzdrževanja za 1 nadstrešnico 613 EUR z DDV oziroma za 10 nadstrešnic 6.127 EUR z DDV.

9.3. PREOSTANEK VREDNOSTI PROJEKTA

Preostanek vrednosti smo ocenili na 21.507 EUR, upoštevajoč strošek postavitve nadstrešnic v višini 165.440 EUR brez DDV in 6 % amortizacijsko stopnjo za dele gradbenih objektov.

9.4. PRIKAZ FINANČNIH DENARNIH TOKOV IN FINANČNIH KAZALNIKOV ZA MO MARIBOR

V spodnji tabeli so prikazani finančni kazalniki za vzdrževanje nadstrešnic v MO Maribor v primeru javnega naročila. Kot je razvidno je neto sedanja vrednost projekta negativna in znaša -566.518 EUR.

Tabela 9: Finančni kazalniki za javno naročilo z vidika MO Maribor

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-566.518 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	-2,92
Količnik relativne koristnosti	0,67
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne

9.5. PRIMERJAVA MED FINANČNIMI KAZALNIKI IZVEDBE PROJEKTA Z JAVNIM NAROČILOM OZIROMA JZP

Primerjava finančnih kazalnikov izvedbe projekta z javnim naročilom oziroma z javno-zasebnim partnerstvom nam pokaže, da je z vidika MO Maribor finančno bolj smiselno izvesti projekt z javno-zasebnim partnerstvom. V slednjem primeru namreč MO Maribor doseže pozitivno neto sedanjo vrednost projekta, za razliko od javnega naročila, kjer je neto sedanja vrednost negativna, kakor je razvidno iz spodnje tabele.

Tabela 10: Primerjava finančnih kazalnikov z vidika MO Maribor

Finančni kazalnik	Javno naročilo	JZP
Neto sedanja vrednost (NSV)	-566.518 €	981.327 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	n/a	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	-2,92	n/a
Količnik relativne koristnosti	0,67	n/a
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	2 leti

Tabela 11: Finančni denarni tok za projekt vzdrževanja nadstrešnic v MO Maribor z vidika javnega naročila, stalne cene avgust 2021

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8
Koledarska leta	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
1. Investicija	-	-201.837	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok								
Prihodki	-	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280
občinska taksa za oglaševanje	-	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
nadomestilo za uporabo javnega zemljišča	-	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092
Odhodki	-	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852
vzdrževanje nadstreškov	-	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852
2. Operativni denarni tok	-	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	-	-236.409	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572
Diskontirani neto denarni tok	-	-227.316	-31.964	-30.734	-29.552	-28.416	-27.323	-26.272
Diskontirane vrednosti koristi	-	99.308	95.488	91.815	88.284	84.889	81.624	78.484
Diskontirane vrednosti stroškov	-	326.624	127.452	122.550	117.836	113.304	108.946	104.756
Doba vračanja naložbe	-	-227.316	-259.280	-290.015	-319.567	-347.983	-375.306	-401.578

Leta projekta	9	10	11	12	13	14	15	16
Koledarska leta	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok								
Prihodki	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280
občinska taksa za oglaševanje	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
nadomestilo za uporabo javnega zemljišča	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092
Odhodki	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852
vzdrževanje nadstreškov	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852
2. Operativni denarni tok	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	21.507
NETO DENARNI TOK	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-13.065
Diskontirani neto denarni tok	-25.262	-24.290	-23.356	-22.457	-21.594	-20.763	-19.965	-7.254
Diskontirane vrednosti koristi	75.466	72.563	69.772	67.089	64.508	62.027	59.642	69.290
Diskontirane vrednosti stroškov	100.727	96.853	93.128	89.546	86.102	82.790	79.606	76.544
Doba vračanja naložbe	-426.839	-451.129	-474.485	-496.942	-518.536	-539.299	-559.263	-566.518

10. SMOTRNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

Na podlagi izdelane investicijske dokumentacije ugotavljamo, da se izvajanje upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor uvršča med projekte večjih vrednosti. Z vidika njenega namena in ciljev investicije je smiselno nadaljevati s pripravo investicijske, projektne, tehnične in druge dokumentacije, ki jo določata Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ in ZNKP.

10.1. POTREBNA DOKUMENTACIJA

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost in sicer:

- za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 EUR je treba zagotoviti dokument identifikacije investicijskega projekta, in sicer:
 - o pri tehnološko zahtevnih investicijskih projektih;
 - o pri investicijah, ki imajo v svoji ekonomski dobi pomembne finančne posledice (na primer visoki stroški vzdrževanja);
 - o kadar se investicijski projekti (so) financirajo s proračunskimi sredstvi;
- za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 EUR najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta;
- za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program;
- za investicijske projekte nad vrednostjo 2.500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijska zasnova in investicijski program.

Predmetni projekt je specifičen na način, da je ima operativni denarni tok večji finančni učinek za MO Maribor, kakor sama investicija v postavitve novih avtobusnih nadstreškov. V tem oziru je pomembno, da znašajo celotni ocenjeni prihodki MO

Maribor iz koncesijskega razmerja 1.307.813 EUR, kar kaže na finančno pomembnost projekta. Posledično smatramo predmetni projekt kot investicijski projekti nad vrednostjo 500.000 EUR, zaradi česar je predvidena izdelava dokumenta identifikacije investicijskega projekta in investicijskega programa.

10.2. ČASOVNI NAČRT IZDELAVE POTREBNE DOKUMENTACIJE

Investicijski program bo pripravila MO Maribor v fazi pred objavo javnega razpisa.

11. ZAKLJUČEK

Na podlagi vsebine tega dokumenta lahko zaključimo, da je investicija upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor primerna za izvedbo ter da je ekonomsko upravičena. Za realizacijo projekta je primerna varianta s podelitvijo koncesije storitev.

Skladno s predmetnim DIIP-om znaša vložek MO Maribor v projekt 241.386 EUR z DDV, kar v naravi predstavlja odpoved nadomestilu za uporabo javnega zemljišča za celotno 15-letno obdobje projekta. Ocenjeni prihodki MO Maribor iz koncesijskega razmerja na ravni projekta znašajo 1.307.813 EUR, projekt pa se bo izvajal skladno s predvidenim časovnim načrtom.

TEST JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MESTNI OBČINI MARIBOR

Maribor, september 2021

Naročnik: **Mestna občina Maribor**
Heroja Staneta 1, 2000 Maribor

Za naročnika: **župan Aleksander Saša Arsenovič**

Predmet: **UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V
MESTNI OBČINI MARIBOR**

Vrsta dokumenta: **TEST JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA (Test JZP)**

Izdelovalec:



Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak
PE Ljubljana, Ukmarjeva 2, 1000 Ljubljana

Odgovorna oseba: **Boštjan Ferk, direktor IJZP**

Opomba: Test upravičenosti JZP je izdelan skladno z določili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16) ter Pravilnika o vsebini upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva (Uradni list RS, št. 32/07).

KAZALO VSEBINE

1. UVODNA POJASNILA	6
1.1. VSEBINA IN NAMEN ŠTUDIJE.....	6
1.2. PRAVNA PODLAGA	6
1.3. INVESTITOR.....	7
1.4. IZDELOVALEC.....	7
1.5. RELEVANTNA DOKUMENTACIJA	8
2. OZADJE PROJEKTA	9
3. IDENTIFIKACIJA JAVNEGA INTERESA	23
3.1. STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030	24
3.2. STRATEGIJA RAZVOJA LOKALNE SAMOUPRAVE V REPUBLIKI SLOVENIJI DO LETA 2020	25
3.3. REGIONALNI RAZVOJNI PROGRAM PODRAVJA 2021 - 2027	26
3.4. RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU RAZVOJA PROMETA V RS ZA OBDOBJE DO LETA 2030	27
3.5. ZAKON O LOKALNI SAMOUPRAVI.....	28
3.6. ZAKON O NALEZLJIVIH BOLEZNIH	29
3.7. ZAKON O PREVOZIH V CESTNEM PROMETU.....	29
3.8. STATUT MESTNE OBČINE MARIBOR	30
3.9. ODLOK O PROSTORSKIH UREDITVENIH POGOJIH ZA OBMOČJE URBANISTIČNE ZASNOVE MESTA MARIBOR.....	30
3.10. ODLOK O OGLAŠEVANJU V MESTNI OBČINI MARIBOR.....	31
3.11. STRATEGIJA RAZVOJA MARIBORA 2030	31
3.12. TRAJNOSTNA URBANA STRATEGIJA MESTNE OBČINE MARIBOR	32
4. PREDVIDENA VSEBINA AKTA O JAVNO-ZASEBNEM PARTNERSTVU	33
5. CILJI PROJEKTA	34
6. ANALIZA MOŽNIH NAČINOV REALIZACIJE CILJA	35
6.1. VARIANTA A – BREZ INVESTICIJE.....	35
6.2. VARIANTA B – IZVEDBA PROJEKTA V OBLIKI JAVNEGA NAROČILA	36
7. ANALIZA SWOT PREDLAGANE VARIANTE	39
8. MATRICA TVEGANJ	41
9. POSTOPEK OBLIKOVANJA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA	46
10. OPREDELITEV, VRSTA IN OPIS PROJEKTA TER OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV V STALNIH CENAH	47
10.1. OPREDELITEV, VRSTA IN OPIS PROJEKTA.....	47
10.3. VIRI FINANCIRANJA.....	49
11. FINANČNA ANALIZA IZVEDBE PROJEKTA V OBLIKI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA	50
11.1. FINANČNI UČINKI Z VIDIKA JAVNEGA PARTNERJA	51
11.1.1. Investicija	51
11.1.2. Operativni denarni tok projekta	51
11.1.3. Preostanek vrednosti projekta	52
11.1.4. Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za javnega partnerja	52
12. FINANČNA ANALIZA IZVEDBE PROJEKTA Z JAVNIM NAROČILOM	55
12.1. INVESTICIJA.....	55

12.2. OPERATIVNI DENARNI TOK PROJEKTA.....	56
12.2.1. Prihodki	56
12.2.2. Odhodki.....	57
12.3. PREOSTANEK VREDNOSTI PROJEKTA.....	57
12.4. PRIKAZ FINANČNIH DENARNIH TOKOV IN FINANČNIH KAZALNIKOV ZA MO MARIBOR.....	58
12.5. PRIMERJAVA MED FINANČNIMI KAZALNIKI IZVEDBE PROJEKTA Z JAVNIM NAROČILOM OZIROMA JZP.....	58
13. EKONOMSKA ANALIZA.....	61
13.1. DAVKI IN PRISPEVKI, VKLJUČENI V CENO INVESTICIJE	62
13.2. POVEČANJE BDP ZARADI MULTIPLIKATIVNEGA UČINKA INVESTICIJE	62
13.3. EKONOMSKE KORISTI, KI JIH NI BILO MOŽNO OVREDNOTITI.....	62
14. OCENA UPRAVIČENOSTI IZVEDBE PROJEKTA	68

KAZALO TABEL

TABELA 1: MIKROLOKACIJA - SEZNAM AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR	17
TABELA 2: SWOT ANALIZA PREDLAGANE VARIANTE	39
TABELA 3: MATRICA TVEGANJ	43
TABELA 4: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE V PRIMERU JAVNEGA NAROČILA V STALNIH CENAH V EUR, AVGUST 2021	49
TABELA 5: FINANČNI KAZALNIKI JAVNEGA PARTNERJA.....	52
TABELA 6: FINANČNI DENARNI TOK ZA PROJEKT VZDRŽEVANJA NADSTREŠNIC V MO MARIBOR Z VIDIKA JAVNEGA PARTNERJA, STALNE CENE AVGUST 2021	53
TABELA 7: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE V PRIMERU JAVNEGA NAROČILA V STALNIH CENAH V EUR, AVGUST 2021	56
TABELA 8: FINANČNI KAZALNIKI ZA JAVNO NAROČILO Z VIDIKA MO MARIBOR	58
TABELA 9: PRIMERJAVA FINANČNIH KAZALNIKOV Z VIDIKA MO MARIBOR	58
TABELA 10: FINANČNI DENARNI TOK ZA PROJEKT VZDRŽEVANJA NADSTREŠNIC V MO MARIBOR Z VIDIKA JAVNEGA NAROČILA, STALNE CENE AVGUST 2021	59
TABELA 11: EKONOMSKI KAZALNIKI PROJEKTA Z VIDIKA MO MARIBOR	63
TABELA 12: EKONOMSKI DENARNI TOK PROJEKTA Z JAVNIM NAROČILOM Z VIDIKA MO MARIBOR	64
TABELA 13: EKONOMSKI DENARNI TOK PROJEKTA Z JAVNO-ZASEBNIM PARTNERSTVOM Z VIDIKA MO MARIBOR	66

KAZALO SLIK

SLIKA 1: PRIMER NADSTREŠNICE DOTRAJANEGA VIDEZA 1	14
SLIKA 2: PRIMER NADSTREŠNICE DOTRAJANEGA VIDEZA 2.....	14
SLIKA 3: PRIMER NADSTREŠNICE DOTRAJANEGA VIDEZA 3.....	15
SLIKA 4: PRIMER NADSTREŠNICE SODOBNEGA VIDEZA 1.....	15
SLIKA 5: PRIMER NADSTREŠNICE SODOBNEGA VIDEZA 2.....	16

1. UVODNA POJASNILA

1.1. VSEBINA IN NAMEN ŠTUDIJE

Predmetna študija kot del investicijskega elaborata, ki se dotika vprašanj pravne narave, predstavlja izhodišče za naročnikovo odločitev o izvedbi projekta »UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MESTNI OBČINI MARIBOR«, in njegovi izvedbi v obliki javno-zasebnega partnerstva. Namen te študije je odgovoriti na vprašanje, ali so izpolnjeni pravni pogoji za sklenitev razmerja javno-zasebnega partnerstva (Test javno-zasebnega partnerstva) za izvedbo projekta »UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MESTNI OBČINI MARIBOR«, ter opredelitev temeljnih elementov javno-zasebnega partnerstva.

Predmetna študija v grobem obsega tri dele, od katerih je večji del študije, kot navedeno zgoraj, namenjen pravni analizi in utemeljitvi projekta z vidika javnega interesa, del študije je namenjen ekonomski analizi projekta, v preostalem delu pa študija obsega predstavitev projekta z vidika obstoječega stanja, možnosti financiranja ter primerjave relevantne do sedaj pripravljene dokumentacije.

1.2. PRAVNA PODLAGA

Predmetna pravna študija je del investicijskega elaborata skladno z določbo drugega odstavka 31. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (v nadaljevanju: ZJZP).¹ Namen te študije je odgovoriti na vprašanje, ali so izpolnjeni pravni pogoji za izvedbo projekta in sklenitev razmerja javno-zasebnega partnerstva (test javno-zasebnega partnerstva) ter opredelitev temeljnih elementov javno-zasebnega partnerstva, vključno z argumentacijo glede vsebine akta oz. odloka o javno-zasebnem partnerstvu glede pravnih vprašanj realizacije projekta.

Namen predmetne pravne študije ni pregled ali verifikacija projektne dokumentacije, kot tudi ne pregled ali verifikacija ekonomske in/ali finančne ocene ter izvedljivosti predlaganega projekta.

¹ Uradni list RS, št. 127/06.

1.3. INVESTITOR

Investitor: Mestna občina Maribor
Heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Telefon: +386 (0)2 220 12 01
E-pošta: mestna.obcina@maribor.si
Davčna številka: SI 12709590
Matična številka: 5883369000
TRR: SI56 0127 0010 0008 403; pri banki: Banka Slovenije

Za investitorja:

Odgovorna oseba: Aleksander Saša Arsenovič, župan

Datum:

Podpis:

1.4. IZDELOVALEC

Izdelovalec: Inštitut za javno zasebno partnerstvo, zavod Turjak
Železnica 14, 1311 Turjak
Telefon: + 386 (0)1 60 100 70
E-mail: info@pppforum.si
Matična št.: 3455114000
Davčna št.: SI22672826

Za izdelovalca:

Odgovorna oseba: dr. Boštjan Ferk, direktor IJZP

Datum: 30. 9. 2021

Podpis:



Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak
Železnica 14, 1311 Turjak, si: www.pppforum.si
e: info@pppforum.si, davčna št.: SI22672826
matična št.: 3455114 TRR: SI56 0900 0005 5574 746

1.5. RELEVANTNA DOKUMENTACIJA

Pri izdelavi predmetnega Testa se je poleg predpisov in javno dostopnih podatkov upoštevala zlasti sledeča dokumentacija:

- Europlakat: Vloga promotorja, Projekt: Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor, julij 2021.²
- Inštitut za javno-zasebno partnerstvo: Dokument identifikacije investicijskega projekta »Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor«, september 2021.

² Predmetna vloga je povzeta v naslednjem poglavju.

2. OZADJE PROJEKTA

Predmet javno-zasebnega partnerstva je projekt »UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR«.

Mestna občina Maribor (v nadaljevanju: MO Maribor) je druga najštevilčnejša mestna občina v Republiki Sloveniji (s središčem v Mariboru, drugem največjem mestu v državi)³ in leži na presečišču dveh naravnih poti: prva je reka Drava, ki deli mesto na severni in južni del. V nekdanjih časih se je po njej odvijal živahen tovorni promet (šajke, splavi), vzporedno z njo pa sta stekli tudi cesta in železnica; druga, poldnevniška smer je prehodna pot čez Dravo iz Graške kotline proti Celjski kotlini. Cesta in železnica skozi Maribor povezujeta srednjo in jugovzhodno Evropo.⁴

Kot izhaja iz Statuta MO Maribor, je ena izmed primarnih nalog MO Maribor upravljanje, gradnja in vzdrževanje javnih površin ter zagotavljanje varnosti v cestnem prometu na mestnih cestah in urejanje prometa v mestu.⁵

Skladno z 9., 13. in 31. členom Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor opravljanje zgoraj navedenih nalog obsega tudi:⁶

- urejanje avtobusnih postajališč,
- oblikovanje postajališč tako, da umirjajo promet,
- vzdrževanje avtobusnih postajališč in
- opremljenost avtobusnih postajališč.

Iz Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor morajo avtobusna postajališča biti razpoznavna, opremljena z enotnimi nadstreški, s klopmi, koši za odpadke informacijami o prevozu, kar je razvidno iz 32. člena. Nadaljnje Odlok v istem členu predpisuje, da morajo ob državnih cestah biti

³ Spletni vir: <https://sl.wikipedia.org/wiki/Mestna_ob%C4%8Dina_Maribor> (13. 8. 2021).

⁴ Spletni vir: <<https://www.maribor.si/povezava.aspx?pid=3794>> (13. 8. 2021).

⁵ Statut Mestne občine Maribor, Medobčinski uradni vestnik Štajerske in Koroške regije, št. 10/2011, 8/2014, 12/2019.

⁶ Medobčinski uradni vestnik, št. 01/14.

avtobusna postajališča urejena v zalivu izven vozišča, ob ostalih cestah pa so lahko urejena tudi na vozišču ali ob pomolu.⁷

Dosedanji urbanistični razvoj MO Maribor je potekal na osnovi Trajnostne urbane strategije, ki je opozarjala na sistemske, upravljavske in tudi tehnične težave, ki javni potniški promet v okvirju dnevnih migracij ne izkazuje kot konkurenčno in atraktivno izbiro. Kljub nekaterim prenovitvam (informacijska tehnologija, postajališča, delna prenova voznega parka) glavne težave še ostajajo in se izkazujejo.⁸

Leta 2011 je MO Maribor podpisala koncesijsko pogodbo za opravljanje rednega vzdrževanja in obnavljanja občinskih javnih cest ter drugih prometnih površin v MO Maribor z delniško družbo Nigrad, komunalno podjetje d.d., ki v 8. členu vzpostavlja tudi obveznost vzdrževanja avtobusnih postajališč ves čas veljavnosti pogodbe.⁹ Predmetna pogodba je bila sklenjena dne 20. 4. 2011. Kakor je razvidno iz 6. člena predmetne pogodbe, je koncesijsko razmerje pričelo veljati z dnem sklenitve koncesijske pogodbe. Koncesijska pogodba je sklenjena za obdobje 15 let. Po predmetni koncesijski pogodbi koncesionar Nigrad vzdržuje 45 avtobusnih nadstrešnic, ki so bile vzpostavljene s strani različnih izvajalcev.

Tako je bila npr. leta 2018 podpisana pogodba za postavitvev 21 novih avtobusnih nadstrešnic, ki jih je postavil izvajalec KOVINC d.o.o., ki je bil izbran po postopku javnega naročila. Vseh postajališč, ki so v MO Maribor opremljena z nadstrešnicami 215 od vseh 390 postajališč, pri čemer ima 205 nadstrešnic sodobno obliko in enotni videz, 10 nadstrešnic pa je dotrajanega videza.¹⁰ Prav tako je bil leta 2018 izdelan dokument Ureditev avtobusnih postajališč in nadstrešnic, ki je imel namen postavitev/zamenjava nadstrešnic na izbranih avtobusnih postajališčih na območju mesta Maribor, kar bo izboljšalo celostno podobo in kakovost mestnega javnega

⁷ Prav tam.

⁸ Trajnostna urbana strategija Maribor, 2015. Spletni vir: <<https://www.maribor.si/dokument.aspx?id=28079>> (12. 8. 2021).

⁹ Koncesijska pogodba za opravljanje rednega vzdrževanja in obnavljanja občinskih javnih cest ter drugih prometnih površin v Mestni občini Maribor. Spletni vir: <<https://www.enarocanje.si/objavapogodb/PogodbaDetajli.aspx?IDPogodbeZaceten=13623>> (12. 8. 2021).

¹⁰ Vir: MO Maribor.

prometa. Z ureditvijo avtobusnih postajališč (postavitvijo nadstrešnic) je namreč izboljšano udobje potnikov pri čakanju in dostopanju do postajališč javnega mestnega potniškega prometa.¹¹

Skupno 160 nadstrešnic do leta 2005 pa je v MO Maribor vzpostavil koncesionar Europlakat, ki je za MO Maribor upravljal in vzdrževal avtobusne nadstrešnice v javnem mestnem prometu v okviru Pogodbe o postavitvi avtobusnih postajališč, ki sta jo sklenili MO Maribor in Metropolis Media d.o.o. (danes družba Europlakat, v nadaljevanju: koncesionar Europlakat) v Mariboru, dne 27. 8. 1997. Iz 2. člena predmetne pogodbe izhaja, da je omenjeno podjetje avtobusna postajališča vključno z opremo postavljalo brezplačno, v zameno za ekonomsko izkoriščanje svetlobnih oglaševalnih vitrin, ki so bile vzpostavljene v okviru vzpostavitve avtobusnih nadstrešnic. Nadalje namreč sklenjena pogodba določa, da morajo imeti postajališča 2 svetlobni oglaševalni vitrini in telefonsko govornico, v kolikor so zanje bili izpolnjeni vsi tehnični pogoji. Iz 2. člena izhaja tudi, da je bil koncesionar pred postavitvijo postajališča pridobiti vsa potrebna soglasja s strani pristojnih organov. Skladno s 4. členom so se avtobusna postajališča postavljala postopoma, v skladu s sklenjeno prvotno pogodbo in k tej pogodbi sklenjenimi aneksi. Kakor izhaja tretjega odstavka 5. člena, sta pogodbeni stranki soglašali, da se investicija v avtobusna postajališča lahko povrne le z vgraditvijo dveh svetlobnih oglaševalnih vitrin, zato je MO Maribor soglašala, da se za vsako avtobusno postajališče, ki je imelo vgrajeno le eno oglaševalno vitrino, lahko postavi tudi ena prostostoječa svetlobna vitrina, neodvisno od postajališča. MO Maribor je skladno z omenjenim členom soglašala tudi, da se za ti dve svetlobni vitrini taksa ali nadomestilo za čas trajanja pogodbe ne plačujeta, kar je omogočilo investitorju povrnitev stroškov projekta. Skladno s 6. členom pogodbe se je podjetje Europlakat obvezalo, da bo avtobusna postajališča in opremo vzdrževalo na svoje stroške, morebitne nastale poškodbe pa saniralo v roku 72 ur od nastanka pogodbe. Nadalje, skladno z omenjenim členom, je breme stroškov osvetljevanja avtobusnega postajališča in svetlobne vitrine na podlagi fakture, ki ga je izstavila MO Maribor, imelo podjetje. Kakor izhaja iz prvega 11. člena pogodbe, je bila pogodba sklenjena za obdobje 15 let in je pričela veljati z dnem podpisa obeh pogodbenih strank ter je kot taka veljala do 15 let po postavitvi zadnjega postajališča. Nadalje iz drugega odstavka istega člena

¹¹ Ureditev avtobusnih postajališč in nadstrešnic, september 2018. Spletni vir: <<https://www.maribor.si/dokument.aspx?id=34372>> (12. 8. 2021).

izhaja, da sta se pogodbeni stranki dogovorili, da je MO Maribor omogočila trženje reklamnih sporočil podjetju v svetlobnih oglaševalnih vitrinah v okviru avtobusnih postajališč za obdobje trajanja pogodbe.

Ker se sodelovanje v okviru omenjenega dogovora izteklo, je družba Europlakat v mesecu julij 2021 podala vlogo promotorja, v kateri izraža interes za sklenitev dogovora o javno-zasebnem partnerstvu v podobnem obsegu, kot ga vključuje iztekajoče se partnerstvo. V okviru tega projekta bi MO Maribor zagotovila možnost izvajanja oglaševanja. Lokacije, obseg in pogoji oglaševanja bodo usklajeni v fazi javnega razpisa. Koncesionar bo za oglaševalne površine plačeval občinsko takso skladno z občinskimi predpisi.

Nadalje bi po predlogu upravljal in vzdrževal 160 avtobusnih nadstrešnic, kar zajema:

- čiščenje vsake od nadstrešnic najmanj enkrat na mesec, kar vključuje čiščenje vseh steklenih površin, vgrajene opreme (klop, vozni red ...) in nosilne konstrukcije (uporaba čistil, ki so ekološko ustrezna),
- na najbolj frekventnih lokacijah se avtobusne nadstrešnice dodatno čistijo po potrebi (torej ne zgolj enkrat na mesec),
- generalno čiščenje avtobusnih nadstrešnic dvakrat na leto, ki vključuje čiščenje celotne konstrukcije, vključno s streho in notranjost vitrin za vozne rede,
- čiščenje strehe v jesenskem obdobju (odpadlo listje, ki ovira odvodnjavanje vode s strehe -- s tem preprečimo poškodbe nadstrešnic zaradi zmrzali),
- dnevni obhodi za ugotavljanja stanja (npr. odstranitev grafitov in vsebin, ki jih na avtobusne nadstrešnice nameščajo nepooblašcene osebe),
- odziv na obvestila ob izrednih razmerah, kot so npr. poškodbe avtobusnih nadstrešnic zaradi nesreč ali vandalizma (zavarovanje lokacije zaradi varnosti mimoidočih),
- zamenjava poškodovanih delov (stekla, klop, vozni red),
- zavarovanje odgovornosti do uporabnikov avtobusnega mestnega prometa in

brezplačna telefonska številka, na katero občani lahko sporočijo informacije o stanju avtobusnih nadstrešnic (poškodbe, potrebno čiščenje ...).¹²

¹² Vloga promotorja, PROJEKT: Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor, julij 2021.

Trenutno je v MO Maribor postavljenih 205 avtobusnih nadstrešnic. Od tega jih je v skladu s koncesijsko pogodbo 160 postavil Europlakat v obdobju od leta 1997 do leta 2005, ki jih je tudi v celoti financiral. Investicija je znašala okrog 1 milijon EUR. V skladu s pogodbami je ves čas njenega trajanja Europlakat (15 let) nadstreške, opremo in kolesarnice čistil, vzdrževal, prestavljal in dodatno postavljaj, glede na potrebe v MO Maribor.¹³ Skupno 45 avtobusnih nadstrešnic je preko drugih izvajalcev vzpostavila MO Maribor. Teh 45 avtobusnih nadstrešnic, skladno s koncesijo Nigrada za vzdrževanje javnih prometnih površin, ureja in vzdržuje NIGRAD.

MO Maribor je sprejela odločitev, da bo poenotila režim vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic in bo v okvir predmetne koncesijske pogodbe vključila tudi 45 tipiziranih nadstrešnic, ki jih trenutno vzdržuje koncesionar Nigrad. Finančne in ekonomske analize v predmetnem DIIP so tako izdelane za vzdrževanje 205 nadstrešnic, ki so enotnega sodobnega videza. MO Maribor bo sporazumno uredila pogodbeno razmerje s koncesionarjem Nigrad, da vzdrževanje 45 avtobusnih nadstrešnic ne bo več predmet te pogodbe in da se bo režim vzdrževanja lahko poenotil. Vsaj 10 obstoječih nadstrešnic dotrajanega videza pa potrebuje zamenjavo, prav tako je bilo tudi identificiranih več lokacij, kjer bi bila smiselna postavitev dodatnih nadstrešnic. V finančne in ekonomske analize je tako zajeta vzpostavitev dodatnih 20 nadstrešnic, pri čemer pa bo uskladitev končnega števila nadstrešnic, ki bodo vzpostavljene na novo, predmet usklajevanja v fazi izvedbe javnega razpisa (predvidoma bo vzpostavitev 20 nadstrešnic obvez koncesionarja).

¹³ Prav tam.

Slika 1: Primer nadstrešnice dotrajanega videza 1



Vir: MO Maribor.

Slika 2: Primer nadstrešnice dotrajanega videza 2



Vir: MO Maribor.

Slika 3: Primer nadstrešnice dotrajanega videza 3



Vir: MO Maribor.

Slika 4: Primer nadstrešnice sodobnega videza 1



Vir: MO Maribor.

Slika 5: Primer nadstrešnice sodobnega videza 2



Vir: MO Maribor.

Skladno z 32. členom Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor je potrebno avtobusna postajališča urejati, vzdrževati in ustrezno opremiti (z nadstreški, s klopmi, koši za smeti ter informacijami o prevozu).

Temeljeni razlogi za investicijsko namero so:

- upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor,
- poenotenje videza avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor,
- skrb za urbanistično podobo in urejen videz,
- ohranjanje čistoče avtobusnih nadstrešnic,
- zamenjava poškodovanih delov,
- skrb za varnost mimoidočih in uporabnikov javnega potniškega prometa,
- višja življenjska raven in kakovost življenja občanov in obiskovalcev,
- večja uporaba javnega potniškega prometa,
- pozitiven vpliv na turizem,
- skrb za ugled mesta.

Z zagotavljanjem rednega vzdrževanja in upravljanja avtobusnih nadstrešnic, se ohranja dosedanje stanje in urejenost avtobusnih nadstrešnic, s tem pa se med drugim ohranja in izboljšuje celotno urbanistično podobo mesta. Z deli na in ob cestiščih se skrbi za dobro prometno varnost, lažji in varnejši prevoz prebivalcev in transportni promet, ki je za mestno občino, kot je Maribor, izjemnega gospodarskega pomena. Posledično se z vsem tem izboljšuje kakovost življenja prebivalcev ter sledi trajnostnemu urbanističnemu razvoju MO Maribor.

Predmetna investicija obsega območje celotne MO Maribor. Nanaša se namreč na upravljanje, vzdrževanje, postavljanje in čiščenje avtobusnih nadstrešnic, ki so postavljene vse povsod po MO Maribor. Skupno je 205 avtobusnih nadstrešnic – 160 v upravljanju koncesionarjev in 45, ki jih je postavila MO Maribor v vzdrževanju s strani NIGRAD d.o.o.. Ob njih pa se nahajajo male svetlobne vitrine.

Tabela 1: Mikrolokacija - seznam avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor

Zaporedna številka	Oznaka	Ulica	Tip objekta	Število nadstrešnic	Parcelna številka	Katastrska občina
<i>Avtobusne nadstrešnice v upravljanju koncesionarjev</i>						
1	APCL183	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2120	678 Spodnje Radvanje
2	APCL217	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2826	659 Tabor
3	APCL216	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2826	659 Tabor
4	APCL212	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2826	659 Tabor
5	APCL178	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	77/1	678 Spodnje Radvanje
6	APCL372	Čufarjeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	3165/1	681 Pobrežje
7	APCL371	Čufarjeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	3165/1	681 Pobrežje
8	APCL393	Dogoška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1948	680 Tezno
9	APCL388	Dogoška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2812/1	680 Tezno
10	APCL200	Engelsova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2300/1	660 Studenci
11	APCL203	Engelsova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2265/2	660 Studenci
12	APCL10a	Glavni trg	Avtobusna nadstrešnica	1	2163/4	657 Maribor - Grad
13	APCL10b	Glavni trg	Avtobusna nadstrešnica	1	2163/4	657 Maribor - Grad
14	APCL207	Gorkega ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2822/1	659 Tabor
15	APCL211	Gorkega ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2822/1	659 Tabor
16	APCL23	Gosposvetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2138	658 Koroška vrata
17	APCL74	Gosposvetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2131/6	658 Koroška vrata
18	APCL27	Gosposvetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2143	658 Koroška vrata

TEST JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA – UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR

19	APCL30	Gospovetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2131/2	658 Koroška vrata
20	APCL28	Gospovetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2142	658 Koroška vrata
21	APCL29	Gospovetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2131/2	658 Koroška vrata
22	APCL73	Gospovetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2131/6	658 Koroška vrata
23	APCL22	Gospovetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2139	658 Koroška vrata
24	APCL25	Gospovetska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2141/1	658 Koroška vrata
25	APCL112	Ulica heroja Šerčaja	Avtobusna nadstrešnica	1	1606/2	660 Studenci
26	APCL59	Koroška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	83/5	636 Kamnica
27	APCL58	Koroška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	3-jan.	636 Kamnica
28	APCL177	Kardeljeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2842/1	659 Tabor
29	APCL173	Kardeljeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1885/2	678 Spodnje Radvanje
30	APCL176	Kardeljeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1613/1	678 Spodnje Radvanje
31	APCL175	Kardeljeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1613/1	678 Spodnje Radvanje
32	APCL18	Koroška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2165/10	658 Koroška vrata
33	APCL322	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/32	680 Tezno
34	APCL143	Lackova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1185/1	677 Zgornje Radvanje
35	APCL118	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	629/1	660 Studenci
36	APCL115	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2284/7	660 Studenci
37	APCL231	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2832	659 Tabor
38	APCL195	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2102/3	678 Spodnje Radvanje
39	APCL235	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2849	659 Tabor
40	APCL190	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2102/1	678 Spodnje Radvanje
41	APCL193	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2102/3	678 Spodnje Radvanje
42	APCL512	Meljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	734/8	655 Melje
43	APCL5	Meljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	719/9	655 Melje
44	APCL368	Osojnikova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2290/3	681 Pobrežje
45	APCL3	Partizanska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2010/1	657 Maribor - Grad
46	APCL299	Pobreška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	3159/1	681 Pobrežje
47	APCL370	Zrkovska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2974/2	681 Pobrežje
48	APCL263	Pobreška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2811/1	659 Tabor
49	APCL262	Pobreška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2811/1	659 Tabor
50	APCL298	Pobreška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	3159/1	681 Pobrežje
51	APCL144	Pohorska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	1186/7	677 Zgornje Radvanje
52	APCL146	Pohorska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	1186/7	677 Zgornje Radvanje
53	APCL163	Ulica Pohorskega odreda	Avtobusna nadstrešnica	1	2106/1	678 Spodnje Radvanje
54	APCL164	Ulica Pohorskega odreda	Avtobusna nadstrešnica	1	2106/1	678 Spodnje Radvanje
55	APCL196	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	2101/1	678 Spodnje Radvanje
56	APCL179	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	77/1	678 Spodnje Radvanje
57	APCL180	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	35/1	678 Spodnje Radvanje

TEST JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA – UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR

58	APCL181	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	35/1	678 Spodnje Radvanje
59	APCL197	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	2101/1	678 Spodnje Radvanje
60	APCL110	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	2359/8	678 Spodnje Radvanje
61	APCL165	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	35/1	678 Spodnje Radvanje
62	APCL166	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	35/1	678 Spodnje Radvanje
63	APCL244	Cesta proletarskih brigad	Avtobusna nadstrešnica	1	2101/1	678 Spodnje Radvanje
64	APCL321	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2986	2713 Ob železnici
65	APCL335	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/26	680 Tezno
66	APCL334	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/6	680 Tezno
67	APCL332	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/33	680 Tezno
68	APCL329	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1078/2	2712 Dobrava
69	APCL333	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/6	680 Tezno
70	APCL323	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/6	680 Tezno
71	APCL331	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/33	680 Tezno
72	APCL325	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/33	680 Tezno
73	APCL324	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/6	680 Tezno
74	APCL326	Ptujska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2749/33	680 Tezno
75	APCL109	Ulica heroja Šerčerja	Avtobusna nadstrešnica	1	103/7	677 Zgornje Radvanje
76	APCL108	Borova vas	Avtobusna nadstrešnica	1	2338/3	678 Spodnje Radvanje
77	APCL168	Radvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1394/2	678 Spodnje Radvanje
78	APCL172	Radvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	886/1	678 Spodnje Radvanje
79	APCL171	Radvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	77/1	678 Spodnje Radvanje
80	APCL167	Radvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1391/2	678 Spodnje Radvanje
81	APCL158	Streliška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1200/24	678 Spodnje Radvanje
82	APCL157	Streliška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2108/5	678 Spodnje Radvanje
83	APCL95	Šentiljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	426/7	653 Košaki
84	APCL238	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2833/1	659 Tabor
85	APCL8c	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2141/1	657 Maribor - Grad
86	APCL8a	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2141/1	657 Maribor - Grad
87	APCL236	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2833/1	659 Tabor
88	APCL7	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2145/2	657 Maribor - Grad
89	APCL237	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2833/1	659 Tabor
90	APCL8b	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2141/1	657 Maribor - Grad
91	APCL4	Partizanska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2010/4	657 Maribor - Grad
92	APCL37	Razlagova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2114	657 Maribor - Grad
93	APCLbs1	Tržaška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2100/5	678 Spodnje Radvanje
94	APCLbs2	Tržaška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1118/13	679 Razvanje
95	APCLbs3	Tržaška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2100/5	678 Spodnje Radvanje
96	APCL105	Ulica heroja Šerčerja	Avtobusna nadstrešnica	1	1910/1	660 Studenci
97	APCL9c	Ulica kneza Koclja	Avtobusna nadstrešnica	1	2173/1	657 Maribor - Grad
98	APCL9b	Ulica kneza Koclja	Avtobusna nadstrešnica	1	2173/1	657 Maribor - Grad
99	APCL9a	Ulica kneza Koclja	Avtobusna nadstrešnica	1	2173/1	657 Maribor - Grad
100	APCL230	Ulica Moše Pijada	Avtobusna nadstrešnica	1	2812	659 Tabor
101	APCL223	Valvasorjeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2291/6	660 Studenci

TEST JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA – UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR

102	APCL376	Uliva Veljka Vlahoviča	Avtobusna nadstrešnica	1	786/8	681 Pobrežje
103	APCL375	Uliva Veljka Vlahoviča	Avtobusna nadstrešnica	1	786/4	681 Pobrežje
104	APCL377	Uliva Veljka Vlahoviča	Avtobusna nadstrešnica	1	786/8	681 Pobrežje
105	APCL374	Uliva Veljka Vlahoviča	Avtobusna nadstrešnica	1	786/4	681 Pobrežje
106	APE002	Mlinska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2138/4	657 Maribor grad
107	APE006	Meljška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	719/9	655 Melje
108	APE033	Vrbanska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2123/1	658 Koroška vrata
109	APE057	Kamniška graba	Avtobusna nadstrešnica	1	5/3	636 Kamnica
110	APE061	Celovška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1486/10	635 Bresternica
111	APE063	Celovška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	253/1	635 Bresternica
112	APE065	Celovška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	144/6	635 Bresternica
113	APE070	Celovška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	203/4	634 Jelovec
114	APE084	Košaški Dol	Avtobusna nadstrešnica	1	488	653 Košaki
115	APE086	Košaški Dol	Avtobusna nadstrešnica	1	421/2	653 Košaki
116	APE088	Na prhodu	Avtobusna nadstrešnica	1	422/3	653 Košaki
117	APE093	Šentiljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	350/13	639 Počehova
118	APE097	Šentiljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	426/7	653 Košaki
119	APE113	Ulica heroja Šercerja	Avtobusna nadstrešnica	1	1012/2	660 Studenci
120	APE117	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	802	660 Studenci
121	APE127	Ob Blažovnici	Avtobusna nadstrešnica	1	13/4	661 Limbuš
122	APE130	Lackova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	664/2	676 Pekre
123	APE159	Ulica Pohorskega odreda	Avtobusna nadstrešnica	1	2107	678 Spodnje Radvanje
124	APE160	Ulica Pohorskega odreda	Avtobusna nadstrešnica	1	2107	678 Spodnje Radvanje
125	APE201	Englesova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2300/1	660 Studenci
126	APE204	Englesova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2300/1	660 Studenci
127	APE209	Koresova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2821	659 Tabor
128	APE213	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2826	659 Tabor
129	APE218	Valvasorjeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2816/22	659 Tabor
130	APE221	Valvasorjeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2816/22	659 Tabor
131	APE222	Valvasorjeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2291/12	660 Studenci
132	APE225	Valvasorjeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2291	660 Studenci
133	APE226	Dvorakova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2813/1	659 Tabor
134	APE232	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2832	659 Tabor
135	APE233	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2849	659 Tabor
136	APE247	Razvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	393/9	679 Razvanje
137	APE249	Razvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1113/5	679 Razvanje
138	APE250	Razvanjska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1147	679 Razvanje
139	APE300	Nasipna ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2911/3	681 Pobrežje
140	APE301	Nasipna ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2911/3	681 Pobrežje
141	APE304	Črnogorska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	1723/1	681 Pobrežje
142	APE345	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2456/1	683 Dogoše
143	APE350	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2456/16	683 Dogoše
144	APE352	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2390/3	683 Dogoše
145	APE358	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1331/1	656 Brezje

TEST JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA – UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR

146	APE359	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1331/1	656 Brezje
147	APE361	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1331/1	656 Brezje
148	APE363	Cesta XIV. divizije	Avtobusna nadstrešnica	1	2988/1	681 Pobrežje
149	APE364	Cesta XIV. divizije	Avtobusna nadstrešnica	1	2275/1	681 Pobrežje
150	APE373	Čufarjeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	3165/1	681 Pobrežje
151	APE378	Zrkovska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	118/10	681 Pobrežje
152	APE383	Na gorci	Avtobusna nadstrešnica	1	887/1	682 Zrkovci
153	APEbs99	Glavni trg	Začasno odstranjeno	1		
154	APEbs98	Glavni trg	Začasno odstranjeno	1		
155	APEbs1	Tržaška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	755/3	679 Razvanje
156	APEbs2	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	966/1	661 Limbuš
157	APEbs3	Laznica	Avtobusna nadstrešnica	1	380/27	662 Laznica
158	APEbs4	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	103	661 Limbuš
159	APEbs5	Šentiljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	328/9	639 Počehova
160	APEbs6	Šentiljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	426/7	653 Košaki
<i>Avtobusne nadstrešnice v upravljanju Mestne občine Maribor</i>						
161	APO008	Titova cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2141/1	657 Maribor grad
162	APO019	Koroška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1720/3	658 Koroška vrata
163	APO038	Trg generala Maistra	Avtobusna nadstrešnica	1	2148	657 Maribor grad
164	APO045	Vrbanska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	877/1	636 Kamnica
165	APO046	Vrbanska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	877/1	636 Kamnica
166	APO056	Rošpoh	Avtobusna nadstrešnica	1	1730/14	621 Morski jarek
167	APO067	Celovška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	157/2	635 Bresternica
168	APO071	Gaj nad Mariborom	Avtobusna nadstrešnica	1	454/2	622 Šober
169	APO082	Šentiljska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2010/4	657 Maribor grad
170	APO119	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	734/8	660 Studenci
171	APO122	Lesarska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	432/2	660 Studenci
172	APO124	Limbuška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	26/6	661 Limbuš
173	APO137	Šarhova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2302/7	660 Studenci
174	APO151	Bezjakova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	25/9	676 Pekre
175	APO152	Bezjakova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	652	676 Pekre
176	APO154	Lesjakova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	568/31	676 Pekre
177	APO155	Zvezna ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	1202	677 Zgornje Radvanje
178	APO156	Ob ribniku	Avtobusna nadstrešnica	1	119	677 Zgornje Radvanje
179	APO162	Ulica Pohorskega odreda	Avtobusna nadstrešnica	1	2106/1	678 Spodnje Radvanje
180	APO174	Kardeljeva cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	1876/6	678 Spodnje Radvanje
181	APO185	Knafelčeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	734/1	678 Spodnje Radvanje
182	APO189	Knafelčeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	734/1	678 Spodnje Radvanje
183	APO194	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	298/48	678 Spodnje Radvanje
184	APO210	Gorkega ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2822/1	659 Tabor
185	APO214	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2826	659 Tabor
186	APO215	Betnavska cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2826	659 Tabor
187	APO228	Pobreška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2808	659 Tabor

TEST JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA – UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR

188	APO229	Ljubljanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2806/1	659 Tabor
189	APO254	Tržaška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	601/3	679 Razvanje
190	APO265	Malečnik	Avtobusna nadstrešnica	1	146/72	654 Orešje
191	APO308	Makedonska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	3000/1	681 Pobrežje
192	APO311	Zagrebška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2765/8	680 Tezno
193	APO313	Zagrebška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2765/12	680 Tezno
194	APO316	Kavčičeva ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2795/1	680 Tezno
195	APO320	Zagrebška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2399/25	680 Tezno
196	APO336	Panonska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2278/2	680 Tezno
197	APO340	Karantanska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	1362/6	2712 Dobrava
198	APO344	Dupleška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2491/2	683 Dogošje
199	APO365	Cesta XIV. divizije	Avtobusna nadstrešnica	1	2988/1	681 Pobrežje
200	APO366	Cesta XIV. divizije	Avtobusna nadstrešnica	1	2988/6	681 Pobrežje
201	APO367	Cesta XIV. divizije	Avtobusna nadstrešnica	1	1292/4	681 Pobrežje
202	APO369	Osojnikova ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2900/3	681 Pobrežje
203	APO384	Na gorci	Avtobusna nadstrešnica	1	887/1	682 Zrkovci
204	APO390	Dogoška cesta	Avtobusna nadstrešnica	1	2812/1	680 Tezno
205	APO425	Mladinska ulica	Avtobusna nadstrešnica	1	2091	657 Maribor grad

Vir: MO Maribor.

3. IDENTIFIKACIJA JAVNEGA INTERESA

MO Maribor skladno s strateškimi dokumenti in veljavnimi predpisi na nacionalni in lokalni ravni ugotavlja, da obstaja javni interes za izvedbo projekta upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor, saj se s slednjim uresničujejo in dosegajo cilji v nadaljevanju podrobneje predstavljenih strategij, programov in smernic.

Za namene opredelitve javnega interesa za izvedbo projekta oziroma preveritev usklajenosti s strateškimi dokumenti in dolgoročnimi in srednjeročnimi programi so bile preučene naslednje področne strategije, predpisi in programi:

- **Strateški dokumenti in veljavni predpisi na nacionalni ravni:**
 - o Strategija razvoja Slovenije 2030,
 - o Strategija razvoja lokalne samouprave v Republiki Sloveniji do leta 2020,
 - o Regionalni razvojni program Podravja 2021 – 2027,
 - o Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030,
 - o Zakon o lokalni samoupravi,
 - o Zakon o nalezljivih boleznih,
 - o Zakon o prevozih v cestnem prometu.

- **Strateški dokumenti in veljavni predpisi na lokalni ravni:**
 - o Statut Mestne občine Maribor,
 - o Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor,
 - o Odlok o oglaševanju v Mestni občini Maribor,
 - o Strategija razvoja Maribor 2030,
 - o Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor.

3.1. STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030

Strategija razvoja Slovenije 2030 (v nadaljevanju: Strategija 2030)¹⁴ je krovni razvojni okvir, ki opredeljuje kako, v kakšni smeri ter na kakšen način bo potekal razvoj Slovenije do leta 2030. Dolgoročna Strategija 2030 je bila pripravljena na podlagi pregleda globalnih gibanj, trendov in predvidevanj, ki so jih pripravile organizacije OECD, Evropska komisija in Svetovna banka ter druge relevantne institucije, upoštevajoč pri tem tudi analizo razvojnih izhodišč Slovenije.

Za slednjo je značilno, da postopoma napreduje na področju kakovosti življenja in gospodarskega razvoja, kar je osrednji cilj Strategije 2030. Slednjega je mogoče uresničiti z uravnoteženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki na ravni posameznika lahko omogoči boljše priložnosti za delo, izobraževanje in ustvarjanje v dostojnem, varnem in aktivnem življenju ter zdravem in čistem okolju. Osrednji cilji in strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so posledično:

- vključujoča, zdrava, varna in odgovorna družba,
- učenje za in skozi vse življenje,
- visoko produktivno gospodarstvo, ki ustvarja dodano vrednost za vse,
- ohranjeno zdravo naravno okolje,
- visoka stopnja sodelovanja, usposobljenosti in učinkovitosti upravljanja.

Z zasledovanjem zgoraj navedenih usmeritev je določen tudi cilj: 3. Dostojno življenje za vse. Ta določa, da je dostojno življenje za vse generacije je odgovornost in zaveza celotne družbe, ki izhaja iz spoštovanja človekovega dostojanstva. Ključni vzvod za to je ustvarjanje razmer, v katerih bodo vsi ljudje lahko dostojno, enakopravno in odgovorno uresničili svoje danosti z aktivnostjo na različnih področjih. Tako bomo lahko uživali koristi družbenega razvoja ne glede na osebne okoliščine. Cilj lahko dosežemo tudi z omogočanjem prometne povezanosti, saj lahko posamezniki dostopajo do avtobusnih postajališč in posledično do izobraževalnih ustanov, delovnih mest in podobno.

¹⁴ Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj in evropsko kohezijsko politiko: Strategija razvoja Slovenije 2030. Ljubljana, 2017. Spletni vir: <https://www.gov.si/assets/vladne-sluzbe/SVRK/Strategija-razvoja-Slovenije-2030/Strategija_razvoja_Slovenije_2030.pdf> (12. 8. 2021).

Predmetni projekt v celoti zasleduje predvsem cilje in usmeritve Strategije 2030, ki so usmerjeni v dostojno življenje in ohranjanje zdravega okolja, ki se zagotavljajo ob odgovornem in učinkovitem ravnanju s prostorom. Z nadaljnjim urejanjem, čiščenjem in vzdrževanjem avtobusnih nadstrešnic se bo tudi v prihodnje ohranjalo obstoječe stanje ter se ga tudi izboljšalo, s čimer se ohranja in izboljšuje okolje občanov ter drugih obiskovalcev. Z navedenim se posledično dviguje tudi raven kakovosti bivanja in življenja v MO Maribor.

3.2. STRATEGIJA RAZVOJA LOKALNE SAMOUPRAVE V REPUBLIKI SLOVENIJI DO LETA 2020

Strategijo razvoja lokalne samouprave v Republiki Sloveniji do leta 2020 (v nadaljevanju: Strategija lokalne samouprave)¹⁵ je sprejela Vlada Republike Slovenije, dne 29. 9. 2016 na svoji 103. seji. Gre za dolgoročni strateški dokument o razvoju lokalne samouprave, katerega temeljni cilj je krepitev lokalne samouprave in dvig kakovosti življenja na lokalni ravni s krepitvijo vpliva občanov na svoje okolje in sprejemanje odločitev organov lokalne samouprave, s čimer se zagotavljajo racionalna raba virov ter kakovostne in učinkovite storitve na lokalni ravni. Nove strategije, ki bi zajemala celotno lokalno samoupravo, še ni.

Strategija lokalne samouprave določa šest osnovnih ciljev:

- **krepitev učinkovitosti pri delovanju lokalne samouprave (učinkovitost pri zadovoljevanju skupnih potreb in interesov na lokalni ravni),**
- krepitev vloge združenj lokalnih skupnosti kot partnerjev države na eni strani in lokalnih skupnosti na drugi,
- finančna avtonomija in stabilnost financiranja lokalne samouprave,
- določitev funkcionalne vsebine regij iz nalog, ki so v pristojnosti države in občin, ter vzpostavitev učinkovite medobčinske oblike izvajanja teh nalog,
- krepitev vpliva občanov na sprejemanje odločitev na lokalni ravni, vzpostavljanje in razvoj pogojev za aktivno sodelovanje,
- opredelitev vloge, statusa in pristojnosti mestnih občin.

¹⁵ Strategija razvoja lokalne samouprave v Republiki Sloveniji do leta 2020, Ljubljana, 2016. Spletni vir: <https://skupnostobcin.si/wp-content/uploads/2016/09/12_srls_16.9.2016.pdf> (12. 8. 2021).

Cilji in ukrepi so zastavljeni na več ravneh, tako na medobčinski kot občinski ravni ter ravni znotraj občine same, s krepitvijo posameznih ožjih delov občine. Strategija lokalne samouprave je zastavljena v dveh sklopih. Prvi sklop zajema optimizacijo obstoječega, dobro delujočega sistema. V ta sklop spada pet zaokroženih vsebin, ki se nanašajo na občine, ki predstavljajo temelj lokalne samouprave in so hkrati namenjene povečanju učinkovitosti ter krepitvi sodelovanja prebivalcev. Drug sklop pa predstavlja proces regionalizacije. Gre za drugo, še neobstoječo raven lokalne samouprave.

Predmetna investicija sega predvsem na področje optimizacije obstoječega sistema. Kot je navedeno v predmetni strategiji, se v občinah zavedajo, da je pri izvajanju vseh nalog napredek mogoč ter da so spremembe potrebne, vendar pa je nanje potrebna priprava in izvedba ukrepov za posodobitev.

MO Maribor s predmetnim dokumentom sledi smernicam Strategije lokalne samouprave, saj svoje napore usmerja v zadovoljevanje skupnih potreb, ki se odraža v urejenih in čistih avtobusnih nadstrešnicah. S tem se dviguje kvaliteta življenja MO Maribor.

3.3. REGIONALNI RAZVOJNI PROGRAM PODRAVJA 2021 - 2027

Regionalni razvojni program Podravja 2021 – 2027¹⁶ (v nadaljevanju: RRP 2021 – 2027) je temeljni strateški razvojni dokument na regionalni ravni, ki opredeljuje razvojne usmeritve na gospodarskem, socialno-družbenem, okoljskem in prostorskem področju regije. Na osnovi ocene stanja opredeljuje razvojne prednosti regije, razvojno vizijo in strateške cilje, razvojne prioritete ter finančni okvir za izvedbo programa.

Osnovni namen in cilj priprave RRP 2021-2027 je identifikacija razvojnih potencialov Podravske regije, ter na tej osnovi z vsemi vključenimi deležniki doseči soglasje in dogovor o regijskih razvojnih prioritetah.

RRP 2021-2027 opredeljuje naslednje izzive:

¹⁶ Osnutek Regionalni razvojni program Podravja 2021 – 2027, Maribor, januar 2021. Spletni vir: <<http://socialnaekonomija.si/wp-content/uploads/Osnutek-RRP-Podravje-2021-2027-26.01.2021.pdf>> (12. 8. 2021).

- gospodarstvo,
- prostor in okolje,
- **mobilnost in povezanost,**
- družba in
- kmetijstvo in gozdarstvo.

V okviru izziva mobilnost in povezanost se RRP 2021-2027 dotika javnega potniškega prometa, saj ugotavlja, da je ta v upadu. Posledično poudarja, da je potrebno v obdobju 2021 – 2027 pripraviti vso potrebno dokumentacijo za nadgradnjo prog v prihodnosti. Nadalje omeni, da je treba nameniti večji poudarek na glavnih kot regionalnih progah konkurenčnosti potniškega prometa (večje hitrosti) ter prevozu koles (v turistične namene in dnevno mobilnost). Ugotavlja tudi, da je potrebno izboljšati primestno in medmestne povezave znotraj regije na relaciji Maribor-Ruše, Maribor-Ptuj in Maribor-Lenart ter, da je javni avtobusni potniški promet je zaradi prevladujoče uporabe avtomobila v trajnem upadu, saj se povečujejo časi med posameznimi vožnjami ter skoraj popoln manjko avtobusne ponudbe med vikendi, ki so pomembne tudi za razvoj turizma.

MO Maribor bi s predmetno investicijo zadostila enemu izmed ciljev RRP 2021-2027, zato je v javnem interesu, saj s postavitvijo in urejanjem avtobusnih nadstrešnic skrbi za večjo mobilnost in povezanost v MO Maribor.

3.4. RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU RAZVOJA PROMETA V RS ZA OBDOBJE DO LETA 2030

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju: Nacionalni program)¹⁷ v prvi vrsti sledi viziji ter splošnim in posebnim ciljem, ki so določeni v Strategiji razvoja prometa v RS. Nacionalni program je predvsem izvedbeni dokument, ki predstavlja prehod med splošnimi ukrepi iz Strategije razvoja prometa v RS na konkretne aktivnosti v pripravi in izvedbi.

Vizija prometne politike je v Nacionalnem programu opredeljena kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva z naslednjimi cilji:

¹⁷ Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30), Uradni list RS, št. 75/16 in 90/21.

- **izboljšati mobilnost in dostopnost,**
- izboljšati oskrbo gospodarstva,
- **izboljšati prometno varnost in varovanje,**
- zmanjšati porabo energije,
- **zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev ter**
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Z varnimi dostopi do postaj, postajališč, posodobitvami postaj in postajališč ter povezavo teh točk z drugimi načini prevoza se zagotavlja in izboljšuje prometno varnost uporabnikov teh delov javnih površin. S tem predmetna investicija zasleduje Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji.

3.5. ZAKON O LOKALNI SAMOUPRAVI

V 21. členu Zakona o lokalni samoupravi (ZLS)¹⁸ so določene temeljne naloge občine, med katere spadajo tudi: upravljanje občinskega premoženja; omogočanje pogojev za gospodarski razvoj občine; načrtovanje prostorskega razvoja in opravljanje nalog, skladno z zakonodajo, na področju posegov v prostor in graditve objektov ter zagotavljanja javne službe gospodarjenja s stavbnimi zemljišči v okviru svojih pristojnosti; urejanje, upravljanje in skrb za lokalne javne službe; skrb za varstvo zraka, tal, vodnih virov, za varstvo pred hrupom, za zbiranje in odlaganje odpadkov in opravljanje drugih dejavnosti varstva okolja; gradnja, vzdrževanje in urejanje lokalnih javnih cest, javnih poti, rekreacijskih in drugih javnih površin, urejanje drugih lokalnih zadev javnega pomena.

Predvidena investicija predstavlja izvajanje nalog MO Maribor in je kot taka v javnem interesu. Še posebej bo MO Maribor na ta način zagotavljala opravljanje naloge skrbi, urejanja in upravljanja lokalne javne službe ter skrbi za varstvo okolja in upravljanja z občinskim premoženjem, saj se bosta z nadaljevanjem izvajanja urejanja in čiščenja javnih površin, skrb za upravljanje z občinskim premoženjem ter skrb za okolje in javne površine v MO Maribor, še povečala.

¹⁸ Zakon o lokalni samoupravi, Uradni list RS, št. 94/07 z nadaljnjimi spremembami.

3.6. ZAKON O NALEZLJIVIH BOLEZNIH

V 3. točki prvega odstavka 9. člena ZNB¹⁹ je določeno, da lastniki, upravljalci oziroma najemniki stanovanjskih in drugih objektov ter fizične in pravne osebe, ki izdelujejo oziroma prodajajo živila in predmete splošne uporabe, izvajajo splošne ukrepe, s katerimi v skladu s posebnimi predpisi zagotavljajo sanitarno tehnično in sanitarno higiensko vzdrževanje javnih objektov, sredstev javnega prometa in javnih površin vključno s preventivno dezinfekcijo, dezinsekcijo in deratizacijo.

S predmetno investicijo, ki bi zagotavljala vzdrževanje in čiščenje avtobusnih nadstrešnic, bi zadostili tudi ZNB, saj bi na tak način zmanjšali možnost prenosa okužb (npr. SARS-CoV-2) med uporabniki avtobusnih nadstrešnic. Posledično investicija izkazuje javni interes, saj je v trenutnih razmerah vzdrževanje čistoče poudarjena vrednota.

3.7. ZAKON O PREVOZIH V CESTNEM PROMETU

V 111. členu Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2)²⁰ je določeno, da morajo biti v mestnih občinah vzpostavljene avtobusne postaje, ki zagotavljajo neovirano gibanje funkcionalno oviranih oseb. V 112. členu pa določa, da samoupravne lokalne skupnosti zagotavljajo njihovo vzdrževanje in upravljanje, ki ga izvajajo skupaj s subjekti, ki izvajajo dejavnost avtobusnih postaj.

MO Maribor s tem, ko vzpostavlja, upravlja in vzdržuje avtobusne postaje in nadstrešnice sledi temu zakonu, kar je v javnem interesu. S tem tudi skrbi za boljši ugled in kvaliteto mesta.

¹⁹ Zakon o nalezljivih boleznih, Uradni list RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/20 – ZIUZEOP, 142/20, 175/20 – ZIUOPDVE, 15/21 – ZDUOP in 82/21.

²⁰ Zakon o prevozih v cestnem prometu, Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19 in 94/21.

3.8. STATUT MESTNE OBČINE MARIBOR

Skladno z 11. in 12. točko 14. člena Statuta MO Maribor²¹ ta upravlja, gradi, vzdržuje in upravlja lokalne javne ceste in druge javne poti, površine za pešce ter druge javne površine. Prav tako pa zagotavlja varnost v cestnem prometu na mestnih cestah in ureja promet v mestu.

Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic je tako v skladu s Statutom MO Maribor. Posledično je predmetna investicija prav tako skladna s Statutom MO Maribor.

3.9. ODLOK O PROSTORSKIH UREDITVENIH POGOJIH ZA OBMOČJE URBANISTIČNE ZASNOVE MESTA MARIBOR

Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor²² obsega:

- urejanje avtobusnih postajališč,
- oblikovanje postajališč tako, da umirjajo promet,
- vzdrževanje avtobusnih postajališč in
- opremljenost avtobusnih postajališč.

Iz 22. člena Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor izhaja, da morajo avtobusna postajališča biti razpoznavna, opremljena z enotnimi nadstreški, s klopmi, koši za odpadke informacijami o prevozu. Nadaljnje odlok v 32. členu predpisuje, da ob državnih cestah morajo biti avtobusna postajališča urejena v zalivu izven vozišča, ob ostalih cestah pa so lahko urejena tudi na vozišču ali ob pomolu. Oblikovanje postajališč je moč vključiti v ukrep umirjanja prometa.

Skladno z zgoraj navedenim predmetna investicija izpolnjuje zahtevane standarde in je kot taka v javnem interesu ter izboljšuje kakovost in izgled MO Maribor.

²¹ Statut Mestne občine Maribor, Medobčinski uradni vestnik Štajerske in Koroške regije, št. 10/2011, 8/2014, 12/2019.

²² Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor, Medobčinski uradni vestnik, št. 01/14.

3.10. ODLOK O OGLAŠEVANJU V MESTNI OBČINI MARIBOR

Odlok o oglaševanju v Mestni občini Maribor²³ določa pogoje in način pridobitve dovoljenj za oglaševanje na javni površini v lasti MO Maribor, občinsko takso na javnem mestu in plakatiranje za potrebe volilne ter referendumske kampanje.

V 8. členu določa izjemo od načina pridobitve dovoljenja za oglaševanje, in sicer določa, da je pridobitev lokacij za postavitev objektov za oglaševanje mogoča tudi v razmerju javno-zasebnega partnerstva. Nadalje se pravice in obveznosti izvajalca javno-zasebnega partnerstva uredijo s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu, pri čemer se določbe omenjenega odloka ne uporabijo glede postopka pridobivanja lokacij in obveznosti plačila takse.

Oglaševanje, ki ga investicija predvideva, je skladno z omenjenim odlokom.

3.11. STRATEGIJA RAZVOJA MARIBORA 2030

Strateški razvojni dokument MO Maribor²⁴ (v nadaljevanju: SRM) je krovni strateški dokument, ki ga Maribor kot mesto želi in mora oblikovati. Zasleduje vizijo, da je potrebno graditi na znanju, vedenju in kulturi mesta. SRM predstavlja dolgoročne strateške-razvojne smernice politike razvoja MO Maribor, skluden je z razvojnimi dokumenti na nacionalni ravni, predvsem Strategijo razvoja Slovenije in hkrati predstavlja osnove za oblikovanje bodoče srednjeročne politike na regionalni ravni v t.i. razvojni regiji Podravje. Dokument prav tako upošteva dokumente Evropske komisije, predvsem krovni dokument za izvedbo kohezijske politike po letu 2013, to je Strategijo 2020 in se tako umešča med tiste razvojne dokumente, na podlagi katerih bo moč oblikovati in posledično oplemenititi nacionalne/regionalne/lokalne vire.

²³ Odlok o oglaševanju v Mestni občini Maribor, Medobčinski uradni vestnik Štajerske in Koroške regije, št. 13/2012, 12/2013, 2/2020 in 14/2021.

²⁴ Strategija razvoja Maribora 2030, Maribor 2012. Spletni vir: <<https://www.maribor.si/dokument.aspx?id=16931>> (12. 8. 2021).

V ta namen SRM ključno spodbuja vse trajnostne oblike prometa, kot so: javni prevoz, kolesarjenje, pešačenje. Izredno pomembno je tudi informiranje in osveščanje v zvezi s postopnim uvajanjem trajnostnih oblik prometa.

Kot lahko vidimo, je skrb za trajnostne oblike prometa ena primarnih nalog MO Maribor. Predmetna investicija sledi zasledovanim ciljem MO Maribor na področju javnega prevoza, saj so za doseganje tega namena potrebna avtobusna postajališča (nadstrešnice).

3.12. TRAJNOSTNA URBANA STRATEGIJA MESTNE OBČINE MARIBOR

Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor²⁵ (v nadaljevanju: TUS-MOM) je dokument, ki prikazuje oris stanja in izzivov, s katerimi se mesto sooča. Hkrati so v njem usmeritve, s katerimi mesto lahko in mora stopiti korak naprej, postaviti temelje za svoj trajnostni razvoj in zagotoviti izboljšanje kvalitete življenja za svoje prebivalce.

Dosedanji urbanistični razvoj MO Maribor je potekal na osnovi Trajnostne urbane strategije, ki je opozarjala na sistemske, upravljavske in tudi tehnične težave, ki se z nadaljnjimi strategijami počasi odpravljajo. Kljub nekaterim prenovitvam (informacijska tehnologija, **postajališča**, delna prenova voznega parka) glavne težave še ostajajo in se izkazujejo.

Predmetna investicija zasleduje cilje vzdrževanja infrastrukture za izvajanje javnega potniškega predmeta na visokem nivoju, zato je skladna s Trajnostno urbano strategijo MO Maribor.

²⁵ Trajnostna urbana strategija Maribor, 2015. Spletni vir: <https://www.maribor.si/dokument.aspx?id=28079> (12. 8. 2021).

4. PREDVIDENA VSEBINA AKTA O JAVNO-ZASEBNEM PARTNERSTVU

Predmet te študije ni ocena ali verifikacija podatkov in ugotovitev iz že pripravljene dokumentacije, temveč na podlagi teh dokumentov identifikacija primerne modela za izvedbo projekta.

Glede na to, da obstaja javni interes za izvedbo investicije je potrebno ob upoštevanju 40. člena ZJZP sprejeti odločitev o javno-zasebnem partnerstvu, pri čemer ta določa, da se odločitev o javno-zasebnem partnerstvu in akt o javno-zasebnem partnerstvu lahko sprejmeta v skupnem aktu.

Akt bo opredeljeval predmet javno-zasebnega partnerstva in izbrano obliko ter postopek izbire zasebnega partnerja. Njegov temeljni cilj je opredelitev javnega interesa in opredelitev modela javno-zasebnega partnerstva, s pomočjo katerega se bo javni interes najbolj učinkovito in gospodarno uresničil.

V njem bodo opredeljene obveznosti, vložek obeh partnerjev ter razdelitev tveganj med njima. Podrobneje bo opredeljen tudi postopek izbire zasebnega partnerja z opisom pogojev ter meril za izbor izvajalca.

V nadaljevanju bo akt opredeljeval način vzpostavitve, trajanja in načine prenehanja razmerja javno-zasebnega partnerstva, načine financiranja projekta ter izvajanje nadzora s strani javnega partnerja.

5. CILJI PROJEKTA

Poglavitni namen projekta je zagotovitev upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic ob sočasni vzpostavitvi oglaševalske opreme ob avtobusnih postajališčih v MO Maribor. V okviru projekta se bo vzpostavilo tudi še vsaj 20 manjkajočih avtobusnih nadstrešnic. Skladno z Odlokom o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor je potrebno avtobusna postajališča urejati, vzdrževati in ustrezno opremiti (z nadstreški, s klopmi, koši za smeti ter informacijami o prevozu).

Cilji projekta so:

- vzpostaviti dolgoročen, trajen, enoten in stabilen sistem vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor brez dodatnega obremenjevanja mestnega proračuna,
- ohranitev in izboljšanje obstoječega stanja avtobusnih nadstrešnic,
- skrbeti za javno zdravje in zmanjševati možnosti prenosa okužb (npr. SARS-CoV-2) med uporabniki avtobusnih nadstrešnic,
- vzpostavitev dodatnih nadstrešnic, ki bodo omogočale poenotenje videza avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor,
- vplivati na umirjanje prometa,
- ohranitev in izboljšati vpliv na okolje s primerno oglaševalsko opremo,
- izboljšanje urbanistične podobe mesta,
- spodbuditi občane in druge prebivalce k uporabi mestnega prometa,
- izboljšanje izgleda mesta,
- izboljšanje prometne varnosti in nemotenega transporta uporabnikov javnih površin,
- dvig življenjske ravni in kakovosti življenja občanov in
- znižanje stroškov vzdrževanja in čiščenja javnih površin.

6. ANALIZA MOŽNIH NAČINOV REALIZACIJE CILJA

Z namenom zasledovanja izpolnitve ciljev projekta se projekta lahko lotimo na enega od naslednjih načinov:

- a) po tradicionalnem modelu kot klasično javno naročilo, v celoti financirano iz občinskega proračuna, kjer večino tveganj izvedbe projekta prevzema MO Maribor kot investitor;
- b) po alternativnem modelu v obliki javno-zasebnega partnerstva.

Obe obliki sta podrobneje predstavljeni, primerjani in analizirani v nadaljevanju.

Analizirana je bila tudi varianta brez izvedbe investicije, ki pa je z vidika izpolnjevanja nalog občine in končnih uporabnikov nesprejemljiva.

6.1. VARIANTA A – BREZ INVESTICIJE

Varianta A predstavlja neizpolnitev ciljev, ki si jih je postavila MO Maribor in pomeni v primeru odsotnosti vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic bistveno poslabšanje trenutnega stanja, ko so avtobusne nadstrešnice vzdrževane, kar ima lahko negativen vpliv tudi na javno zdravje. Ta varianta za MO Maribor ni sprejemljiva, saj bi varianta imela negativen vpliv na položaj in splošno zadovoljstvo in zdravje občanov.

Varianta brez investicije je tako z vidika nalog v pristojnosti občine, z vidika interesa prebivalcev in z vidika javnega interesa nesprejemljiva.

6.2. VARIANTA B – IZVEDBA PROJEKTA V OBLIKI JAVNEGA NAROČILA

O »klasičnem javnem naročilu« govorimo v primerih, ko naročnik sam v celoti zagotovi potrebna finančna sredstva za izvedbo potrebnih investicij oz. izvajanja storitev – v tem primeru vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic na območju MO Maribor in obenem prevzame tudi vsa tveganja, ki izvirajo iz posameznega projekta. V primeru izvedbe predmetnega projekta skozi javno naročilo, se projekt vodi kot druge klasične javne investicije ter izvede ustrezen postopek oddaje javnega naročila. Izbira vrste postopka oddaje javnega naročila je odvisna od različnih dejavnikov (način oblikovanja predmeta naročila, vrednost predmeta naročila, določna opredelitev tehničnih specifikacij idr.) Ponudniki nato oddajo svoje ponudbe za izvedbo investicij glede na določila dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila in pripravljeno projektno dokumentacijo, kot jih je vnaprej opredelil naročnik. Izbrani ponudnik ne prevzema finančnih tveganj ali drugih tveganj, ki izhajajo iz projekta, vključno – kot v tem primeru – tveganja trženja. Edino tveganje, ki ga prevzame izbrani ponudnik je tveganje, povezano s pravočasno in kakovostno dobavo oz. izvajanjem storitve. Ostala tveganja prevzema naročnik.

Predmetni projekt bi bilo mogoče v celoti izvesti v obliki klasičnega javnega naročila, v kolikor bi imela MO Maribor v celoti zagotovljena potrebna finančna sredstva za izvajanje storitev in za vzpostavitev novih nadstrešnic. Varianta B predstavlja izvedbo projekta na način, ki omogoča izpolnjevanje ciljev tega projekta, vendar pa je bila ocenjena kot manj primerna za izvedbo projekta, saj mora naročnik zagotoviti sredstva za izvedbo projekta iz proračuna, obenem pa ne izkorišča potenciala izkoriščanja oglaševalskih površin.

6.3. VARIANTA C – IZVEDBA V OBLIKI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA PO MODELU KONCESIJE STORITEV

ZJZP v 8. členu določa, da mora javni partner (v koncesijski obliki javno-zasebnega partnerstva: koncedent) zaradi spodbujanja javno-zasebnega partnerstva pri izbiri modela izvajanja projekta, ki je lahko predmet javno-zasebnega partnerstva v smislu 2. člena ZJZP, oceniti, ali ga je mogoče izvesti kot javno-zasebno partnerstvo (ocena upravičenosti izvedljivosti projekta in primerjava variant).

Varianta C predvideva izvedbo predmetnega projekta preko sklenitve javno-zasebnega partnerstva v obliki koncesije storitve. Predvideno je, da se koncesija podeli za obdobje 15 let. Pretežni del tveganj, vključno s tveganjem povpraševanja po oglaševalnih površinah se prenese na koncesionarja.

Cilj MO Maribor je vzpostaviti dolgoročen, enoten, trajen in stabilen sistem vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor brez dodatnega obremenjevanja mestnega proračuna. Obenem MO Maribor želi poenotiti videz avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor, zato je v projekt v prvi vrsti zajeta vzpostavitev dodatnih 20 nadstrešnic, pri čemer pa bo uskladitev končnega števila nadstrešnic, ki bodo vzpostavljene na novo, predmet usklajevanja v fazi izvedbe javnega razpisa (vzpostavitev 20 nadstrešnic bo obvezna).

Predmet razmerja javno-zasebnega partnerstva v tem primeru bodo torej tako storitve (vzdrževanje in upravljanje nadstrešnic), kot gradnje (vzpostavitev dodatnih nadstrešnic). Gre za mešano pogodbo. V skladu s prvim odstavkom 17. člena ZNKP se pri koncesijah, katerih predmet so gradnje in storitve, podelitev koncesije izvede po pravilih, veljavnih za glavni predmet pogodbe, t.j. kot koncesija storitev.

MOM bo koncesionarju v okviru projekta zagotovila možnost izvajanja oglaševanja. Lokacije, obseg in pogoji oglaševanja bodo usklajeni v fazi javnega razpisa. Koncesionar bo za oglaševalne površine plačeval občinsko takso skladno z občinskimi predpisi. Prihodki MOM bodo torej enaki, kot bi bili, če bi bile oglaševalske površine oddane po drugi pravni podlagi.

Vežano na izvajanje projekta, bo potrebno v fazi izvedbe javnega razpisa jasno definirati število v projekt vključenih avtobusnih nadstrešnic, ki bodo predmet vzpostavitve in upravljanja ter vzdrževanja, vključno z opredelitvijo lokacij in opredelitvijo zaveze, da zasebni partner nosi celoten strošek upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic, vključno s pripadajočimi stroški, v zameno za možnost ekonomskega izkoriščanja oglaševalskega prostora. Zasebni partner pri tem prevzema vsa tehnična, tehnološka in finančna tveganja iz naslova izvedbe naslova izvajanja storitev, vključno s tveganjem rentabilnosti. Vložek javnega partnerja v projekt je infrastruktura – avtobusne nadstrešnice, katere lastnik je MO Maribor.

Koncedent ne prevzema obveznosti financiranja izvajanja storitev in prav tako ne nosi tveganja rentabilnosti in donosnosti projekta. Zasebni partner je dolžan izvesti investicijo in storitve vzdrževanja ter upravljanja avtobusnih nadstrešnic z lastnimi sredstvi.

Predmetna varianta se predlaga kot optimalna varianta za izvedbo projekta.

7. ANALIZA SWOT PREDLAGANE VARIANTE

SWOT analiza (*Strengths* - prednosti, *Weaknesses* - slabosti, *Opportunities* - priložnosti, *Threats* - nevarnosti) na kratko predstavi notranje značilnosti projekta in v povezavi z njegovo realizacijo omogoča analiziranje alternativnih razvojnih scenarijev.

V nadaljevanju je prikazana SWOT analiza variante C – koncesija storitve.

Tabela 2: SWOT analiza predlagane variante

Predlagana varianta: C – Izvedba projekta s podelitvijo koncesije storitev	
<p>Prednosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koncesionar mora zagotoviti potrebne kadre, tehnično opremo in druga sredstva, potrebna za izvajanje storitev; - koncedentu ni treba zagotoviti nobenih finančnih ali drugih vložkov, povezanih z izvajanjem storitev; - izvajanje storitev ne obremenjuje proračuna; - prihodki MOM ostanejo nespremenjeni, saj bo koncesionar zavezan plačevati občinsko takso za oglaševanje enako, kot da bi bile oglaševalske površine predane po kakšni drugi pravni podlagi; - ustrezen način zagotavljanja urejenosti avtobusnih nadstrešnic, kar bo zagotavljalo njihovo varno koriščenje; - izpolnitev določb področnih predpisov; 	<p>Slabosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koncedent ohranja nadzor nad izvajanjem javne službe izključno v okviru koncesijske pogodbe; - vzpostavljeno koncesijsko razmerje temelji na konfliktnem odnosu med koncedentom kot varuhom javnega interesa in koncesionarjem kot gospodarsko družbo, ki teži k maksimizaciji dobička.

<ul style="list-style-type: none"> - možnost sprotne in hitre izvedbe storitev urejanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic, predvsem v primeru urgentnih zadev; - možnost pridobitve enotnega izvajalca za celotno območje MO Maribor; - v okviru koncesijske pogodbe koncedent obdrži vzvode, s katerimi lahko učinkovito zavaruje javni interes. 	
<p>Priložnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - standarde izvajanja določa koncedent, s čimer lahko dosega pozitivne učinke in sledi potrebam prebivalcev; - prisotnost zasebnega sektorja poveča pritisk na doseganje stroškovne učinkovitosti in s tem k racionalnejši izvedbi storitev; - da se v okviru javnega razpisa v fazi pogajanj izpogaja dodatne postavitev novih nadstrešnic. 	<p>Nevarnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vzpostavljeno razmerje je relativno kompleksno in dolgotrajno, kar lahko povzroča zaplete v fazi izvajanja pogodbe; - tveganje stečaja ali insolventnosti koncesionarja in posledično motenj v zagotavljanju storitev; - potencialno negativno dojemanje javnosti glede nevarnosti privatizacije in negativnega odnosa do zasebnih izvajalcev storitev v javnem interesu.

8. MATRICA TVEGANJ

Pojem koncesijskega razmerja je v slovenskem pravnem redu opredeljen v 26. členu ZJZP, ki določa, da je koncesijsko razmerje dvostransko pravno razmerje med državo oziroma samoupravno lokalno skupnostjo ali drugo osebo javnega prava kot koncedentom in pravno ali fizično osebo kot koncesionarjem, v katerem koncedent podeli koncesionarju posebno ali izključno pravico izvajati gospodarsko javno službo oziroma drugo dejavnost v javnem interesu, kar lahko vključuje tudi zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu. Kot razlikovalni kriterij med javnonaročniškim in koncesijskim partnerstvom opredeljuje 27. člen ZJZP tveganja, in sicer na način, da v primeru, če nosi javni partner večino ali celotno poslovno tveganje izvajanja projekta javno-zasebnega partnerstva, se javno-zasebno partnerstvo, ne glede na poimenovanje oziroma ureditev v posebnem zakonu, ne šteje za koncesijsko, temveč za javnonaročniško, v nasprotnem primeru, torej v primeru, da je pretežni del tveganja prenesen na zasebnega partnerja, pa se javno-zasebno partnerstvo šteje za koncesijsko partnerstvo. V zvezi s tem 28. člen ZJZP določa, da v primeru, če iz okoliščin javno-zasebnega partnerstva ni mogoče ugotoviti, kdo nosi večino poslovnega tveganja, se v dvomu šteje, da gre za javnonaročniško partnerstvo.

Treba je opozoriti na določbe Direktive 2014/23/EU o podeljevanju koncesijskih pogodb, ki loči pojem koncesije od pojma javnega naročila in kot razlikovalni kriterij določa pojem znatnega operativnega tveganja.²⁶ Preambula Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb opredeljuje ključna tveganja, kot sledi:

»Operativno tveganje bi bilo treba razumeti kot tveganje, ki je posledica izpostavljenosti tržnim nepredvidljivostim in je povezano s povpraševanjem ali dobavo oziroma tako s povpraševanjem kot dobavo. Tveganje, povezano s povpraševanjem, je tveganje glede dejanskega povpraševanja po gradnjah ali storitvah, ki so predmet pogodbe. Tveganje, povezano z dobavo, je tveganje pri izvedbi gradnje ali opravljanju storitev, ki so predmet pogodbe, zlasti tveganje, da opravljene storitve ne bodo ustrezale povpraševanju.«

²⁶ Preambula, točka 20.

V skladu s 1. členom Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb se šteje, da koncesionar prevzame operativno tveganje, če pod običajnimi pogoji delovanja ni zagotovljeno, da se mu bodo povrnile naložbe ali stroški, ki nastanejo pri izvajanju gradenj ali storitev, ki so predmet koncesije. Del tveganja, ki se prenese na koncesionarja, vključuje dejansko izpostavljenost tržnim nepredvidljivostim, kar pomeni, da ocenjena morebitna izguba za koncesionarja ni zgolj nominalna ali zanemarljiva.

Glede na navedeno je potrebno ugotoviti, da gre v konkretnem primeru za koncesijsko obliko javno-zasebnega partnerstva, kot ga opredeljuje ZJZP. Pretežni del operativnega tveganja namreč nosi koncesionar.

V nadaljevanju je izdelana matrica (register) predlagane razdelitev tveganj na projektu med koncedentom in koncesionarjem v primeru realizacije projekta s podelitvijo koncesije storitev, pri čemer je iz same matrice razvidna posamezna vrsta poslovnega tveganja, razdelitev tveganj (kdo nosi tveganje – koncedent ali koncesionar), ključna tveganja pa so tudi opredeljena – tako tista, ki bodo prenesena na koncesionarja, kot tudi tista, ki jih nosi koncedent.

Tabela 3: Matrica tveganj

Vrsta tveganja	Javni partner (koncedent)	Zasebni partner (koncesionar)	Opredelitev tveganja	Ocena tveganja ²⁷
Tveganje primernosti projekta	✓	✓	Vsak izmed partnerjev pripravi lastno analizo trenutnega stanja in analizo potenciala projekta. Pomembno je, da se v fazi javnega razpisa uskladi javni in zasebni interes.	***
Tveganje javnega mnenja	✓	✓	Javni partner mora zagotoviti korektno obveščenost javnosti glede projekta v vseh njegovih fazah ter zainteresirano javnost na ustrezen in transparenten način obveščati o vseh ključnih elementih, ki vplivajo na realizacijo projekta. Projekti javno-zasebnega partnerstva v Sloveniji pogosto nimajo podpore javnosti in jih javnost pogosto zaradi slabe obveščenosti ali nepopolnih ali napačnih informacij pomanjkljivo presoja.	**
Tveganje pravih vhodnih podatkov		✓	Javni partner bo kandidatom v fazi javnega razpisa dal na voljo vse razpoložljive podatke, s katerimi razpolaga. Kandidatom bo omogočeno, da tudi sami pregledajo javno infrastrukturo. V primeru napak zasebni partner nosi tveganje rentabilnosti.	***
Tveganje izvedbe projekta		✓	Tveganje izvedbe projekta prevzema zasebni partner, razen v tistem delu, ki bi bil posledica posebnih dodatnih zahtev javnega partnerja, po podpisu pogodbe. Ob tem je smiselno, da se javni razpis oblikuje na način, da se omogoči oddaja ponudb in izpolnjevanje pogojev za priznanje sposobnosti s partnerji in podizvajalci.	***
Tveganje zamude		✓	Koncesionar prevzema popolno odgovornost za pravočasno in pravilno izvajanje storitev, ki so predmet koncesije.	***
Tveganje povpraševanj a in tveganje plačila		✓	Plačila koncesionarju v celoti prihajajo iz naslova ekonomskega izkoriščanja oz. trženja oglaševalskih površin, ki bodo opredeljene v javnem razpisu.	***

²⁷ Ocene tveganj so podane po naslednji lestvici:

- nizko tveganje: *
- srednje veliko tveganje: **,
- veliko tveganje: ***,
- zelo veliko tveganje: ****.

Tveganje ekonomske izvedljivosti projekta		✓	Navedeno tveganje v celoti prevzema zasebni partner. Javni partner bo imel na voljo, da projekt in njegovo izvajanje ustrezno zavaruje z ustreznimi finančnimi zavarovanji dobro in pravočasno izvedbo pogodbenih obveznosti.	***
Tveganje kvalitete		✓	Tveganje kvalitete izvedbe prevzema zasebni partner, pri čemer se s pogodbo opredelijo načini sankcioniranja zasebnega partnerja, ki ne dosega dogovorjenega standarda kvalitete izvedenih storitev (npr. pogodbene kazni, finančna zavarovanja, ipd.).	**
tveganje financiranja		✓	Eden od ciljev, ki jih zasleduje javni partner je, da tveganje financiranja izvajanja storitev prevzame zasebni partner.	**
tveganje upravljanja in vzdrževanja		✓	Navedeno tveganje za čas izvajanja pogodbe o JZP prevzema zasebni partner v celoti. Eden ključnih opredelilnih elementov koncesijskega razmerja je ravno prevzem tveganja upravljanja in vzdrževanja s strani zasebnega partnerja.	***
tveganje rentabilnosti projekta		✓	Navedeno tveganje prevzema zasebni partner z oddajo ponudbe in sklenitvijo pogodbe o JZP. Tveganje rentabilnosti je delno obvladljivo s strani zasebnega partnerja še posebej v delu pravilnosti načrtovanja oz. ocene potenciala za izkoriščenost površin za oglaševanje, kar je ključen element potrditve predpostavk pod katerimi bo projekt realiziran. Ob tem pa na navedeno tveganje vpliva vrsta dogodkov in okoliščin na katere partnerja nimata nobenega vpliva in so v pomembnem delu izven sfere njunega vplivanja. Navedeno tveganje je pomembno ne samo z vidika zasebnega partnerja, ampak tudi z vidika javnega partnerja, saj nerentabilnost negativno vpliva na izvajanje prevzetih nalog s strani zasebnega partnerja.	***
Tveganje zavarovanja		✓	Tveganje sklenitve premoženjskega zavarovanja nosi koncesionar. Premoženjsko zavarovanje mora vsebovati najmanj kritje za temeljne požarne nevarnosti, poplava, vandalizem, lom stekla in udarec neznanega motornega vozila. Koncesionar mora prav tako skleniti oz. predložiti veljavno polico za zavarovanje odgovornosti iz svoje dejavnosti ter odgovornosti, ki izvira iz koncesije.	*
Tveganje nadzora	✓		Navedeno tveganje prevzema v celoti koncedent, ki mora vzpostaviti ustrezen nadzor nad izvajanjem koncesijske pogodbe.	*

tveganje predčasnega prenehanja	✓	✓	Navedeno tveganje nosita oba partnerja, pri čemer je razdelitev tveganja odvisna od vzroka predčasnega prenehanja in odgovornosti partnerjev. Navedeno tveganje bo posebej in podrobno opredeljeno s koncesijsko pogodbo.	*
tveganje podaljšanja pogodbe	✓	✓	Pogoji, način in dopustnost podaljšanja koncesijskega razmerja bodo opredeljeni s koncesijsko pogodbo. V primeru podaljšanja razmerja bosta javni in zasebni partner v postopku pogajanj brez predhodne objave uskladila vsebino aneksa, ki se bo sklenila k sklenjeni koncesijski pogodbi.	*

Zgoraj analizirana tveganja in njihova delitev se lahko še spremenijo glede na izhodišča projekta in bodo podrobneje opredeljena v koncesijskem aktu, javnem razpisu ter v pogodbi o vzpostavitvi javno-zasebnega partnerstva.

9. POSTOPEK OBLIKOVANJA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

Postopek sklenitve javno-zasebnega partnerstva mora slediti naslednjim načelom:

- načelo gospodarnosti (zasledovanje načela »value for money«);
- načelo transparentnosti (preglednost vseh postopkov);
- načelo javnosti (javna objava javnih razpisov);
- načelo konkurence (nediskriminatorno oblikovanje pogojev in meril);
- načelo enakosti (vodenje postopka na način, da se enake informacije posreduje vsem kandidatom ter na način, da se nobenega izmed njih ne preferira oz. diskriminira).

Ker bo koncedent tekom javnega razpisa ponudnikom ponudil priložnost, da predstavijo svoje predloge je pomembno, da postopek izbire izvajalca omogoča usklajevanje predlogov in oblikovanje končne vsebine koncesijske pogodbe z vsemi prilogami. Predlaga se, da se postopek izbora koncesionarja izvede, ob upoštevanju veljavne zakonodaje, po postopku konkurenčnega dialoga, skozi tri faze:

- prva faza: priznanje sposobnosti (tehnični, finančni, referenčni, kadrovski in drugi pogoji za priznanje sposobnosti skladno z določili odloka);
- druga faza: dialog (kandidati, ki jim je bila priznana sposobnost, predstavijo ponujen način realizacije projekta, tako s tehničnega vidika, kot s finančnega in pravnega vidika) in usklajevanje predlogov ter oblikovanje končnega povabila k oddaji ponudb z usklajenim vzorcem pogodbe s prilogami;
- tretja faza: oddaja končnih zavezujočih ponudb.

Konkurenčni dialog koncedentu omogoča, da skozi interakcijo s potencialnimi ponudniki, ki jim je v prvi fazi postopka priznana sposobnost, oblikuje in izbere optimalno rešitev, ki je tudi javnofinančno sprejemljiva ter da se na ta način v najvišji možni meri dosežejo postavljeni cilji projekta. Tako bo v drugi fazi dokončno opredeljena vsebina in obseg projekta ter usklajen vzorec koncesijske pogodbe, nabor ukrepov, terminski plan realizacije projekta in drugi pomembni vidiki realizacije projekta, prav tako bo v tej fazi dokončno opredeljen način financiranja projekta ter vsebina in obseg tveganj, ki jih prevzame posamezen partner.

10. OPREDELITEV, VRSTA IN OPIS PROJEKTA TER OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV V STALNIH CENAH

10.1. OPREDELITEV, VRSTA IN OPIS PROJEKTA

V nadaljevanju podajamo podrobnejši opis celotnega projekta, ki je predmet te investicijske dokumentacije.

Z investicijo »Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor« želi MO Maribor zagotoviti urejena, vzdrževana in čista avtobusna postajališča ter na teh lokacijah istočasno tudi izkoriščati možnost oglaševanje s kakovostno opremo, ki stoji na spoštovanju visokih standardov varovanja okolja, kar podpira trajnostni razvoj vsakega mesta. MO Maribor pri tem ne želi zgolj ohranjati trenutnega stanja, temveč ga tudi izboljšati. Z investicijsko namero bi se tako povečala kakovost in izgled mesta Maribor.

Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic zajema:

- čiščenje vsake od nadstrešnic najmanj enkrat na mesec, kar vključuje čiščenje vseh steklenih površin, vgrajene opreme (klop, vozni red ...) in nosilne konstrukcije (uporaba čistil, ki so ekološko ustrezna),
- na najbolj frekventnih lokacijah se avtobusne nadstrešnice dodatno čistijo po potrebi (torej ne zgolj enkrat na mesec),
- generalno čiščenje avtobusnih nadstrešnic dvakrat na leto, ki vključuje čiščenje celotne konstrukcije, vključno s streho in notranjost vitrin za vozne rede,
- čiščenje strehe v jesenskem obdobju (odpadlo listje, ki ovira odvodnjavanje vode s strehe -- s tem preprečimo poškodbe nadstrešnic zaradi zmrzali),
- dnevni obhodi za ugotavljanja stanja (npr. odstranitev grafitov in vsebin, ki jih na avtobusne nadstrešnice nameščajo nepooblaščen osebe),
- odziv na obvestila ob izrednih razmerah, kot so npr. poškodbe avtobusnih nadstrešnic zaradi nesreč ali vandalizma (zavarovanje lokacije zaradi varnosti mimoidočih),
- zamenjava poškodovanih delov (stekla, klop, vozni red),

- zavarovanje odgovornosti do uporabnikov avtobusnega mestnega prometa in
- brezplačna telefonska številka, na katero občani lahko sporočijo informacije o stanju avtobusnih nadstrešnic (poškodbe, potrebno čiščenje ...).

Projekt predvideva:

- vzdrževanje že obstoječih 205 nadstrešnic sodobnega videza na različnih lokacijah;
- vzpostavitev najmanj dodatnih 20 nadstrešnic (v letu 2022) ter njihovo vzdrževanje.

V finančni analizi v nadaljevanju smo analizirali izvedbo projekta v okviru javnega naročila ali z javno-zasebnim partnerstvom. Z izvedbo predmetnega projekta in nadaljnjim izvajanjem upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic se bo zagotovila nadaljnja urejenost in čistoča MO Maribor.

10.2. OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV V STALNIH CENAH

Projekt »Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor« predvideva med drugim tudi postavitev najmanj 20 novih avtobusnih nadstrešnic. Predvideno je, da bo investicija v nove nadstrešnice izvedena v letu 2022, zaradi česar je investicija v spodnji tabeli predstavljena le v stalnih cenah.

Ocena stroška investicije temelji na izvedenih javnih naročilih MO Maribor za postavitev novih nadstrešnic v letu 2018 in doseženih cenah postavitve nadstrešnic, ki so znašale približno 8.000 EUR brez DDV za eno nadstrešnico. Za preračun na današnjo vrednost smo upoštevali preračun inflacije SURS za obdobje julij 2018-avgust 2021, ki je znašala 3,4 %. Strošek postavitve nadstrešnice smo tako ocenili na 8.272 EUR brez DDV, v izračunu finančne analize s klasičnim javnim naročilom pa smo v skladu z Uredbo upoštevali vrednost investicije v stalnih cenah z vključenim 22 % DDV, ki znaša za vseh 20 nadstrešnic skupaj 201.837 EUR z DDV.

Tabela 4: Ocenjena vrednost investicije v primeru javnega naročila v stalnih cenah v EUR, avgust 2021

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
Postavitev nadstrešnic	165.440	36.397	201.837
SKUPAJ	165.440	36.397	201.837

V primeru javno-zasebnega partnerstva MO Maribor ne bo imela stroška investicije, lahko pa kot vložek MO Maribor v projekt obravnavamo odpoved nadomestilu za uporabo javnega zemljišča v znesku 16.092 EUR brez DDV na leto oziroma 241.386 EUR brez DDV na 15-letni ravni projekta. Omenjena odpoved nadomestilu kot vrsta poslovnega odhodka sicer formalno spada v operativni denarni tok, ki je podrobneje predstavljen v finančni analizi vsake izmed obravnavanih variant.

10.3. VIRI FINANCIRANJA

Vir financiranja je odvisen od načina izvedbe projekta in sicer bo:

- v primeru javnega naročila morala MO Maribor v letu 2022 zagotoviti finančna sredstva za izvedbo investicije v višini 201.837 EUR z DDV,
- v primeru javno-zasebnega partnerstva vložek MO Maribor predstavlja odpoved nadomestilu za uporabo javnega zemljišča v ocenjeni vrednosti 16.092 EUR letno oziroma 241.386 EUR na 15-letni ravni projekta. Strošek postavitve novih avtobusnih nadstrešnic in njihovo vzdrževanje bo prevzel zasebni partner.

11. FINANČNA ANALIZA IZVEDBE PROJEKTA V OBLIKI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

V finančni analizi je predstavljen finančni denarni tok projekta ter finančni kazalniki javno-zasebnega partnerstva, ki prikazujejo oceno finančnih koristi projekta in na podlagi katerih se presoja finančna upravičenost projekta.

Analizirani so bili naslednji kazalniki učinkovitosti:

- Doba vračanja investicijskih sredstev. Doba vračanja investicijskih sredstev pomeni število let, ki so potrebna, da se z neto denarnimi tokovi pokrije vse stroške projekta.
- Neto sedanja vrednost (NSV ali NPV). Neto sedanja vrednost je razlika med diskontiranim tokom vseh prilivov oziroma koristi in diskontiranim tokom vseh stroškov projekta oziroma vsota vseh koristi, izračunana za čas življenjske dobe projekta, ki je v konkretnem primeru ocenjena na 15 let. Neto sedanjo vrednost se izračuna tako, da se vse bodoče donose z uporabo izbrane obrestne mere oz. diskontne stopnje preračuna na sedanjo vrednost in od tako dobljene vrednosti se odšteje investicijski vložek.
- Interna stopnja donosa (ISD ali IRR). Interna stopnja donosa pomeni tisto diskontno stopnjo, pri kateri je neto sedanja vrednost enaka nič oziroma pri kateri se sedanja vrednost prilivov in sedanja vrednost odlivov izenačita. ISD se uporablja kot investicijski kriterij, tako da se jo primerja z individualno diskontno stopnjo.
- Relativna neto sedanja vrednost. Relativna neto sedanja vrednost je razmerje med neto sedanjo vrednostjo naložbe in sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov in pomeni primerjavo med vsoto vseh diskontiranih neto prilivov (NSV) in vsoto diskontiranih investicijskih stroškov.
- Količnik relativne koristnosti (KRK). KRK predstavlja razmerje med sedanjo vrednostjo vseh koristi projekta in sedanjo vrednostjo vseh stroškov projekta.

Vsi finančni izračuni temeljijo na »metodi prirasta«, kar pomeni, da smo pri oceni finančnih in ekonomskih posledic projekta upoštevali le tiste prihodke in odhodke, ki so posledica projekta.

Ekonomska doba projekta znaša 15 let, pri čemer se bo upravljanje s projektom začelo v letu 2022. Denarni tok projekta sestoji iz stroška investicije, operativnega denarnega toka ter preostanka vrednosti, kakor so predstavljeni v nadaljevanju.

Pri analizi finančnih učinkov javnega naročila smo upoštevali 4 % diskontno stopnjo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

11.1. FINANČNI UČINKI Z VIDIKA JAVNEGA PARTNERJA

11.1.1. Investicija

Koncedent v primeru izvedbe projekta z javno-zasebnim partnerstvom nima stroškov investicije, se bodo pa skozi celotno obdobje upravljanja s projektom pojavljali poslovni odhodki, kakor je opisano v nadaljevanju.

Nadalje je v tem poglavju opredeljen operativni denarni tok projekta.

11.1.2. Operativni denarni tok projekta

Operativni denarni tok tvorijo prihodki in odhodki projekta v njegovem operativnem obdobju, ki znaša 15 let. Z vidika časovnice smo upoštevali, da se bo izvajanje storitve začelo januarja 2022.

PRIHODKI

Prihodki javnega partnerja predstavlja občinska taksa za oglaševanje na 225 nadstrešnicah v ocenjeni vrednosti 87.188 EUR brez DDV letno. Pri tem smo upoštevali povprečno vrednost občinske takse za posamezno nadstrešnico v višini 387,50 EUR brez DDV letno, čeprav bo v praksi taksa za posamezne nadstrešnice variirala - zlasti odvisno od tega, ali so opremljene s svetlobnimi vetrinami ali ne. Omenjeni prihodek je tudi skladen z oceno promotorja iz vloge promotorja, da bi občinska taksa za oglaševanje za 160 nadstrešnic znašala 62.000 EUR brez DDV letno.

ODHODKI

Javnemu partnerju ne bodo nastali nikakršni poslovni odhodki.

11.1.3. Preostanek vrednosti projekta

Preostanek vrednosti smo ocenili na 21.507 EUR, upoštevajoč strošek postavitve nadstrešnic v višini 165.440 EUR brez DDV in 6 % amortizacijsko stopnjo za dele gradbenih objektov.

11.1.4. Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za javnega partnerja

V spodnji tabeli so prikazani finančni kazalniki za vzdrževanje nadstrešnic v MO Maribor z vidika javnega partnerja. Kot je razvidno je neto sedanja vrednost projekta pozitivna in znaša 981.327 EUR.

Tabela 5: Finančni kazalniki javnega partnerja

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	981.327 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	n/a
Količnik relativne koristnosti	n/a
Doba vračanja investicijskih sredstev	2 leti

Tabela 6: Finančni denarni tok za projekt vzdrževanja nadstrešnic v MO Maribor z vidika javnega partnerja, stalne cene avgust 2021

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8
Koledarska leta	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok								
Prihodki	-	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
občinska taksa za oglaševanje	-	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
Odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
poslovni odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	-	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
Diskontirani neto denarni tok	-	83.834	80.610	77.509	74.528	71.662	68.906	66.255
Diskontirane vrednosti koristi	-	83.834	80.610	77.509	74.528	71.662	68.906	66.255
Diskontirane vrednosti stroškov	-	-	-	-	-	-	-	-
Doba vračanja naložbe	-	83.834	164.444	241.953	316.481	388.143	457.049	523.304

Leta projekta	9	10	11	12	13	14	15	16
Koledarska leta	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok								
Prihodki	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
občinska taksa za oglaševanje	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
Odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
poslovni odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	21.507
NETO DENARNI TOK	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	108.695
Diskontirani neto denarni tok	63.707	61.257	58.901	56.635	54.457	52.363	50.349	60.354
Diskontirane vrednosti koristi	63.707	61.257	58.901	56.635	54.457	52.363	50.349	60.354
Diskontirane vrednosti stroškov	-	-	-	-	-	-	-	-
Doba vračanja naložbe	587.011	648.268	707.169	763.804	818.261	870.624	920.972	981.327

12. FINANČNA ANALIZA IZVEDBE PROJEKTA Z JAVNIM NAROČILOM

V finančni analizi je predstavljen finančni denarni tok investicije ter finančni kazalniki z vidika javnega naročila, ki prikazujejo oceno koristi projekta in na podlagi katerih se presoja finančna upravičenost investicije.

Analizirani kazalniki učinkovitosti so isti kot v primeru javno-zasebnega partnerstva.

Vsi finančni izračuni temeljijo na »metodi prirasta«, kar pomeni, da smo pri oceni finančnih in ekonomskih posledic projekta upoštevali le tiste prihodke in odhodke, ki so posledica projekta.

Ekonomska doba projekta znaša 15 let, pri čemer se bo upravljanje s projektom začelo v letu 2022. Denarni tok projekta sestoji iz stroška investicije, operativnega denarnega toka ter preostanka vrednosti, kakor so predstavljeni v nadaljevanju.

Pri analizi finančnih učinkov javnega naročila smo upoštevali 4 % diskontno stopnjo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

12.1. INVESTICIJA

Projekt »Upravljanje in vzdrževanje avtobusnih nadstrešnic v Mestni občini Maribor« predvideva med drugim tudi postavitve najmanj 20 novih avtobusnih nadstrešnic v letu 2022. Strošek postavitve nadstrešnice smo ocenili na 8.272 EUR brez DDV, kakor je podrobneje pojasnjeno v 6. poglavju, v izračunu finančne analize pa smo v skladu z Uredbo upoštevali vrednost investicije v stalnih cenah z vključenim 22 % DDV, ki znaša za vseh 20 nadstrešnic skupaj 201.837 EUR z DDV.

Tabela 7: Ocenjena vrednost investicije v primeru javnega naročila v stalnih cenah v EUR, avgust 2021

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
Postavitev nadstrešnic	165.440	36.397	201.837
SKUPAJ	165.440	36.397	201.837

Nadalje je v tem poglavju opredeljen operativni denarni tok projekta.

12.2. OPERATIVNI DENARNI TOK PROJEKTA

Operativni denarni tok tvorijo prihodki in odhodki projekta v njegovem operativnem obdobju, ki znaša 15 let. Z vidika časovnice smo upoštevali, da se bo izvajanje storitve začelo januarja 2022.

12.2.1. Prihodki

Prihodki javnega partnerja sestojijo iz zaračunane občinske takse za oglaševanje ter zaračunane uporabnine za zemljišče.

Občinska taksa za oglaševanje

Prihodke iz naslova občinske takse za oglaševanje na 225 nadstrešnicah smo ocenili na 87.188 EUR letno. Pri tem smo upoštevali povprečno vrednost občinske takse za posamezno nadstrešnico v višini 387,50 EUR letno, čeprav bo v praksi taksa za posamezne nadstrešnice variirala - zlasti odvisno od tega, ali so opremljene s svetlobnimi vetrinami ali ne. Omenjeni prihodek je tudi skladen z oceno promotorja iz vloge promotorja, da bi občinska taksa za oglaševanje za 160 nadstrešnic znašala 62.000 EUR brez DDV letno.

Nadomestilo za uporabo javnega zemljišča

Prihodke iz naslova nadomestila za uporabo javnega zemljišča smo ocenili na 16.092 EUR brez DDV letno. Pri tem smo upoštevali povprečno vrednost nadomestila za posamezno mesto oglaševanja v višini 71,52 EUR brez DDV letno. Omenjeni prihodek je tudi skladen z oceno promotorja iz vloge promotorja, da bi nadomestilo za uporabo javnega zemljišča za 160 nadstrešnic znašalo 11.443 EUR brez DDV letno.

12.2.2. Odhodki

Odhodki MO Maribor sestojijo iz vzdrževanja avtobusnih postaj in nadstreškov v ocenjeni vrednosti 116.797 EUR brez DDV oziroma 137.852 EUR z DDV. V oceni stroška vzdrževanja smo upoštevali sledeče postavke:

- čiščenje 225 avtobusnih postaj v višini 52.266 EUR brez DDV letno oziroma 63.765 EUR z DDV letno, kar vključuje 12 rednih mesečnih čiščenj in 4 izredna čiščenja na leto. Ocena temelji na prejeti informativni ponudbi družbe Snaga d.o.o. z dne 21.9.2021, v kateri Snaga d.o.o. ponuja čiščenje avtobusnih postaj v višini 174,22 EUR brez DDV oziroma 212,55 EUR z DDV za 12 avtobusnih postaj.
- strošek menjave stekel smo ocenili na 250 EUR brez DDV za 1 menjavo. Ocenjujemo, da bo v 1 letu potrebno zamenjati del steklenih površin na 15 % vseh avtobusnih postaj oziroma na 33,75 avtobusnih postajah. Skupni strošek menjave stekel znaša 8.438 EUR brez DDV oziroma 10.294 EUR z DDV letno.
- strošek zavarovanja smo na podlagi dosedanjega stroška koncesionarja ocenili na 21.094 EUR brez DDV letno in vključuje zavarovanje avtobusnih nadstrešnic za požar, vandalizem, lom stekla, udarec neznanega motornega vozila in podobno.
- ostale stroške smo ocenili na 35.000 EUR brez DDV oziroma 42.700 EUR z DDV letno in vključuje stroške odstranjevanja grafitov, čiščenja odtokov na strehi, skrb za opremo (vozni redi, klopce...) in podobno.

V finančni analizi smo upoštevali strošek 137.852 EUR z DDV letno, saj MO Maribor nima pravice do odbitka DDV. Omenjeni letni strošek vzdrževanja se nanaša na 225 nadstrešnic, kar pomeni, da znaša letni strošek vzdrževanja za 1 nadstrešnico 613 EUR z DDV oziroma za 10 nadstrešnic 6.127 EUR z DDV.

12.3. PREOSTANEK VREDNOSTI PROJEKTA

Preostanek vrednosti smo ocenili na 21.507 EUR, upoštevajoč strošek postavitve nadstrešnic v višini 165.440 EUR brez DDV in 6 % amortizacijsko stopnjo za dele gradbenih objektov.

12.4. PRIKAZ FINANČNIH DENARNIH TOKOV IN FINANČNIH KAZALNIKOV ZA MO MARIBOR

V spodnji tabeli so prikazani finančni kazalniki za vzdrževanje nadstrešnic v MO Maribor v primeru javnega naročila. Kot je razvidno je neto sedanja vrednost projekta negativna in znaša -566.518 EUR.

Tabela 8: Finančni kazalniki za javno naročilo z vidika MO Maribor

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-566.518 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	-2,92
Količnik relativne koristnosti	0,67
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne

12.5. PRIMERJAVA MED FINANČNIH KAZALNIKI IZVEDBE PROJEKTA Z JAVNIM NAROČILOM OZIROMA JZP

Primerjava finančnih kazalnikov izvedbe projekta z javnim naročilom oziroma z javno-zasebnim partnerstvom nam pokaže, da je z vidika MO Maribor finančno bolj smiselno izvesti projekt z javno-zasebnim partnerstvom. V slednjem primeru namreč MO Maribor doseže pozitivno neto sedanjo vrednost projekta, za razliko od javnega naročila, kjer je neto sedanja vrednost negativna, kakor je razvidno iz spodnje tabele.

Tabela 9: Primerjava finančnih kazalnikov z vidika MO Maribor

Finančni kazalnik	Javno naročilo	JZP
Neto sedanja vrednost (NSV)	-566.518 €	981.327 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	n/a	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	-2,92	n/a
Količnik relativne koristnosti	0,67	n/a
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	2 leti

Tabela 10: Finančni denarni tok za projekt vzdrževanja nadstrešnic v MO Maribor z vidika javnega naročila, stalne cene avgust 2021

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8
Koledarska leta	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
1. Investicija	-	-201.837	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok								
Prihodki	-	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280
občinska taksa za oglaševanje	-	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
nadomestilo za uporabo javnega zemljišča	-	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092
Odhodki	-	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852
vzdrževanje nadstreškov	-	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852
2. Operativni denarni tok	-	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	-	-236.409	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572
Diskontirani neto denarni tok	-	-227.316	-31.964	-30.734	-29.552	-28.416	-27.323	-26.272
Diskontirane vrednosti koristi	-	99.308	95.488	91.815	88.284	84.889	81.624	78.484
Diskontirane vrednosti stroškov	-	326.624	127.452	122.550	117.836	113.304	108.946	104.756
Doba vračanja naložbe	-	-227.316	-259.280	-290.015	-319.567	-347.983	-375.306	-401.578

TEST JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA – UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH NADSTREŠNIC V MO MARIBOR

Leta projekta	9	10	11	12	13	14	15	16
Koledarska leta	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok								
Prihodki	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280
občinska taksa za oglaševanje	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
nadomestilo za uporabo javnega zemljišča	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092
Odhodki	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852
vzdrževanje nadstreškov	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852	-137.852
2. Operativni denarni tok	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	21.507
NETO DENARNI TOK	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-34.572	-13.065
Diskontirani neto denarni tok	-25.262	-24.290	-23.356	-22.457	-21.594	-20.763	-19.965	-7.254
Diskontirane vrednosti koristi	75.466	72.563	69.772	67.089	64.508	62.027	59.642	69.290
Diskontirane vrednosti stroškov	100.727	96.853	93.128	89.546	86.102	82.790	79.606	76.544
Doba vračanja naložbe	-426.839	-451.129	-474.485	-496.942	-518.536	-539.299	-559.263	-566.518

13. EKONOMSKA ANALIZA

Ekonomska analiza vsebuje vrednotenje drugih stroškov in koristi ter presojo upravičenosti (ex-ante) v ekonomski dobi z izdelavo ekonomske ocene ter izračunom ekonomskih kazalnikov po statični in dinamični metodi (doba vračanja investicijskih sredstev, neto sedanja vrednost, interna stopnja donosnosti, relativna neto sedanja vrednost in/ali količnik relativne koristnosti) skupaj s predstavitvijo učinkov, ki se ne dajo ovrednotiti z denarjem. V njej je tako predstavljen ekonomski denarni tok investicije ter ekonomski kazalniki, ki poleg finančnih učinkov vključujejo tudi oceno ekonomskih koristi in stroškov projekta. Na njihovi podlagi se presoja ekonomska upravičenost investicije. Tako je poleg pričakovanih prihodkov in odhodkov iz finančne analize potrebno oceniti tudi ekonomske koristi, ki jih bo družba imela z izvedbo obravnavane investicije. Te koristi so težje oprijemljive in zato tudi težje ocenljive. Tudi te koristi je potrebno oceniti v denarni obliki, kadar je to mogoče, da se lahko oceni družbeno-ekonomska korist naložbe. Če naložba nima pozitivnih ekonomskih rezultatov, je naložba z družbenega vidika neupravičena.

Vsi ekonomski izračuni temeljijo na »metodi prirasta«, kar pomeni, da smo pri oceni ekonomskih posledic projekta upoštevali le tiste družbene koristi, ki so posledica projekta.

Za preračun bodočih denarnih tokov na sedanjo vrednost smo uporabili 5 % ekonomsko diskontno stopnjo.

Za izvedbo ekonomske analize smo finančno ovrednotili sledeče posredne učinke investicije:

- davki in prispevki, vključeni v ceno investicije
- povečanje BDP zaradi multiplikativnega učinka investicije

Pri izračunu ekonomskih kazalnikov smo uporabili 5 % ekonomsko diskontno stopnjo.

13.1. DAVKI IN PRISPEVKI, VKLJUČENI V CENO INVESTICIJE

Za preračun stroškov investicije in vzdrževanja v primeru javnega naročila smo uporabili konverzijski faktor 0,70. Ocenjujemo, da struktura investicije vključuje 65 % materiala in 35 % delovne sile. Vrednost investicije vsebuje 22 % DDV ($1/1,22 = 0,82$). V stroških delovne sile je 40 % davkov in prispevkov. Neto delež materiala znaša $0,82 * 0,65 = 0,53$, medtem ko neto delež delovne sile znaša $0,82 * 0,35 * (1 - 0,40) = 0,17$. Konverzijski faktor tako znaša $0,53 + 0,17 = 0,70$. Delež davkov in prispevkov v celoti je 0,30.

13.2. POVEČANJE BDP ZARADI MULTIPLIKATIVNEGA UČINKA INVESTICIJE

V skladu z ekonomsko teorijo in prakso, vsaka investicija poveča potrošnjo in posledično bruto družbeni proizvod (BDP) družbe. Pri tem pa se je pomembno zavedati, da investicija poveča BDP družbe za več, kot pa sama znaša. Ta učinek imenujemo multiplikacijski učinek investicije in je različen od panoge do panoge. V gradbeništvu znaša multiplikacijski učinek od 2,2 – 2,5²⁸ in ima kot tak izjemno pomemben vpliv na ostale dejavnosti. Z drugimi besedami, povečanje investicije v gradbeništvu za 1 enoto, bo povečalo BDP družbe za 2,2 – 2,5 enote. Za potrebe ekonomske analize smo upoštevali investicijski multiplikator v višini 2,2, od tako dobljenega povečanja BDP pa smo odšteli predmetno investicijo. Neto multiplikativni učinek, ki ga bo predmetna investicija povzročila, smo upoštevali v letih 2022-2024.

13.3. EKONOMSKE KORISTI, KI JIH NI BILO MOŽNO OVREDNOTITI

Predmetna investicija bo imela tudi določene ekonomske koristi, ki jih ni bilo moč ovrednotiti. Ekonomske koristi ter cilji, ki jih bo prinesel projekt in jih ni možno ovrednotiti,

²⁸ Gospodarska zbornica Slovenije, Neugodna slika gradbeništvu v Sloveniji – slovensko gradbeništvo je pred izjemno zahtevnimi izzivi, 24.11.2010

so:

- vzpostaviti dolgoročen, trajen, enoten in stabilen sistem vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor brez dodatnega obremenjevanja mestnega proračuna,
- ohranitev in izboljšanje obstoječega stanja avtobusnih nadstrešnic,
- skrbeti za javno zdravje in zmanjševati možnosti prenosa okužb (npr. SARS-CoV-2) med uporabniki avtobusnih nadstrešnic,
- vzpostavitev dodatnih nadstrešnic, ki bodo omogočale poenotenje videza avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor,
- vplivati na umirjanje prometa,
- ohranitev in izboljšati vpliv na okolje s primerno oglaševalsko opremo,
- izboljšanje urbanistične podobe mesta,
- spodbuditi občane in druge prebivalce k uporabi mestnega prometa,
- izboljšanje izgleda mesta,
- izboljšanje prometne varnosti in nemotenega transporta uporabnikov javnih površin,
- dvig življenjske ravni in kakovosti življenja občanov in
- znižanje stroškov vzdrževanja in čiščenja javnih površin.

V spodnji tabeli so prikazani ekonomski kazalniki projekta z vidika javnega naročila in javno-zasebnega partnerstva. Kot je razvidno, je z upoštevanjem širših družbenih koristi investicija upravičljiva v primeru javno-zasebnega partnerstva, saj MO Maribor doseže pozitivno neto sedanja vrednost projekta, ki znaša 1.094.087 EUR. Investicija je upravičena iz naslova širših družbeno ekonomskih koristi, ki jih prinaša družbi.

Tabela 11: Ekonomski kazalniki projekta z vidika MO Maribor

Ekonomski kazalnik	Javno naročilo	JZP
Neto sedanja vrednost (NSV)	-47.477 €	1.094.087 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-1,58%	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	n/a	n/a
Količnik relativne koristnosti	0,95	n/a
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	2 leti

Tabela 12: Ekonomski denarni tok projekta z javnim naročilom z vidika MO Maribor

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8
Koledarska leta	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
1. Investicija	-	-125.734	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok								
Prihodki	-	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280
občinska taksa za oglaševanje	-	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
nadomestilo za uporabo javnega zemljišča	-	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092
Odhodki	-	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174
poslovni odhodki	-	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174
2. Operativni denarni tok	-	6.106	6.106	6.106	6.106	6.106	6.106	6.106
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	-	-119.629	6.106	6.106	6.106	6.106	6.106	6.106
Diskontirani neto denarni tok	-	-113.932	5.538	5.274	5.023	4.784	4.556	4.339
Diskontirane vrednosti koristi	-	98.362	93.678	89.217	84.969	80.922	77.069	73.399
Diskontirane vrednosti stroškov	-	212.294	88.140	83.943	79.946	76.139	72.513	69.060
Doba vračanja naložbe	-	-113.932	-108.394	-103.120	-98.097	-93.313	-88.757	-84.418

Leta projekta	9	10	11	12	13	14	15	16
Koledarska leta	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok								
Prihodki	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280	103.280
občinska taksa za oglaševanje	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
nadomestilo za uporabo javnega zemljišča	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092	16.092
Odhodki	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174
poslovni odhodki	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174	-97.174
2. Operativni denarni tok	6.106	6.106	6.106	6.106	6.106	6.106	6.106	6.106
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	18.496
NETO DENARNI TOK	6.106	6.106	6.106	6.106	6.106	6.106	6.106	24.602
Diskontirani neto denarni tok	4.132	3.936	3.748	3.570	3.400	3.238	3.084	11.834
Diskontirane vrednosti koristi	69.904	66.575	63.405	60.386	57.510	54.772	52.163	49.679
Diskontirane vrednosti stroškov	65.771	62.639	59.657	56.816	54.110	51.534	49.080	46.743
Doba vračanja naložbe	-80.286	-76.350	-72.602	-69.032	-65.632	-62.394	-59.311	-47.477

Tabela 13: Ekonomski denarni tok projekta z javno-zasebnim partnerstvom z vidika MO Maribor

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8
Koledarska leta	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-	-	-	-	-	-	-	-
Prihodki	-	153.364	153.364	153.364	87.188	87.188	87.188	87.188
občinska taksa za oglaševanje	-	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
povečanje BDP zaradi multiplikacijskega učinka	-	66.176	66.176	66.176	-	-	-	-
Odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
poslovni odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-	153.364	153.364	153.364	87.188	87.188	87.188	87.188
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	-	153.364	153.364	153.364	87.188	87.188	87.188	87.188
Diskontirani neto denarni tok	-	146.060	139.105	132.481	71.729	68.314	65.061	61.963
Diskontirane vrednosti koristi	-	146.060	139.105	132.481	71.729	68.314	65.061	61.963
Diskontirane vrednosti stroškov	-	-	-	-	-	-	-	-
Doba vračanja naložbe	-	146.060	285.166	417.647	489.376	557.690	622.751	684.713

Leta projekta	9	10	11	12	13	14	15	16
Koledarska leta	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-	-	-	-	-	-	-	-
Prihodki	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
občinska taksa za oglaševanje	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
povečanje BDP zaradi multiplikacijskega učinka	-	-	-	-	-	-	-	-
Odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
poslovni odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	18.496
NETO DENARNI TOK	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	87.188	105.684
Diskontirani neto denarni tok	59.012	56.202	53.526	50.977	48.549	46.237	44.036	50.836
Diskontirane vrednosti koristi	59.012	56.202	53.526	50.977	48.549	46.237	44.036	41.939
Diskontirane vrednosti stroškov	-	-	-	-	-	-	-	-
Doba vračanja naložbe	743.725	799.927	853.452	904.429	952.978	999.216	1.043.251	1.094.087

14. OCENA UPRAVIČENOSTI IZVEDBE PROJEKTA

Na podlagi vsebine tega dokumenta lahko zaključimo, da je investicija upravljanja in vzdrževanja avtobusnih nadstrešnic v MO Maribor primerna za izvedbo ter da je ekonomsko upravičena. Za realizacijo projekta je primerna varianta s podelitvijo koncesije storitev.

Skladno s predmetnim Testom javno-zasebnega partnerstva znaša vložek MO Maribor v projekt 241.386 EUR z DDV, kar v naravi predstavlja odpoved nadomestilu za uporabo javnega zemljišča za celotno 15-letno obdobje projekta. Ocenjeni prihodki MO Maribor iz koncesijskega razmerja na ravni projekta znašajo 1.307.813 EUR, projekt pa se bo izvajal skladno s predvidenim časovnim načrtom.