

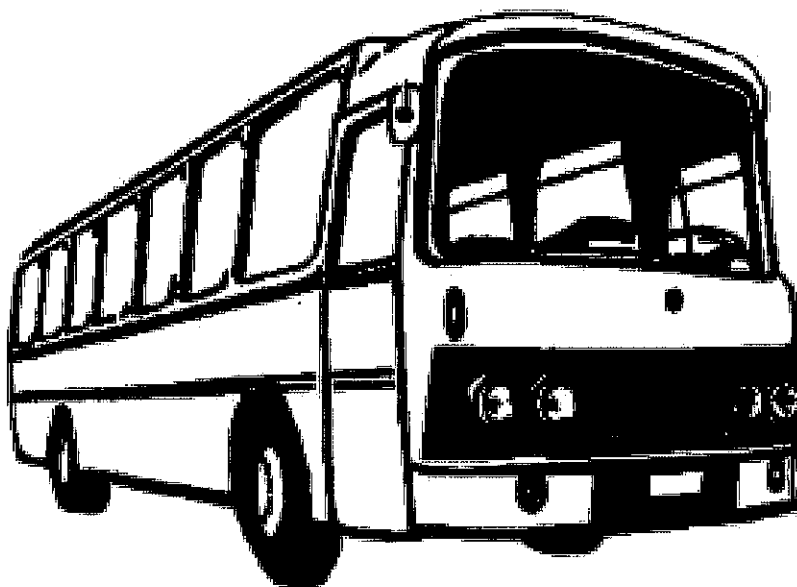


MESTNA OBČINA KRANJ
Slovenski trg 1
4000 Kranj

PROJEKT:

IZVAJANJE LINIJSKEGA MESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V
MESTNI OBČINI KRANJ

OCENA IZVEDLJIVOSTI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA




Naročnik:	MESTNA OBČINA KRANJ
Projekt:	»Izvajanje linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj«
Dokument:	Ocena izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva
Kraj in datum:	Kranj, marec 2013




Mestna občina Kranj
Slovenski trg 1
4000 Kranj

PODPISI


INVESTITOR

NAZIV	Mestna občina Kranj
NASLOV	Slovenski trg 1, 4000 Kranj
ODGOVORNA OSEBA	g. Mohor Bogataj, župan
Kranj, marec 2013	 (Žig in podpis)

IZDELIOVALEČ OCENE IZVEDLJIVOSTI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

NAZIV	JHP projektne rešitve d.o.o.
NASLOV	Cesta talcev 5, 1230 Domžale
ODGOVORNA OSEBA	mag. Jana Habjan Piletič, direktorica
Domžale, marec 2013	 (Žig in podpis)

OSEBE ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

NAZIV	Mestna občina Kranj
NASLOV	Slovenski trg 1, 4000 Kranj
ODGOVORNA OSEBA	dr. Mitja Pavliha, načelnik Urada za gospodarstvo in gospodarske javne službe
Kranj, marec 2013	 (Žig in podpis)

2



DEFINICIJE KLJUČNIH POJMOV

»**Javni interes**« je z zakonom ali na njegovi podlagi izdanim predpisom določena splošna korist.

»**Javni partner**« je Mestna občina Kranj, ki ima ob ugotovitvi javnega interesa ter z izdelano oceno izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva, namen izvajanja projekta javno-zasebnega partnerstva.

»**Zasebni partner**« je gospodarski subjekt, pravna ali fizična oseba (v našem primeru zasebni partner), ki ga/jih bo javni partner, (v konkretnem primeru Mestna občina Kranj), izbral v transparentnem postopku izbire v skladu z Zakonom o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/2006 – v nadaljevanju ZJZP) in razpisno dokumentacijo.

»**Postopek izbire zasebnega partnerja**« je transparenten postopek izbire gospodarskega subjekta, pravne ali fizične osebe v skladu z ZJZP in razpisno dokumentacijo, ki bo z javnim partnerjem sodeloval pri izpeljavi projekta javno-zasebnega partnerstva.

»**Razmerje javno-zasebnega partnerstva**« je razmerje med javnim in zasebnim partnerjem v zvezi z javno-zasebnim partnerstvom. Razmerje javno-zasebnega partnerstva se lahko izvaja kot razmerje pogodbenega partnerstva (pogodbeno partnerstvo) ali razmerje statusnega partnerstva (statusno partnerstvo).

»**Pogodbeno partnerstvo**« je oblika razmerja javno-zasebnega partnerstva, ki se lahko izvaja kot javno-naročniško partnerstvo ali koncesijsko partnerstvo.

»**Koncesijsko razmerje**« je dvostransko pravno razmerje med Mestno občino Kranj kot koncedentom in pravno ali fizično osebo kot koncesionarjem (zasebni partner), v katerem koncedent podeli koncesionarju posebno ali izključno pravico izvajati gospodarsko javno službo oziroma drugo dejavnost v javnem interesu.

»**Posebna ali izključna pravica**« je pravica, ki jo podeli Mestna občina Kranj in katere namen ali posledica je omejitev pravic izvajanja dejavnosti na zasebnega partnerja.



KAZALO VSEBINE

PODPISI	2
<i>INVESTITOR</i>	2
<i>IZDELOVALEC OCENE IZVEDLJIVOSTI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA</i>	2
<i>OSEBE ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE</i>	2
DEFINICIJE KLJUČNIH POJMOV	3
KAZALO VSEBINE	4
KAZALO TABEL	6
KAZALO SLIK	6
1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN OSTALIH ODGOVORNIH OSEBAH	7
1.1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU	7
1.2. OSNOVNI PODATKI O IZDELOVALCU OCENE IZVEDLJIVOSTI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	7
1.3. OSNOVNI PODATKI O OSEBAH ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE PROJEKTNE IN INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	8
2. UVOD IN PREDSTAVITEV PROJEKTA	9
2.1. PREDSTAVITEV PROJEKTA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA	9
3. PРАВNA PODLAGA	12
4. IDENTIFIKACIJA JAVNEGA INTERESA	14
4.1. STRATEGIJE IN RAZVOJNI PROGRAMI, KI SO V SKLADU S CILJI PROJEKTA.....	14
4.1.1. <i>Strategija trajnostnega razvoja Mestne občine Kranj 2009-2023</i>	14
4.1.2. <i>Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS)</i>	15
4.1.3. <i>Program reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji</i>	18
5. OPIS IN CILJI PROJEKTA	20
5.1. OPIS OBSTOJEČEGA STANJA	20
5.2. UKREPI ZA SPREMEMBE MPP V MO KRANJ	25
5.2.1. <i>Predstavitev variant</i>	25
5.2.1.1. <i>Varianta 1</i>	26
5.2.1.2. <i>Varianta 2</i>	26
5.2.1.3. <i>Finančni kazalniki variante 2 A</i>	27
5.3. NAMEN IN TERMINSKI OKVIR PROJEKTA	29
5.3.1. <i>Namen projekta javno-zasebnega partnerstva</i>	29
5.3.2. <i>Časovne aktivnosti vezane na izvedbo projekta</i>	29
5.4. RAZLOGI ZA NAMERO PO IZVEDBI PROJEKTA.....	29
6. OPREDELITEV JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA	31
6.1. OSNOVNE ZNAČILNOSTI, PREDNOSTI IN SLABOSTI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA	31
6.1.1. <i>Glavne ekonomske značilnosti javno-zasebnega partnerstva</i>	32



6.1.2.	<i>Prednosti javno-zasebnega partnerstva</i>	33
6.2.	OBLIKE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	34
6.2.1.	<i>Javno-naročniško partnerstvo</i>	34
6.2.2.	<i>Koncesijsko partnerstvo</i>	35
6.2.3.	<i>Statusno partnerstvo</i>	36
6.3.	PREDLOG OPTIMALNEGA MODELA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA	37
6.4.	TEMELJNA NAČELA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA	38
7.	SWOT ANALIZA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	41
7.1.	SWOT ANALIZA POGODBENEGA MODELA	42
8.	FINANČNO – EKONOMSKA ANALIZA	44
8.1.	IZHODIŠČA ZA IZRAČUN FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE	44
8.2.	POVZETEK FINANČNE ANALIZE	46
8.3.	POVZETEK EKONOMSKE ANALIZE.....	52
8.3.1.	<i>Ekonomska analiza stroškov in koristi projekta javno-zasebnega partnerstva</i>	53
8.3.1.1.	Faza 1 – davčni popravki	54
8.3.1.2.	Faza 2 – popravki zaradi eksternalij	54
8.3.1.3.	Faza 3 – od tržnih do obračunskih cen.....	55
8.3.1.4.	Diskontiranje.....	55
8.3.1.5.	Izračun ekonomske stopnje donosnosti	55
8.4.	ANALIZA TVEGANJ.....	56
9.	POVZETEK IN UGOTOVITVE.....	60
PRILOGA	64
PRIKAZ FINANČNEGA TOKA PROJEKTA ZA OBDOBJE 10 LET V STALNIH CENAH.....		64
<i>Varianta 2 A – možnost 1</i>		64
<i>Varianta 2 A – možnost 2</i>		66
<i>Varianta 2 A – možnost 3</i>		69
PRIKAZ FINANČNEGA TOKA PROJEKTA ZA OBDOBJE 10 LET V TEKOČIH CENAH.....		71
<i>Varianta 2 A – možnost 1</i>		71
<i>Varianta 2 A – možnost 2</i>		73
<i>Varianta 2 A – možnost 3</i>		76
PRIKAZ ANALIZE STROŠKOV IN KORISTI PROJEKTA V STALNIH CENAH		79
<i>Varianta 2 A – možnost 1</i>		79
<i>Varianta 2 A – možnost 2</i>		81
<i>Varianta 2 A – možnost 3</i>		83
PRIKAZ ANALIZE STROŠKOV IN KORISTI PROJEKTA V TEKOČIH CENAH.....		85
<i>Varianta 2 A – možnost 1</i>		85
<i>Varianta 2 A – možnost 2</i>		87
<i>Varianta 2 A – možnost 3</i>		89
PRIKAZ KLJUČNIH EKONOMSKIH KAZALNIKOV PROJEKTA.....		91



KAZALO TABEL

TABELA 1: CENE VOZOVNIC MESTNEGA AVTOBUSNEGA PREVOZA V MOK IN PRIMERJAVA Z LJUBLJANO TER MARIBOROM	21
TABELA 2: PRIKAZ RAZLIČNIH MOŽNOSTI VARIANTE 2 A ZA IZVAJANJE MPP V MOK	28
TABELA 3: PREDVIDEN ČASOVNI OKVIR IZVEDBE PROJEKTA PO MODELU JZP	29
TABELA 4: CILJI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA	32
TABELA 5: SWOT ANALIZA PREDSTAVLJENEGA POGODBENEGA MODELA	42
TABELA 6: PRIKAZ OBSTOJEČEGA STANJA (LETO 2011) POSLOVANJA Z MPP V MOK	44
TABELA 7: PRIKAZ ŠTEVILA PRODANIH VOZOVNIC IN PRIHODEK OD NJIHOVE PRODAJE NA LETO MPP V MOK	46
TABELA 8: PRIKAZ FINANČNIH KAZALNIKOV ZA MOŽNOST 1 VARIANTE 2 A IZVAJANJA MPP V MOK (STALNE CENE)	47
TABELA 9: PRIKAZ FINANČNIH KAZALNIKOV ZA MOŽNOST 1 VARIANTE 2 A IZVAJANJA MPP V MOK (TEKOČE CENE)	48
TABELA 10: PRIKAZ FINANČNIH KAZALNIKOV ZA MOŽNOST 2 VARIANTE 2 A IZVAJANJA MPP V MOK (STALNE CENE)	49
TABELA 11: PRIKAZ FINANČNIH KAZALNIKOV ZA MOŽNOST 2 VARIANTE 2 A IZVAJANJA MPP V MOK (TEKOČE CENE)	50
TABELA 12: PRIKAZ FINANČNIH KAZALNIKOV ZA MOŽNOST 3 VARIANTE 2 A IZVAJANJA MPP V MOK (STALNE CENE)	51
TABELA 13: PRIKAZ FINANČNIH KAZALNIKOV ZA MOŽNOST 3 VARIANTE 2 A IZVAJANJA MPP V MOK (TEKOČE CENE)	52
TABELA 14: PRIKAZ EKONOMSKI KAZALNIKOV CBA ANALIZE ZA VSE MOŽNOSTI ZA VARIANTO 2 A	56
TABELA 15: ANALIZA TVEGANJ ZA OBRAVNAVAN PROJEKT JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA	58
TABELA 16: POSLOVNI IZKAZ IZVAJANJA MPP ZA OBDOBJE 10 LET - VARIANTA 2 A – MOŽNOST 1, STALNE CENE	64
TABELA 17: POSLOVNI IZKAZ IZVAJANJA MPP ZA OBDOBJE 10 LET - VARIANTA 2 A – MOŽNOST 2, STALNE CENE	66
TABELA 18: POSLOVNI IZKAZ IZVAJANJA MPP ZA OBDOBJE 10 LET - VARIANTA 2 A – MOŽNOST 3, STALNE CENE	69
TABELA 19: POSLOVNI IZKAZ IZVAJANJA MPP ZA OBDOBJE 10 LET - VARIANTA 2 A – MOŽNOST 1, TEKOČE CENE	71
TABELA 20: POSLOVNI IZKAZ IZVAJANJA MPP ZA OBDOBJE 10 LET - VARIANTA 2 A – MOŽNOST 2, TEKOČE CENE	73
TABELA 21: POSLOVNI IZKAZ IZVAJANJA MPP ZA OBDOBJE 10 LET - VARIANTA 2 A – MOŽNOST 3, TEKOČE CENE	76
TABELA 22: ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI IZVAJANJA MPP ZA OBDOBJE 10 LET - VARIANTA 2 A – MOŽNOST 1, STALNE CENE	79
TABELA 23: ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI IZVAJANJA MPP ZA OBDOBJE 10 LET - VARIANTA 2 A – MOŽNOST 2, STALNE CENE	81
TABELA 24: ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI IZVAJANJA MPP ZA OBDOBJE 10 LET - VARIANTA 2 A – MOŽNOST 3, STALNE CENE	83
TABELA 25: ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI IZVAJANJA MPP ZA OBDOBJE 10 LET - VARIANTA 2 A – MOŽNOST 1, TEKOČE CENE	85
TABELA 26: ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI IZVAJANJA MPP ZA OBDOBJE 10 LET - VARIANTA 2 A – MOŽNOST 2, TEKOČE CENE	87
TABELA 27: ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI IZVAJANJA MPP ZA OBDOBJE 10 LET - VARIANTA 2 A – MOŽNOST 3, TEKOČE CENE	89
TABELA 28: PRIKAZ KLJUČNIH KAZALNIKOV ANALIZE STROŠKOV IN KORISTI ZA CELOTEN PROJEKT	91

KAZALO SLIK

SLIKA 1: SHEMA JAVNEGA MESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V MOK	20
SLIKA 2: PRIMERJAVA CENE VOZOVNIC MED MESTI LJUBLJANA, MARIBOR IN KRANJ	22
SLIKA 3: POVPREČNO ŠTEVILO PREPELJANIH POTNIKOV PO VRSTI VOZOVNICE V LETU 2011	24



Mestna občina Kranj
Slovenski trg 1
4000 Kranj

1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN OSTALIH ODGOVORNIH OSEBAH

1.1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU

NAZIV	Mestna občina Kranj
NASLOV	Slovenski trg 1, 4000 Kranj
KONTAKT	T: 04 237 30 00 F: 04 237 31 06 E: obcina.kranj@kranj.si I: http://www.kranj.si
MATIČNA ŠTEVILKA	5874653000
DAVČNA ŠTEVILKA	SI 55789935
ŠIFRA DEJAVNOSTI	O84.110 – Splošna dejavnost javne uprave
POSLOVNA BANKA	BANKA SLOVENIJE
ŠTEVILKA TRANSAKCIJSKEGA RAČUNA	IBAN SI56 0125 2010 0006 472 IBAN SI56 0125 2777 7000 080 IBAN SI56 0125 2849 0207 324 IBAN SI56 0125 2849 0208 973 IBAN SI56 0125 2849 0209 458
ODGOVORNA OSEBA	g. Mohor Bogataj, župan

1.2. OSNOVNI PODATKI O IZDELOVALCU OCENE IZVEDLJIVOSTI JAVNO- ZASEBNEGA PARTNERSTVA

NAZIV	JHP projektne rešitve d.o.o.
NASLOV	Cesta talcev 5, 1230 Domžale
KONTAKT	T: 01 724 46 06 F: 01 320 44 83 E: info@jhp.si I: http://www.jhp.si
MATIČNA ŠTEVILKA	3422526000
DAVČNA ŠTEVILKA	SI 13819364
ŠIFRA DEJAVNOSTI	M70.220 – Drugo podjetniško in pravno svetovanje
POSLOVNA BANKA	HYPO ALPE-ADRIA-BANK d.d.
ŠTEVILKA TRANSAKCIJSKEGA RAČUNA	IBAN SI56 3300 0000 2884 286
ODGOVORNA OSEBA	mag. Jana Habjan Piletič, direktorica



Mestna občina Kranj

Slovenski trg 1

4000 Kranj

1.3. OSNOVNI PODATKI O OSEBAH ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE PROJEKTNE IN INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

NAZIV	Mestna občina Kranj
NASLOV	Slovenski trg 1, 4000 Kranj
KONTAKT	T: 04 237 30 00 F: 04 237 31 06 E: obcina.kranj@kranj.si I: http://www.kranj.si
MATIČNA ŠTEVILKA	5874653000
DAVČNA ŠTEVILKA	SI 55789935
ŠIFRA DEJAVNOSTI	O84.110 – Splošna dejavnost javne uprave
POSLOVNA BANKA	BANKA SLOVENIJE
ŠTEVILKA TRANSAKCIJSKEGA RAČUNA	IBAN SI56 0125 2010 0006 472 IBAN SI56 0125 2777 7000 080 IBAN SI56 0125 2849 0207 324 IBAN SI56 0125 2849 0208 973 IBAN SI56 0125 2849 0209 458
ODGOVORNA OSEBA	dr. Mitja Pavliha, načelnik Urada za gospodarstvo in gospodarske javne službe



2. UVOD IN PREDSTAVITEV PROJEKTA

Ocena izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva za projekt »Izvajanje linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj« je izdelana za namen presoje, ali je naveden projekt izvedljiv v okviru javno-zasebnega partnerstva ter prikazuje modele javno-zasebnega partnerstva, ki jih pogojuje veljavna zakonodaja, pri čemer se prikaz strne z utemeljitvijo optimalnega modela glede na predmet ter finančne in ekonomske lastnosti konkretnega projekta.

Naročnik navedene ocene je Mestna občina Kranj, Slovenski trg 1, 4000 Kranj.

Ocena izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva je del obstoječe investicijske dokumentacije v okviru projekta »Podelitev koncesije za izvajanje linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj« in temelji na določbah 8. in 31. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/2006).

Namen študije je:

- izvesti presojo upravičenosti projekta v okviru javno-zasebnega partnerstva,
- preveriti obstoj javnega interesa in ostalih elementov pogojenih za izvedbo projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva,
- raziskati možne načine izvedbe javno-zasebnega partnerstva za konkretni projekt,
- opredeliti temeljne pravne elemente javno-zasebnega partnerstva, vključno s SWOT¹ analizo predmetnih modelov javno-zasebnega partnerstva in opredeliti podlage za vsebino akta o javno-zasebnem partnerstvu,
- opredeliti optimalni model in obliko javno-zasebnega partnerstva za konkretni projekt.

2.1 PREDSTAVITEV PROJEKTA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

Predmet projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva je prevzem izvajanja linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj s strani zasebnega partnerja, ki bo izbran skladno s temeljnimi načeli javno-zasebnega partnerstva in paralelni uporabi Zakona o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 128/06, 16/08, 19/10, 18/11, 43/12, 90/12, odslej: ZJN-2), na javnem razpisu za izbor zasebnega partnerja. Ključnega pomena pri izvedbi javno-zasebnega partnerstva je sledenje načelu transparentnosti, enakopravni obravnavi potencialnih ponudnikov ter zagotavljanju gospodarnosti projekta.

¹ SWOT analiza je analiza, ki predstavlja štiri ključne aspekte pri ocenjevanju projekta – prednosti, priložnosti, slabosti in nevarnosti – na podlagi teh je moč določiti strategijo vodenja projekta v njegovi ekonomski dobi.



Trenutno je na področju izvajanja linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj (v nadaljevanju MPP v MOK) na podlagi Odloka o organizaciji in načinu izvajanja javnega mestnega prometa, ki ga je sprejel Svet mestne občine Kranj na 28. seji dne 14. 11. 2001, sklenjena Koncesijska pogodba za organizacijo in izvajanje javnega mestnega potniškega prometa z izvajalcem Alpetour – potovalna agencija, d.d., Mirka Vadnova 8, 4000 Kranj. Pogodbeni stranki sta pogodbo podpisali 08.08.2002 za obdobje 10 let, z možnostjo podaljšanja do izbire novega koncesionarja, vendar največ za eno leto. Podaljšanje je bilo pravno opredeljeno v Dodatku št. 2 h Koncesijski pogodbi za organizacijo in izvajanje javnega mestnega potniškega prometa, sprejetim dne 31. 08. 2012. Rok za pridobitev novega izvajalca MPP v MOK je konec meseca avgusta 2013, saj se takrat konča že podaljšano koncesijsko razmerje s trenutnim izvajalcem.

MOK je sprejela Strategijo trajnostnega razvoja Mestne občine Kranj 2009 – 2023 na 25. redni seji Sveta mestne občine Kranj, 6. maja 2009. Gre za dokument, ki opredeljuje pogled na prihodnji razvoj MOK in predstavlja politično ter poslovno odločitev mestne občine v smeri dolgoročnega in celovitega razvoja. Skozi pripravo dokumenta so bile odkrite potrebe tako občanov, kot gospodarstva, občinske uprave ter ostalih institucij in na podlagi tega določene usmeritve in cilji. Vezano na javni potniški promet, pri čemer se je obravnavalo stanje v letu 2008, je bila opravljena anketa o njegovi uporabi. Izkazalo se je, da ga dobra polovica prebivalcev ne uporablja nikoli, tretjina redko in le majhen odstotek vsak dan. Najpomembnejša ugotovitev pa je bila ta, da bi 62 % občanov linijski mestni potniški promet uporabljalo, če bi se ta izboljšal. Na podlagi ostalih razvojnih trendov in smernic za ukrepanje, opredeljenih v predmetni Strategiji, natančneje pričakovanje velikih sprememb v prometu, je bila določena smer intervencije v izboljšanje stanja javnega prometa in trajnostne mobilnosti. Poleg tega se mestna občina tudi zaveda pomembnosti trenda zmanjševanja obremenjevanja okolja oziroma zavedanja posledic podnebnih sprememb tudi v lokalnih skupnostih. Vezano na navedena trenda se izpostavlja konkretna potreba po premišljeno načrtovanem sistemu mestnega potniškega prometa. Ta storitev namreč prinaša mnoge prednosti, najbolj očitne pa so predvsem zmanjšanje obremenjevanje mestnega okolja z manjšo obremenjenostjo z vozili (hitrejši promet, manjša zasedenost parkirišč, manj dejavnikov tveganja povezanih s prometno preobremenjenostjo v urbanih središčih).

Na podlagi navedenega je bila naročena izdelava Strategije mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, ki jo je pripravilo podjetje OMEGA CONSULT projektni management, d.o.o., Ljubljana novembra 2012. Namen izdelave naloge je bila priprava strategije mestnega potniškega prometa s predlaganimi in izmerjenimi učinki ukrepov za nadaljnji razvoj MPP. Predlogi ukrepov izhajajo iz izdelanih analiz terenskih raziskav, izvedenih in obdelanih anket, proučenih predlogov predstavnikov krajevnih skupnosti in MOK ter izdelanega makroskopskega prometnega modela. Oblikovani in



Mestna občina Kranj
Slovenski trg 1
4000 Kranj

izmerjeni učinki ukrepov predstavljajo osnovo za določitev prihodnjega standarda ponudbe MPP v MOK. Cilj naloge je oblikovanje ukrepov za zagotovitev kvalitetnega in usklajenega javnega prevoza potnikov v MOK v prihodnje, v obsegu obstoječih finančnih obveznosti MOK.

Prav tako je bilo pri izdelavi Ocene izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva upoštevano Revizijsko poročilo o izvajanju koncesijske pogodbe na področju linijskega mestnega prometa v Mestni občini Kranj, izdelano avgusta 2011 s strani podjetja Računovodsko in poslovno svetovanje Milena Gorjup s.p., Herbersteinova 45, 1000 Ljubljana.

Ocena izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva temelji na izhodiščih ter podatkih, predstavljenih v citirani dokumentaciji in Strategiji, pri čemer so upoštevani njeni izsledki in predlagane rešitve. V nadaljevanju so predstavljene variante izvedbe izboljšanja MPP v MOK, vključno z informativnimi izračuni finančnih kazalnikov za posamezne oz. predvidene rešitve. Gre za primere simulacij, ki služijo kot osnova za prihodnje odločanje, pri čemer se konkretizacija posamičnih postavk ter natančna razdelitev tveganj med javnim in zasebnim partnerjem konkretizira v fazi izbora izvajalca oz. zasebnega partnerja.

Ocena izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva pri oceni projekta bazira na podatkih in informacijah iz predložene in razpoložljive dokumentacije, ki vključuje trenutno veljaven Odlok o organizaciji in načinu izvajanja javnega mestnega prometa, obstoječo Koncesijsko pogodbo za organizacijo in izvajanje javnega mestnega potniškega prometa, Strategijo mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, Poročilo o izvajanju koncesijske pogodbe v letu 2011 s strani Alpetour d.d. ter finančne postavke v okviru proračuna oz. načrta razvojnih programov MKO.

Potrebno je izpostaviti dejstvo, da so vsi finančni izidi na katerih temelji Ocena, rezultat predhodno pridobljenih podatkov s strani MOK ter izhodišč, prikazanih v Strategiji mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, ki ga je novembra 2012 izdelalo podjetje OMEGA CONSULT d.o.o. Vprašanje morebitnih dodatnih potencialov za izboljšanje sistema MPP je predmet opredelitve v okviru javnega razpisa, kjer se navedeni vidiki lahko ustrezno pravno in ekonomsko ovrednotijo.



3. PRAVNA PODLAGA

V okviru navedenega projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva je ključnega pomena preverba ali so izpolnjeni obligatorni zakonski elementi za nastanek in obstoj javno-zasebnega partnerstva in sicer:

- obstoj javnega interesa,
- delitev tveganj med javnega in zasebnega partnerja,
- obstoj interesa s strani ključnih strank torej javnega in zasebnega partnerja za realizacijo projekta.

V kolikor se na ustreznih pravnih podlagah izkaže, da je ureditev vprašanja izvajanja mestnega potniškega prometa v MOK utemeljena z javnim interesom, da gre hkrati z ureditvijo pravic in obveznosti razdeljenih med javnega in zasebnega partnerja za preplet gospodarnega, sprejemljivega in obvladljivega načina delitve tveganj ter da tako javni kot zasebni partner ugotavljata podlage za izvedljivost projekta, gre zaključiti, da so podane pravne podlage za umestitev projekta v okvir definicije javno-zasebnega partnerstva.

Pri izdelavi študije so bili upoštevani sledeči predpisi:

- Zakon o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list št. 127/2006, v nadaljevanju: ZJZP);
- Zakon o gospodarskih javnih službah (Uradni list št. 32/1993, 30/1998-ZZLPPO, 127/2006-ZJZP in 38/2010-ZUKN, 57/2011);
- Zakon o javnem naročanju (Uradni list št. 12/2013);
- Zakon o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/2011 – UPB4, 110/2011-ZDIU12);
- Zakon za uravnoteženje javnih financ (Uradni list RS, št. 40/2012, 55/2012 Skl.US: U-I-162/12-5, Up-626/12-5, 96/2012-ZPIZ-2, 104/2012-ZIPRS1314, 105/2012);
- Zakon o davku na dodano vrednost (Uradni list RS, št. 13/2011 – UPB3, 18/2011, 78/2011, 38/2012, 40/2012-ZUJF, 83/2012);
- Zakon o financiranju občin (Uradni list RS, št. 123/2006, 101/2007 Odl.US: U-I-24/07-66, 57/2008, 94/2010-ZIU, 36/2011, 40/2012-ZUJF);
- Zakon o integriteti in preprečevanju korupcije (Uradni list RS, št. 69/2011-UPB2);
- Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/2010, 48/2012);
- Zakon o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 131/2006 (5/2007 popr.), 123/2008, 28/2010, 49/2011, 40/2012-ZUJF, 57/2012);
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavanje investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010);



- o Odlok o Svetu Vlade Republike Slovenije za javno-zasebno partnerstvo (Uradni list RS, št. 61/2007, 36/2009);
- o Odlok o ureditvi in pravilih cestnega prometa v Mestni občini Kranj (Uradni list RS, št. 55/2011);
- o Pravilnik o vsebini upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva (Uradni list RS, št. 32/2007);
- o Pravilnik o vsebini in načinu vodenja evidenc projektov javno-zasebnega partnerstva in sklenjenih pogodb v okviru javno-zasebnega partnerstva (Uradni list RS, št. 56/2007 – UPB1);
- o Direktiva 2004/18/ES z dne 31.03.2004;
- o Obligacijski zakonik (Uradni list RS, št. 97/2007-UPB1).



4. IDENTIFIKACIJA JAVNEGA INTERESA

Da je projekt »Izvajanje linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj« upravičljiv na nacionalni ravni, o tem pričajo številni nacionalni programi in resolucije. Omenjeni programi oziroma resolucije so povzeti v nadaljevanju dokumenta.

4.1. STRATEGIJE IN RAZVOJNI PROGRAMI, KI SO V SKLADU S CILJI PROJEKTA

4.1.1 Strategija trajnostnega razvoja Mestne občine Kranj 2009-2023

Predmetni projekt, torej sklenitev javno-zasebnega partnerstva za podelitev koncesije za izvajanje linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, je za mesto in celotno občino bistvenega pomena. Strategija trajnostnega razvoja Mestne občine Kranj 2009-2023 opozarja na potrebe mestne občine in predvideva razvojne usmeritve do leta 2023. Osnovana je na načelu trajnostnega razvoja, predvsem zaradi krepitev zavesti o pomembnosti ohranjanja okolja in ustvarjanju vzpodbudne prihodnosti za mlade generacije.

Konkretni razlogi za izvajanje linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, opredeljeni v predmetni strategiji so:

- o spremembe prometnih tokov,
- o naraščajoče potrebe po parkiranju v središču mesta,
- o neurejena avtobusna in železniška postaja,
- o pričakovana rast cen pogonskih goriv.

Glede na izsledke izdelane Strategije se v obdobju 2023 predvideva izgradnja hitre železniške proge med Ljubljano–Brnikom in naprej proti Gorenjski; II. železniški tir bo predvidoma potekal po severnem delu občine, kar pomeni za ta del Kranja možnost nadgradnje hitre železnice s primestno železniško povezavo. Letališče Jožeta Pučnika ima smelega razvojne načrte za naslednje desetletje. Z načrtovanim razvojem logistično–poslovne cone in spremljajočimi storitveno turističnimi dejavnostmi se bo povečala potreba po delovnih mestih, oskrbi in storitvah, povezanih z letališčem, večji bo pretok prometa v smeri proti letališču. Smiselno je, da Kranj temu ustrezno prilagodi razvoj stanovanjske, turistične, izobraževalne, storitvene dejavnosti ter storitev javnega prometa.

V okviru horizontalnih ukrepov, katerih je skupno 5, po svoji vsebini pa predstavljajo podlago, podporo in povezovanje uresničevanja vseh prioritet, je zajet *Ukrep 0.1. »Nova prostorska politika«*, katerega



del vsebine je tudi spodbujanje rabe javnega prevoza in zmanjševanja obremenjenosti mestnega središča s prometom. Gre za uresničevanje usmeritve te strategije ter uvajanje bolj zrele in premišljene prostorske politike, kar se bo odražalo v novih projektih in prostorskih dokumentih ter odlokih.

Projekt je smiseln še z drugega vidika, to je z vidika izvedbe v obliki javno-zasebnega partnerstva. Gre za konkretizacijo *Ukrep*a 0.2. »*Finance, Premoženje, JZP in koncesije*«, predvsem z vidika iskanja optimalnega poslovnega modela za realizacijo posameznega projekta ter povečanja kakovosti in strokovnosti pri sklepanju javno zasebnega partnerstva, vključno s podeljevanjem koncesij, natančnejše preverjanje smiselnosti vključitve zasebnega kapitala v izvedbo finančno zahtevnejših projektov prek vključitve zasebnega kapitala, varovanje in skrb za javni interes in potrebe občanov, kakovostno predpripravo na JZP oz. podeljevanje koncesij, povečanje nadzora nad izvajanjem koncesijskih oz. pogodb o javno-zasebnem partnerstvu.

Vse prej navedene usmeritve in cilji se zrcalijo v »*Prednostni usmeritvi 1: Skrbimo za okolje*«, konkretnije v njenem cilju »*Povečati uporabo javnega prevoza s 4% na 20%*«. Kazalnik doseganja tega cilja je odstotek prebivalcev občine, ki vsak dan uporabljajo javni prevoz. Gre za postopno povečevanje, ki je v letu 2008 bilo na stopnji 4 % vseh občanov, v letu 2013 naj bo doseglo 8 %, v letu 2018 14 % in v letu 2023 20 %.

Projekt je usklajen tudi z *Ukrepom 1.4.* – »*Prometna dostopnost in trajnostna mobilnost*«, ki je usmerjen v oblikovanje takšne prometne politike in urejanje mirujočega prometa, da bo zagotovila optimalno prometno pretočnosti in mobilnost vseh uporabnikov ter zmanjševanje motoriziranega osebnega prometa v mestu in hkrati urejene parkirne površine, ki zagotavljajo ustrezno varnost in hkrati nudijo zadostno mobilnost in komoditeto meščanom.

4.1.2. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (ReP¹RS)

Prometno politiko države predstavljajo ukrepi, ki jih sprejemajo družbeni in ekonomski subjekti zaradi optimalnega razvoja prometnega sistema. S pomočjo instrumentov prometne politike se določajo cilji in smernice razvoja, ukrepi za doseg predvidenih ciljev, kakor tudi pogoji poslovanja prometnih podjetij.

Upoštevalo cilje posameznih sistemov je z vidika prometne politike prioritarno doseganje mobilnosti uporabnikov storitev v celovit sistem javnega potniškega prometa, katerega cenovna atraktivnost in kakovost storitev bo spodbudila preusmeritev potnikov iz lastnega prevoza na javni potniški promet. Dober sistem javnega linijskega avtobusnega (in železniškega) potniškega prometa je iz več razlogov



(vsaj socialnih, ekoloških in gospodarskih) v javnem interesu. Zato je treba sistematično in sistemsko implementirati ukrepe za reguliranje konkurence v sistemu javnega linijskega avtobusnega (in železniškega) potniškega prometa.

Za spremembo potovalnih navad v mestih je potrebno izvajati ukrepe spodbujanja pešačenja, uporabe koles in javnega potniškega prometa ter dvigovanja ekološke ozaveščenosti meščank in meščanov ter obiskovalcev MOK. Podpirati je treba izvajanje cenovno nezahtevnih ukrepov upravljanja in ravnanja mobilnosti. Na ravni Evropske unije je dana pobuda za razvoj mreže kolesarskih povezav po Evropi. V okviru povečanja mobilnosti prebivalstva se v internacionalne kolesarske povezave vključuje tudi Slovenija. Pozitivni ukrepi prometne politike glede kolesarskih stez in pešpoti bodo izmerljivi s povečanjem metrov neprekinjenih kolesarskih stez, povečanjem števila uporabnikov javnega potniškega prometa, zmanjšanjem onesnaženja zraka v mestnih središčih, povečanjem števila telesno aktivnih pri potovalnih navadah in zmanjšanjem števila kolesarskih prometnih nesreč. Eden od pomembnejših ciljev prometne politike je povezati kolesarske steze s postajališči javnega potniškega prometa in parkirnimi površinami za motorna vozila.

Javni potniški promet (javni prevoz potnikov v cestnem in železniškem prometu) predstavlja izvajanje storitev skupinskega prevoza za potrebe širše javnosti med določenimi lokacijami v določenem času, ne glede na pravni status ali lastništvo upravljavca prevoznih sredstev. Razvoj družbe spodbuja razvoj sodobnega javnega potniškega prometa v oblikovanje zasebne storitve skupinskega prevoza, to je storitve, ki jo izvaja posameznik ali pravna oseba v okviru enotnega javnega prometnega sistema. V tem sistemu je nujen poudarek na izboljšani povezanosti med posameznimi vrstami prevoza, predvsem prek prestopnih točk, oblikovanju skupnega informacijskega sistema ter uveljavitvi skupne vozovnice za celotno prevozno storitev. V sklopu storitev javnega potniškega prometa je treba zagotavljati tudi javne storitve skupinskega prevoza, ki so javnega interesa. To so vse tiste prevozne storitve, ki jih posamezen izvajalec zaradi tržnega interesa sicer ne bi izvajal, jih pa izvaja zaradi interesa lokalne skupnosti ali države. To so storitve, ki jih je lokalna skupnost ali država opredelila kot storitve v javnem interesu in jih kot takšne podpira prek ekskluzivne pravice, koncesijske pogodbe ali pogodbe za javne storitve.

Zadovoljivo stopnjo mobilnosti prebivalstva, ki mora temeljiti na uporabi v danih razmerah najbolj primernega transportnega sistema, bo Slovenija zagotavljala z naslednjimi ukrepi:

- o z učinkovitim in atraktivnim sistemom javnega potniškega prometa, ki bo zmanjševal potrebo po uporabi osebnih avtomobilov,
- o z intermodalnostjo javnega potniškega prometa, ki prek dostopnih intermodalnih terminalov potniškega prometa zagotavlja povezovanje različnih sistemov,



- o z ustrežno cenovno in fiskalno politiko, s katerima je z ekonomskega vidika mogoče zagotoviti sorazmerno enakopravne pogoje mobilnosti,
- o z zagotavljanjem zadovoljive stopnje varnosti prometa in varovanja okolja ter preprečevanja terorističnih aktivnosti,
- o z določanjem kakovosti z vidika koristnosti storitve za uporabnika in izvajanja kontrole kakovosti,
- o s povezovanjem storitev na vseh možnih ravneh (fizično, logistično, cenovno itd.),
- o z zagotavljanjem primernih poti za prevozna sredstva v javnem potniškem prometu,
- o z ustreznimi količinskimi in kakovostnimi standardi na področju potniškega prometa,
- o z izboljšano stroškovno učinkovitostjo, ki bo dosežena predvsem z vpeljavo postopka konkurenčnega razpisa za opravljanje storitev,
- o s povečano dostopnostjo in zanesljivostjo javnega prometnega omrežja – tako s primernim načrtovanjem smeri in obsega storitev kakor tudi z aktivnim informacijskim sistemom,
- o s povečano uporabo inteligentnih transportnih sistemov (ITS),
- o z enotno vozovnico za celoten sistem javnega potniškega prometa,
- o z uvajanjem parkirišč, prostorov za vstopanje in izstopanje potnikov, izposojevalnic koles, taksi služb in storitev obveščanja potnikov na vozliščih sistema javnega potniškega prometa, s čimer bodo osebna vozila vključena v sistem javnega transporta,
- o z zagotavljanjem mobilnosti tudi socialno šibkim z ustrežno cenovno politiko transporta,
- o urediti dostopnost javnega potniškega prometa gibalno in senzorno oviranim invalidom, kar bo zmanjšalo potrebo po uporabi osebnih avtomobilov in zagotovilo večjo mobilnost ter enake možnosti za to skupino prebivalstva,
- o s povezovanjem izvajalcev storitev pri načrtovanju dnevnih aktivnosti (ustvarjanje skupnih podatkovnih baz in sistemov komuniciranja),
- o z izdelavo skupnih informacijskih dokumentov za osebje in uporabnike javnega potniškega prometa,
- o s ponudbo zanesljivih in stalnih informacij za uporabnike storitev potniškega prometa,
- o s celostnim pedagoškim in andragoškim izobraževanjem in vzgojo o prometu,
- o z integriranjem posebnih linijskih prevozov potnikov v enotni sistem javnega prevoza potnikov,
- o s spodbujanjem in razvijanjem ponudbe čezmejnega javnega potniškega prometa skozi razvojne in kohezijske sklade.



4.1.3. Program reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji

Program reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji je s predmetnim projektom skladen predvsem v Tretji prednostni razvojni nalogi: »Učinkovitejša in cenejša država«, Izboljšanje institucionalne konkurenčnosti države. Slednja prioriteta izpostavlja pomembnost in nujnost javno-zasebnih partnerstev. K financiranju in upravljanju infrastrukturnih projektov ter izvajanju nekaterih drugih javnih nalog je smiselno pritegniti zasebni sektor. V Sloveniji bi tak način financiranja lahko uporabili pri določenih infrastrukturnih projektih (ceste, mostovi, železnice, energetika, javni prevoz) in storitvah (šolstvo, zdravstvo, domovi za ostarele, kulturni centri, športni objekti, zapori). Vlada Republike Slovenije je zato vzpostavila ustrezen institucionalni okvir in preučila vse možnosti za uveljavitev javno-zasebnih partnerstev.

Cilji projekta so usklajeni tudi s točko III.B Druga prednostna razvojna naloga: učinkovito ustvarjanje, dvosmerni pretok in uporaba znanja za gospodarski razvoj in kakovostna delovna mesta. Z ukrepi, ki jih zajema Program reform se želi doseči, da bo Slovenija bolje kot do zdaj uporabljala domače in tuje znanje za svoj gospodarski razvoj. S tem bomo spodbudili oblikovanje inovativnejšega in tehnološko naprednejšega gospodarstva ter odpiranje kakovostnejših delovnih mest za bolj izobraženo in usposobljeno delovno silo. Temeljna sprememba, ki se jo želi doseči na tem področju, je okrepitev sodelovanja med javnim področjem oziroma ustanovami in gospodarstvom kot zasebnim sektorjem.

Prav tako je projekt skladen tudi s Peto prednostno razvojno nalogo: »Povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja«, Izboljšanje gospodarjenja s prostorom. Pri tej prednostni nalogi se želi zagotoviti, da bodo ukrepi različnih usmeritev poleg uresničevanju sektorskih ciljev namenjeni tudi zagotavljanju trajnostnega razvoja Slovenije. Veliko ukrepov na tem področju je predvsem nacionalne narave in niso neposredno povezani z izvajanjem Lizbonske strategije, vsekakor pa se bodo izvajali v skladu s Strategijo razvoja Slovenije.

Evropski ekonomsko-socialni odbor ugotavlja, da je prometni sektor odvisen od fosilnih goriv, kar povzroča emisije in ima posledice za zanesljivost in neodvisnost oskrbe z energijo, hkrati pa se zaveda, da so zaloge, zlasti nafte, omejene, zato meni, da mora bodoča evropska prometna politika ohraniti konkurenčnost sektorja v okviru strategije 2020 in hkrati izpolnjevati štiri glavne cilje: spodbujanje nizkoogljicnih vrst prevoza, energetska učinkovitost, zanesljivo in neodvisno oskrbo z energijo ter zmanjšanje prometnih zastojev.

Mestni in regionalni promet ima posebne omejitve. Mestni promet prispeva 40 % emisij CO₂ in 70 % emisij ostalih onesnaževal, ki so posledica cestnega prometa. Zastoji v mestih poleg škodljivih vplivov na javno zdravje in okolje predvidoma pomenijo strošek v višini 2 % BDP Evropske unije. Navedene ugotovitve so rezultirale v zastavi cilja po nadaljnjem razvoju javnega prevoza. Da bi ta izpolnjeval



Mestna občina Kranj
Slovenski trg 1
4000 Kranj

zahteve po zagotavljanju uporabnih storitev splošnega pomena in tako predstavljal alternativo osebnemu avtomobilu, mora ustrezati naslednjim merilom: pogostost, hitrost, varnost, udobje, dostopnost, sprejemljiv strošek, ustrezna velikost mreže in dobre povezave. Ob upoštevanju navedenega bi uresničili zastavljene okoljske cilje, hkrati pa tudi rešili vprašanja s področja socialne kohezije (npr. preprečiti izoliranost predmestij in centralizacijo). Z vzpostavitvijo primerne politike trajnostne mobilnosti v mestih, ki bi vključevala omejevanje zasebnega prevoza z uvedbo pristojbin za vožnjo v mestih, bi lahko dosegli boljšo kakovost in lažjo uporabo javnega prevoza ter dodatni razvoj javne prometne infrastrukture.

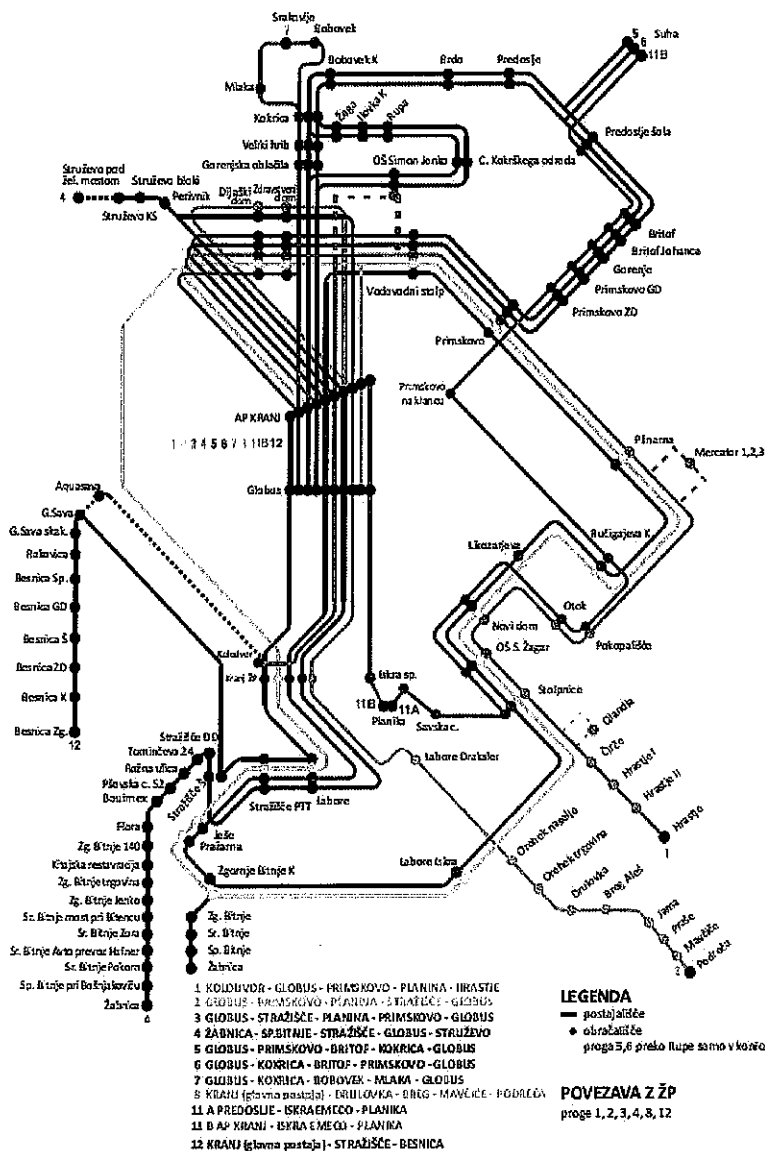


5. OPIS IN CILJI PROJEKTA

5.1. OPIS OBSTOJEČEGA STANJA

V MOK se izvaja linijski mestni potniški promet na podlagi Odloka o organizaciji in načinu izvajanja javnega mestnega prometa, ki ga je Svet mestne občine Kranj sprejel 14. novembra 2001. Gre za ureditev mestnega prometa v obliki javnega linijskega prevoza na ureditvenem območju mesta Kranja ter med mestom Kranjem in primestnimi naselji Struževo, Kokrica, Mlaka pri Kranju, Predoslje, Suha pri Predosljah, Britof, Čirče, Orehek, Drulovka, Breg ob Savi, Jama, Praše, Mavčiče, Podreča, Rupa, Bobovek, Srakovlje, Besnica, Hrastje, Žabnica, Spodnje Bitnje, Srednje Bitnje in Zgornje Bitnje.

Slika 1: Shema javnega mestnega potniškega prometa v MOK



Vir: Internet – dostopno na: [http://www.alpetour.si/index.php?page=documents&item=164]; marec 2013.



Javni linijski prevoz je v predmetnem odloku opredeljen kot javni prevoz potnikov v cestnem prometu med avtobusno postajo in avtobusnimi postajališči na določeni liniji, po vnaprej določenem voznem redu, splošnih prevoznih pogojih in ceniku.

V skladu z veljavnimi akti je MOK med drugim zadolžena za organizacijo mestnega potniškega prometa. Na podlagi sprejetega Odloka o gospodarskih javnih službah, je MPP upoštevajoč 3. člen organiziran kot v okviru izbirne gospodarske javne službe. Ob tem pa 4. člen tega odloka nudi pravno podlago za podelitev koncesije osebam zasebnega prava v okviru posebne pogodbe. Ta je lahko sklenjena za največ 10 let, podaljša pa se lahko do izbire novega koncesionarja, najdlje za eno leto. Sklenjena je bila 8. avgusta 2002 z javnim razpisom izbranim ponudnikom s podjetjem Alpetour – potovalna agencija, d.d., Mirka Vadnova 8, 4000 Kranj. Drugi aneks h Koncesijski pogodbi, s katerim se je le – ta podaljšala do izbire novega koncesionarja oziroma največ za čas enega leta, je bil sklenjen 31. avgusta 2012.

Na podlagi omenjene pogodbe so potniki, ki uporabljajo predmetne storitve, upravičeni do subvencije pri ceni vozovnice. Posledično so cene avtobusnih prevozov v okviru kranjskega mestnega prometa najugodnejše v državi. Konkretni zneski so predstavljeni v spodnji tabeli, vključujoč primerjavo z dvema največjima mestoma v Republiki Sloveniji.

Tabela 1: Cene vozovnic mestnega avtobusnega prevoza v MOK in primerjava z Ljubljano ter Mariborom

Mestna občina	Dnevna vozovnica (EUR)	Mesečna vozovnica (EUR)	Letna vozovnica (EUR)	Opomba
Ljubljana	1,20 (ena vožnja)	37,00	420,00 (prenosljiva)	Cene za prvo cono
Maribor	1,10 (ena vožnja)	26,49	257,00 (prenosljiva)	/
Kranj	1,00 (celodnevna)	5,00	30,00	/

Vir: internetne strani mestnih potniških prometov; marec 2013.

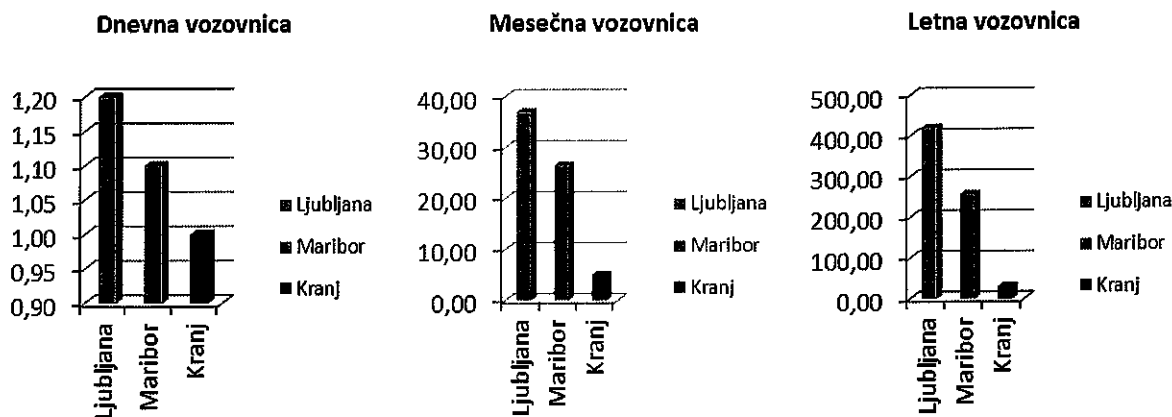
Avtobusi v mestnem potniškem prometu Kranj vozijo na 10 avtobusnih progah in povezujejo okolico ter bivalna naselja Kranja z železniško postajo in središčem mesta. Prevoz se izvaja vse dni v letu. V jutranji in opoldanski konici so vozni redi v največji meri prilagojeni zaposlenim, študentom, dijakom in učencem. V tem času večina linij obratuje s polurnim intervalom. Izven konic avtobusi vozijo najmanj vsako uro. Linije določa koncedent s sklepom, prav tako sam določa tudi vozni red. Način oblikovanja in spreminjanja voznega reda se določi s koncesijsko pogodbo.

V nadaljevanju so povzeti ključni kazalniki iz Strategije mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, ki jo je pripravilo podjetje OMEGA CONSULT projektni management, d.o.o., Gregorčičeva ulica 7, 1000 Ljubljana, novembra 2012.

Na spodnji sliki je prikazana razlika med dnevnimi, mesečnimi in letnimi vozovnicami med mesti Ljubljana, Maribor in Kranj.



Slika 2: Primerjava cene vozovnic med mesti Ljubljana, Maribor in Kranj



Vir: internetne strani mestnih potniških prometov; marec 2013.

* V primeru dnevne vozovnice za mesti Ljubljana in Maribor gre za eno vožnjo, medtem ko gre v primeru Kranja za celodnevno vozovnico. Prav tako gre v primeru Ljubljane in Maribora za prenosljivo letno karto.

ANKETIRANJE UPORABNIKOV:²

Za pridobitev mnenja o storitvah mestnega potniškega prometa Kranj (MPP Kranj) je bila opravljena anketa, tako terenska kot spletna, katere izsledki so pokazali, da je večina anketirancev zadovoljnih s storitvami MPP in nimajo posebnih želja glede morebitnih sprememb. Poleg tega pa se ljudem zdi najbolj pomembna frekvenca voženj mestnega avtobusa in v primeru, da bi se ta determinanta povečala, bi se nanjo tudi najbolj pozitivno odzvali. S ceno prevozov je večina uporabnikov zadovoljna.

PODATKI O MESTNEM POTNIŠKEM PROMETU:³

Na linijah MPP je bilo v letu 2011 opravljenih skupaj 639.982 servisnih kilometrov, s servisnim časom 25.008 ur in 54.801 odhodom avtobusov.

Obstoječi vozni red navaja, da je obseg izvedenih prevozov največji med delovnimi dnevi v času šole, ko se na dan opravi 2.756,70 servisnih kilometrov, najmanj pa ob sobotah, ko se opravi 784,40 servisnih kilometrov. Prav tako je razlika med postajališči mestnega potniškega prometa, ki jih je v času šole 108, ob sobotah pa 62.

² Povzeto iz Strategije mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, Omega Consult d.o.o., november 2012.

³ Povzeto iz Strategije mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, Omega Consult d.o.o., november 2012.



Iz navedenega izhaja, da so potrebe po avtobusnih prevozih v okviru MPP Kranj največje med delavniki, sploh v času, ko se izvaja šolski pouk, najnižje pa med vikendi, oz. ob sobotah.

SISTEM FINANCIRANJA MPP KRANJ:⁴

Linjski mestni potniški promet v MOK subvencionira občina na osnovi pogodbe s koncesionarjem, ki temelji na bruto modelu obračuna opravljanja storitve. V skladu z njo je koncesionar upravičen do pokritja vrednosti obratovalnih stroškov, petih odstotkov dobička in davka na dodano vrednost.

Z namenom spodbuditve uporabe MPP MOK leta 2010 bistveno zmanjšala cene v mestnem prometu za uporabnike. Cena mestnega prevoza v MOK je bistveno cenejša kot v ostalih primerljivih mestih v Sloveniji. Tarife MPP v MOK so od leta 2010 najcenejše v RS. Letna vozovnica je 12 krat, mesečna pa približno 7 krat cenejša kot v Mestni občini Ljubljana.

Sprememba cen pa se ni pozitivno odrazila v povpraševanju, natančneje v uporabi MPP Kranj. Posledično je pocenitev pomenila predvsem povečanje občinskega deleža za zagotavljanje storitve mestnega potniškega prevoza. Konkretni zneski, ki jih je prispevala MOK znašajo v letu 2009 147.355,00 EUR, v letu 2010 pa 332.984,00 EUR, kar je posledica znižanja prihodka od prodaje vstopnic s 485.336,00 EUR na 362.311,00 EUR. V vrednosti prihodka od prodaje vstopnic je zajet tudi znesek, ki ga MOK prispeva za plačilo vozovnic za prevoz osnovnošolcev.

Na podlagi Poročila o izvajanju koncesijske pogodbe v letu 2011, posredovanega s strani dosedanjega izvajalca MPP v MOK, podjetja Alpetour d.d. je razvidno, da je MOK v letu 2011 za izvajanje MPP prispeval 116.648,00 EUR za OŠ vozovnice, 566.727,00 EUR pa je prejel s strani Ministrstva za infrastrukturo in prostor (bivšega Ministrstva za promet) za subvencionirane prevoze. Hkrati je na podlagi dosedanje koncesijske pogodbe podjetju Alpetour d.d. letno plačeval 5 % dobiček, vezan na celotne ustvarjene stroške. Prav tako je v primeru negativnega poslovnega izida na koncu leta, Alpetour-u d.d. poravnal tudi razliko za doplačilo negativnega finančnega toka.

PONUDBA MPP V MOK:⁵

Vezano na prostorsko dostopnost MPP v Kranju je v Strategiji podan zaključek, da obstoječe postaje MPP v MOK dobro pokrivajo vse ključne skupine prebivalcev in da na ravni mestne občine prostorska dostopnost do postajališč MPP ni problematična.

⁴ Povzeto iz Strategije mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, Omega Consult d.o.o., november 2012.

⁵ Povzeto iz Strategije mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, Omega Consult d.o.o., november 2012.



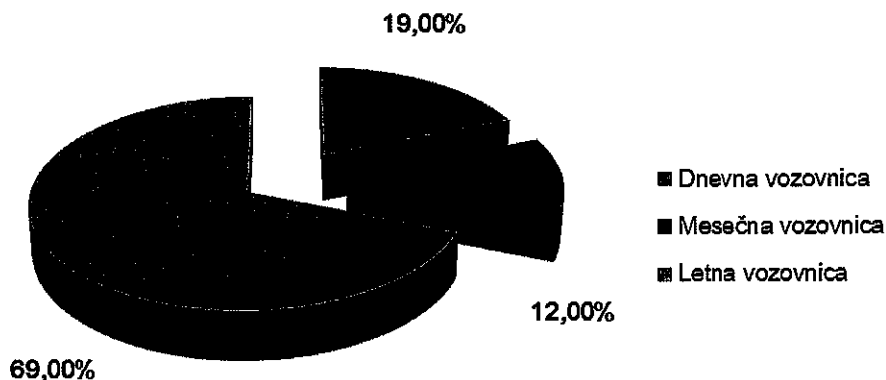
Časovna dostopnost kaže, da je znotraj časa 15 minut dostopen večji del mesta Kranj, ki pa vključuje le čas vožnje in ne tudi čas čakanja ter dostopa do same avtobusne postaje.

POVPRAŠEVANJE PO MPP V MO KRANJ:⁶

V letu 2011 je bilo z avtobusi mestnega potniškega prometa prepeljano skupno 573.734 potnikov.⁷ Mesečna distribucija potnikov pokaže, da je bilo največ potnikov v jeseni od septembra do decembra, najmanj pa v času poletnih šolskih počitnic. Največ potnikov je dijakov (28%) in osnovnošolcev (24%). Največ potnikov v letu 2011 so prepeljale Linija 1 (26%), Linija 2 (13%), Linija 7 (12%), Linija 5 (11%) in Linija 3 (11%).

Kot način plačila prevozov prevladuje letna vozovnica (69 %), kar je odraz njene izrazito ugodne cene glede na mesečno oz. dnevno vozovnico. Na drugem mestu glede prodanih vozovnic je dnevna vozovnica (19 %), tretja je mesečna vozovnica (12 %).

Slika 3: Povprečno število prepeljanih potnikov po vrsti vozovnice v letu 2011



Vir: Strategija mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, OMEGA consult d.o.o., november 2012.

⁶ Povzeto iz Strategije mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, Omega Consult d.o.o., november 2012.

⁷ Na podlagi Letnega poročila družbe Alpetour – potovalna agencija, d.d. in konsolidiranega letnega poročila skupine Alpetour za poslovno leto 2011 je navedeno, da je bilo v letu 2011 v okviru izvajanja koncesijske pogodbe prepeljanih 1.135.453 potnikov.



5.2. UKREPI ZA SPREMEMBE MPP V MO KRANJ

Na podlagi analize, izvedene v okviru priprave dokumenta Strategija mestnega potniškega prometa v MOK, upošteva je obstoječo ponudbo, analizo rezultatov anket, ugotovljene potrebe občanov, predloge krajevnih skupnosti ter strokovne presoje, so bili izdelani naslednji ukrepi za večjo učinkovitost MPP v MO Kranj:⁸

Povečanje časovne dostopnosti	<ul style="list-style-type: none">✓ Povečanje frekvenc,✓ podaljšanje časa obratovanja določenih linij,✓ uvedba nedeljskega obratovanja za določeno linijo.
Izboljšanje prostorske dostopnosti	<ul style="list-style-type: none">✓ Izboljšanje povezljivosti območja Primskovo in Tatinca,✓ povečanje števila postajališč,✓ boljša povezanost delov mesta z železniško postajo.
Organizacijski ukrepi	<ul style="list-style-type: none">✓ Optimiziranje obstoječih linij v enostavnejši in preglednejši sistem linij in voznih redov,✓ Izboljšanje informacijskega sistema o JPP za potnike (prikazovalniki odhodov na postajališčih, internetni in mobilni portal).
Finančni ukrepi	<ul style="list-style-type: none">✓ Uravnoteženje prihodkovne in odhodkovne strani koncesijske pogodbe skladno z možnostmi.

Na osnovi teh kriterijev, ki sami zase, ob individualni uvedbi, ne omogočajo doseganja sinergijskih učinkov, ob njihovi aplikaciji v celoti, pa se izkažejo pozitivni učinki, katerih izkaz je izboljšana ponudba MPP v MOK, vključujoč boljšo dostopnost, tako časovno kot krajevno, kot tudi večjo prijaznost do uporabnika ter tudi pozitiven učinek na skupnost prebivalcev MOK v celoti.

6.2.1 Predstavitve variant

Za izvedbo predmetnega projekta je možnih več variant izvedbe in sicer:

1. **Varianta 1** - temelji na prevzemu izvajanja dejavnosti MPP v MOK s strani občine same;
2. **Varianta 2 A** - temelji predvsem na uvedbi nove krožne linije na območju mestnega jedra;

⁸ Povzeto iz Strategije mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, Omega Consult d.o.o., november 2012.



3. Varianta 2 B - temelji na povečanju frekvenc voženj obstoječih linij (1, 2, 3 in 5) in uvedbi enotne radialne linije z združitvijo obstoječih linij 7 in 8.

5.2.1.1. Varianta 1

Predmetna varianta predpostavlja prevzem izvajanja dejavnosti MPP s strani MOK. Posledično to pomeni, da občina sama prevzame tako vzpostavitev potrebnega voznega parka, skupaj s potrebnimi kadri, kot vzpostavitev sistema prevozov in financiranja.

Glede na obstoječi proračun v postavki, katere sredstva so namenjena za linijski mestni potniški promet, ni predvidenega obsega sredstev, namenjenega za nakup vozil in opreme ter plačilo zaposlenih za upravljanje vseh funkcij vezanih na izvajanje službe javnega mestnega prometa, zato ob upoštevanju »zaveze« MOK po kontinuiranem izvajanju gospodarske javne službe in ob upoštevanju dejstva, da se avgusta 2013 izteče že podaljšana Koncesijska pogodba, navedena opcija ni kratkoročno izvedljiva in posledično v tem trenutku ni predmet nadaljnje presoje in ocene.

5.2.1.2. Varianta 2

Poleg zgoraj opredeljenih sprememb v okviru posamezne variante, se uvedejo še naslednje funkcionalne deviacije linij in podaljšanje obratovanja posameznih linij ter uvedba treh novih postajališč in treh novih postajnih točk v krajevnih skupnostih Primskovo, Kokrica, Orehek-Drulovka in Tatinca⁹ za izboljšanje prostorske dostopnosti.

Vežano na izsledke Strategije mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj in na podlagi njenega obravnavanja na MOK, od predlaganih variant v okviru variante 2 več pozitivnih izvedbenih aspektov izkazuje varianta 2 A, natančneje ta izkazuje boljšo časovno in prostorsko učinkovitost. Zato to možnost izvedbe reorganizacije in nadgradnje MPP, MOK izbere kot izvedbeno varianto. Opredeljena je v finančni analizi, ki je predstavljena v nadaljevanju dokumenta.

Ukrepi, ki predstavljajo varianto 2 A so sledeči:

- uvedba krožne linije št. 15, ki bi povezovala center, Primskovo (Dolnov), Planino in železniško postajo, z vožnjami na 30 min v času delovnih dni, na 1h v času šolskih počitnic z

⁹ V naselju Tatinec ni ustreznega obračališča za obračanje avtobusa in tudi na postajališču Tatinec nižje v križišču, niso primerni pogoji za obračanje avtobusa. Ob izgradnji ustreznega obračališča bi podaljšanje Linije 7 vplivalo na vozni red linije zaradi podaljšanja njenega cikla. Podaljšanje Linije 7 do avtobusne postaje Tatinec bi predstavljalo podaljšanje za približno 1,4 km v obe smeri, do naselja Tatinec pa 2,6 km v obe smeri.



obratovanjem do 18h, na 1h oz. 2h ob sobotah z obratovanjem do 18h in na 1h oz. 2h ob nedeljah z obratovanjem do 18h;

- novo avtobusno postajališče v KS Kokrica, novo avtobusno postajališče in nova postajna točka v KS Primskovo, nova postajna točka v KS Orehek-Drulovka ter v naselju Tatinec, 2 novi pri deviaciji skozi Primskovo (Dolnov);
- podaljšanje obratovanja linije 4 do 18h v času delovnih dni;
- ukinitvev deviacij Linij 1, 2 in 3 do Mercator centra, ki jih bo nadomestila nova krožna linija.

Izbiri variante 2 A opravičujejo naslednji razlogi, ki predstavljajo bistveno nadgradnjo MPP MOK in njegovo bistveno izboljšanje, v smeri prijaznosti uporabniku ter časovne in krajevne dostopnosti:

- ena nova krožna linija MPP (številka 15) na ožjem območju Kranja, saj na tem območju prebiva skoraj polovica občanov ter je na navedeno območje vezanih več kot polovica delovnih mest v občini,
- štiri nova postajališča,
- povečanje frekvence oz. števila odhodov iz 54.801 / leto na 70.655 / leto, kar predstavlja 29 % povečanje obstoječe frekvence,
- neposredna povezava območja Planina z železniško postajo in s starim mestnim jedrom,
- boljša časovna dostopnost do železniške postaje,
- boljša dostopnost območja Primskovo (Dolnov),
- boljša prostorska dostopnost območja Stare Mlake, Drulovke in Tatinec,
- uvedba nedeljskega režima za linijo 15.

5.2.1.3. Finančni kazalniki variante 2 A

V okviru finančnih kazalnikov je s strani prihodkov od prodaje vstopnic pričakovati pozitiven vpliv, vezano na poslovanje MOK, kar je posledica večje frekventnosti prevozov ter tudi večje krajevne pokritosti in dostopnosti.

Na odhodkovni strani je izkazan negativen učinek povečanega obsega dejavnosti MPP, kar je prav tako odraz kazalnikov frekventnosti in večje krajevne pokritosti.

V nadaljevanju dokumenta je v finančni analizi predstavljeno izvajanje MPP na podlagi sledečih izhodišč:



Tabela 2: Prikaz različnih možnosti variante 2 A za izvajanje MPP v MOK

1.	Obstoječe cene vozovnic ob nespremenjenih stroških izvajanja ¹⁰	Dnevna vozovnica = 1,00 EUR Mesečna vozovnica = 5,00 EUR Letna vozovnica = 30,00 EUR
2.	Povečanje cene vozovnic za zagotovitev pozitivnega poslovnega izida ob nespremenjenih stroških izvajanja	Dnevna vozovnica = 2,00 EUR Mesečna vozovnica = 22,00 EUR Letna vozovnica = 150,00 EUR
3.	Prikaz najvišje cene vozovnic za MPP ob upoštevanju morebitnih sprememb ostalih izhodišč. ¹¹	Dnevna vozovnica = 1,00 EUR Mesečna vozovnica = 10,00 EUR Letna vozovnica = 95,00 EUR

Vir: MOK, interni vir, marec 2013.

Potrebno je poudariti, da s predstavljenimi možnostmi, MOK komparativno še vedno obdrži nižjo ceno vozovnic za uporabo mestnega prometa glede na cene vozovnic v ostalih slovenskih mestih. Ob upoštevanju razmerja med stroški in koristmi¹², lahko kljub podražitvi še vedno govorimo o ugodni ceni storitve, sploh ker se njena kvaliteta in tudi kvantiteta še dodatno povečata z izvedbo predmetnega projekta.

Možnosti, predstavljene zgoraj, so le predloge oziroma podlage za izdelavo simulacij izračunov poslovnih izidov, za namen izdelave tega dokumenta. Povzeti so iz obstoječe pogodbe med MOK in izvajalcem mestnega potniškega prometa ter iz obstoječega stanja ter predvidenih rešitev, ugotovljenih v Strategiji mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj. Natančneje bodo parametri predvidoma specificirani v okviru izvedbe postopka javnega naročila za izbor zasebnega partnerja s t.i. konkurenčnim dialogom.

¹⁰ Polna lastna cena v javnem potniškem avtobusnem prevozu v Sloveniji za december 2012 znaša 1,81 EUR/km in izhaja iz Medsebojnega dogovora med Ministrstvom za promet, Gospodarsko zbornico Slovenije in Obrtno-podjetniško zbornico Slovenije, dne 06.06.2011, št. MZP:2411-11-900027. Predmetni medsebojni dogovor je sklenjen na podlagi izvedenih medsebojnih razgovorov o nadaljnjem izvajanju gospodarske javne službe na področju javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu. Stroškovna cena, določena za december 2012 znaša 1,814 EUR/km in sicer na podlagi ekonomskih analiz dviga upravičenosti normirane cene s strani podjetja KPMG in izvedenih pogajanj med predstavniki MzIP in avtobusnimi prevozniki – koncesionariji.

¹¹ Med ostala izhodišča spadajo prihodki iz naslova oglaševanja, povečana prodaja vstopnic na letni ravni ter racionalizacija stroškov izvajanja MPP v MOK.

¹² Ti. cost/benefit razmerje.



5.3. NAMEN IN TERMINSKI OKVIR PROJEKTA

5.3.1 Namen projekta javno-zasebnega partnerstva

Namen projekta je prevzem izvajanja mestnega potniškega prometa v MOK za obdobje 10 let. Zasebni partner bo moral zagotoviti tudi potrebna investicijska vlaganja v realizacijo projekta.

5.3.2 Časovne aktivnosti vezane na izvedbo projekta

Z namenom časovne predstavitve nadaljnjih aktivnosti vezanih na izvedbo projekta v okviru javno-zasebnega partnerstva je v nadaljevanju prikazan načrt potrebnih postopkovnih in pogodbenih aktivnosti v okviru projekta »Izvajanje linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj«.

Tabela 3: Predviden časovni okvir izvedbe projekta po modelu JZP

Zap.št.	Aktivnosti	Trajanje
1.	Izdelava Ocene izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva	Marec 2013
2.	Izdelava Akta o javno-zasebnem partnerstvu	Marec 2013
3.	Izdelava razpisne dokumentacije za izbor zasebnega partnerja	Marec 2013
4.	Javni razpis za izbor zasebnega partnerja	April – Julij 2013
5.	Sklenitev pogodbe med javnim in zasebnim partnerjem	Avgust 2013
6.	Trajanje JZP	September 2013 – September 2023

Vir: MOK, Interni vir, marec 2013.

5.4 RAZLOGI ZA NAMERO PO IZVEDBI PROJEKTA

Vezano na ugotovitve v prejšnjih poglavjih, natančneje na analizo obstoječega stanja, poleg tega pa tudi na ukrepe, ki sestavljajo predvideno varianto 2 A, so razlogi, ki opravičujejo namero po izvedbi projekta sledeči:

- Koriščenje prednosti zasebnega izvajanja aktivnosti v okviru MPP v MOK, s prevzemom opredeljenega tveganja, ki ga zasebni partner obvladuje v optimalnejših okvirih od javnega partnerja;
- Večji obseg aktivnosti MPP, tako v okviru časovnega aspekta, ki predvideva tudi izvajanje prevozov ob nedeljah ter njihovo frekventnejše izvajanje v preostalih dneh, kot tudi v okviru razširitve obstoječih linij in uvedbe novih;
- Sledenje usmeritvam MOK, podanim Strategiji trajnostnega razvoja Mestne občine Kranj 2009 – 2023;



- Ohranitev najugodnejše možnosti javnega mestnega potniškega prometa med slovenskimi mestnimi občinami, kar obremenjuje finančni pritisk na občane in jih spodbuja v uporabo javnih prevozov;
- Ohranjanje kontinuitete, vezane na ugodne cene MPP in privabljanje potnikov s tega stališča, posledično pomeni tudi zmanjšanje obremenitve mesta z osebnim prometom, njegove cestne in parkiriščne infrastrukture, prek tega znižanje emisij, izvirajočih iz sredstev osebnega prevoza;
- Lažja uvedba ukrepov za še dodatno zmanjšanje prometne obremenitve mesta, npr. sistemov Park + Ride;
- Z upoštevanjem Uredbe o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 102/2011, 18/2012, 24/2012, 64/2012, 2/2013, katere namen je zmanjšati negativen vpliv na okolje z javnim naročanjem okoljsko manj obremenjujočega blaga, storitev in gradenj in dajanje zgleda zasebnemu sektorju ter potrošnikom, se zagotovi okoljsko ustrezna vozila za izvajanje dejavnosti MPP, kar predstavlja še dodaten prispevek k prej omenjenemu razbremenjevanju okolja.



6. OPREDELITEV JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA¹³

V uvodnem delu velja podati ključne točke in identifikacijske elemente javno-zasebnega partnerstva, ki predstavljajo pogodbeno razmerje med javnim in zasebnim sektorjem (vzpostavljeno z različnimi možnimi modeli) s pregledno določenimi elementi pogodbe, oz. sporazuma, ki temelji na določitvi ciljev in pogojev za zagotavljanje javne infrastrukture, oz. javnih storitev s strani zasebnega sektorja. Javno-zasebno partnerstvo povezuje javnega partnerja z zasebnim v dolgoročno projektno sodelovanje, zaradi zagotavljanja kvalitetnejših javnih storitev oz. storitev, ki so v javnem interesu. S ciljem uporabe prednosti tako javnega kot zasebnega sektorja, javno-zasebno partnerstvo zagotavlja potrebne resurse za vlaganja v javni sektor in učinkovito upravljanje z vložki. Hkrati predstavlja širok spekter različnih vrst pogodbenih ali drugih oblik partnerstva, vključno z zasebnim financiranjem, optimalnejšimi modeli upravljanja, racionalizacij in inovativnih ter funkcionalnih rešitev prilagojenih namenu in cilju projekta, vključevanje zasebnega sektorja v javne projekte, prodajo ali oddajo določenih objektov, oziroma nepremičnin ali prepustitev določenih javnih storitev trgu.

6.1 OSNOVNE ZNAČILNOSTI, PREDNOSTI IN SLABOSTI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

Z javno-zasebnim partnerstvom zasebni partner prevzema pomembnejšo vlogo. Sodeluje z državnimi organi pri planiranju in pripravi projektov ter pri različnih oblikah financiranja projektov in za daljše obdobje prevzema odgovornost za izvajanje projektov. Javna in zasebna sredstva se prepletajo na podlagi jasno določenih izhodišč in tveganj, ki so pogodbeno jasno razmejena in aplicirana na partnerja, ki jih glede na status in okvir delovanja najlažje obvladuje, s čimer se projektu kot celoti zagotavlja zavidljiva dodana vrednost. Smisel javno-zasebnega partnerstva je v zagotavljanju ustrezne učinkovitosti in gospodarnosti pri izvajanju projektov in v zagotavljanju možnosti, da država zagotavlja kakovostnejše končne produkte za enak ali celo manjši obseg javnih sredstev, pri čemer je realizacija projektov bistveno hitrejša zaradi kumulacije finančnih virov v krajšem obdobju.

Značilnosti javno-zasebnega partnerstva so dolgoročne pogodbe ter delitev tveganja in učinkov poslovanja. Po vsebini so projekti javno-zasebnega partnerstva povezani z zasebnimi vlaganji v javne projekte, lahko pa tudi javno financiranje zasebnih projektov, ki so v javnem interesu. Javno-zasebno partnerstvo kot oblika strateškega partnerstva med institucijo javnega in zasebnega sektorja lahko uspešno prispeva k zmanjšanju javnih (proračunskih) izdatkov za javne storitve in k ohranjanju

¹³ Poglavje zajema splošno opredelitev javno-zasebnega partnerstva in se ne navezuje izključno na obravnavan primer.



dosežene ravni javnih storitev, prav tako pa ugodno vpliva na znižanje potrebe zadolževanja javnega sektorja.

Na splošno bi lahko značilnosti javno-zasebnega partnerstva povzeli na sledeči način:

- omogočajo izboljšanje učinkovitosti;
- zagotavljajo boljše kvaliteto storitev spričo značilnosti zasebnega sektorja, kot je večja stroškovna učinkovitost, ekonomičnost;
- omogočajo realizacijo projektov v krajšem časovnem obdobju;
- razbremenjujejo javno-finančna sredstva;
- zagotavljajo preglednost na področju storitev, tveganj in kakovosti storitev.

6.1.1. Glavne ekonomske značilnosti javno-zasebnega partnerstva

Različnost vlog javnega in zasebnega partnerja: zasebni partner je udeležen v različnih fazah projekta (načrtovanje, dokončanje, implementacija, financiranje, upravljanje), javni partner pa se najprej osredotoči na določitev ciljev, kakovost storitev in cenovno politiko. Javni subjekt v okviru javno-zasebnega partnerstva običajno prevzame odgovornost spremljanja skladnosti projekta z zastavljenimi cilji, ki upoštevajo javni interes.

Porazdelitev tveganja med javnim in zasebnim partnerjem: javno-zasebno partnerstvo ne pomeni nujno, da zasebni partner prevzame večinski delež tveganja projekta, natančna razdelitev rizikov se določi od primera do primera, v skladu z ustrežno sposobnostjo strank, da ugotovijo, nadzorujejo, se uspešno in glede na zmožnosti spopadajo s predvidenimi tveganji.

Ena izmed najpomembnejših sestavin javno-zasebnega partnerstva so cilji, ki so prikazani v sledeči tabeli.

Tabela 4: Cilji javno-zasebnega partnerstva

1.	Hitro, racionalno in stroškovno učinkovito izvedbo projektov.
2.	Za davkoplachevalce pridobiti »več za manj«, s pomočjo optimalno določenega tveganja in »risk managementa«.
3.	Učinkovitost s povezovanjem planiranje in gradnje javne infrastrukture s financiranjem, izvajanjem in vzdrževanjem.
4.	Ustvarjanje dodane vrednosti s sinergijskimi učinki med institucijami javnega sektorja in zasebnimi podjetji, posebej s povezovanjem in izmenjavo izkušenj javnega in zasebnega sektorja, izmenjavo znanja in dosežkov.
5.	Ublažitev posledic omejenih zmogljivosti kapacitet in finančnih virov ter doseganje večje storilnosti.



6.	Uvajanje tekmovalnosti in večja zmožnosti zagotavljanja infrastrukture, posebej s skupnimi vlaganji in partnerskimi dogovori.
7.	Preglednost pri zagotavljanju izvajanja javnih storitev skozi boljše modele upravljanja in ob uvajanju kontrolnih mehanizmov.
8.	Inovativnost in raznolikost mreže javnih storitev.
9.	Učinkovita raba javnih zmogljivosti z namenom doseganja prednosti za uporabnike javnih storitev.

Vir: JHP projektne rešitve d.o.o., marec 2013.

Javno-zasebno partnerstvo ima lahko pomembno vlogo pri preoblikovanju javnega sektorja, ob spremenjeni upravljavski kulturi, ki je osredotočena na uporabnika, preglednost rezultatov, vlaganj in alternativne oblike ponudbe storitev, kot tudi na konkurenco med javnimi in zasebnimi izvajalci zaradi stroškovne učinkovitosti in doseganja boljših outputov za razpoložljiva sredstva. Pri tovrstni preorientaciji Mestna občina Kranj ni več neposredni izvajalec storitev, temveč postaja usklajevalna mreža oz. nadzorni center za aktivnosti drugih izvajalcev.

6.1.2 Prednosti javno-zasebnega partnerstva

Sodelovanje z zasebnim sektorjem lahko zagotavlja prednosti, kot so zasebna sredstva in vlaganja v projekte v javnem interesu, know-how in upravljalvske izkušnje ter z njimi povezano učinkovitost. Poudarja se zlasti naslednje prednosti: proračunska nevtralnost, oziroma razbremenitev javnih financ, prenos tveganj na zasebni sektor, izkoriščanje know-howa in izkušenj zasebnega partnerja, stimulacija zasebnika, ki bo ob uspešno zasnovanem in realiziranem projektu ter upravljanju lahko povrnil vložena sredstva in ustvaril načrtovani dobiček, s konkurenco v fazi izbire zasebnega partnerja zagotovitev cenejšega in kvalitetnejšega izvajanja dejavnosti. Pogosto je glavni namen JZP razbremeniti proračun in zmanjšati zadolževanje, kar je možno doseči na različne načine. Prav tako lahko neposredno zmanjša trenutne javne izdatke z izvajanjem javnih storitev z nižjimi stroški, zmanjša stroške za investicijska vlaganja v javni sektor ter lahko oblikuje nove vire prihodkov javnemu sektorju, če gre za določene projekte v infrastrukturo.

Izkušnje kažejo, da se z javno-zasebnim partnerstvom optimizira izpolnjevanje javnih nalog, dosega optimalno razmerje med stroški in učinki, premošča omejenost proračunskih virov, nadomešča odsotnost ekonomskih strategij v javnem sektorju ter podpira »outsourcing« zaradi potrebne prenove javnega sektorja.



6.2. OBLIKE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

Javno-zasebno partnerstvo predstavlja različne tipe aranžmajev med državo ali lokalnimi skupnostmi in privatnimi ali fizičnimi osebami zasebnega oz. zasebno-javnega sektorja, katerih namen je zagotavljati javno infrastrukturo in/ali javne dobrine. Po vsebini torej na eni strani obsega zasebna vlaganja v javne projekte, na drugi strani pa javno sofinanciranje zasebnih projektov, ki so v javnem interesu.

Zakon o javno-zasebnem partnerstvu predvideva različne oblike sodelovanja med javnim in zasebnim partnerjem in sicer:

1. **razmerje pogodbenega partnerstva**, ki ima lahko naravo:
 - *javno naročniškega razmerja* (javno-naročniško partnerstvo);
 - *koncesijskega razmerja* (koncesijsko partnerstvo);
2. **razmerje statusnega (institucionalno, equity) partnerstva.**

6.2.1 Javno-naročniško partnerstvo

Bistveno za delitev med koncesijskim in javno-naročniškim javno-zasebnim partnerstvom je stopnja in način delitve tveganj med partnerjema. Če javni partner (v našem primeru MOK) nosi večino poslovnega tveganja izvajanja projekta, se javno-zasebno partnerstvo šteje za javno-naročniško. V nasprotnem primeru, ko večino poslovnega tveganja prevzame zasebni partner, je razmerje opredeljeno kot koncesijsko partnerstvo. Ključno za razdelitev med javno-naročniškim partnerstvom in ostalimi oblikami javnega partnerstva, pa je razlika med klasičnim javnim naročilom in javnim-naročniškim partnerstvom. V primeru, ko celotno poslovno tveganje uspešnosti projekta nosi javni partner, gre za klasično javno naročilo in ne za pravo javno-zasebno partnerstvo, saj v tem primeru partnerstvo ne bi temeljilo na delitvi tveganja, kar je esencialni in nujni element za obstoj javno-zasebnega partnerstva. Šteje se, da zasebni partner nosi tveganje poslovne uspešnosti projekta, če so njegovi prihodki odvisni od izkoriščanja zgrajene infrastrukture ali naprav. Oblikovanje razmejitve med javno-zasebnim partnerstvom in klasičnim javnim naročilom je namreč bistveno za opredelitev pravne podlage za izvajanje postopka izbire zasebnega partnerja (oziroma izvajalca). Izvajanje postopkov javnih naročil črpa pravno podlago v Zakonu o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 128/2006, 16/2008, 19/2010, 18/2011, 43/2012 Odl.US: U-I-211/11-26, 90/2012 odslej ZJN-2), izvajanje postopka izbire zasebnega partnerja pa je oprto na Zakon o javno-zasebnem partnerstvu. Bistvena razlika med klasičnim javnim naročilom in javno-zasebnim partnerstvom je tudi glede



opredelitve zadolženosti MOK, saj projekti javno-zasebnega partnerstva praviloma ne pomenijo dodatnega zadolževanja javnega partnerja.

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, za namene ZJZP ne šteje za koncesijsko, temveč za javno-naročniško (prvi odstavek 27. člena ZJZP). V primerih iz prvega odstavka 27. člena ZJZP se skladno z drugim odstavkom 27. člen ZJZP namesto določb o javnem razpisu, neposredni podelitvi in pravnem oziroma/ter sodnem varstvu v postopku podelitve koncesije za izbiro izvajalca javno-zasebnega partnerstva in pravnega varstva v tem postopku uporabljajo predpisi o javnih naročilih. Tako razmerje se po ZJZP šteje za javno-naročniško partnerstvo.

6.2.2. Koncesijsko partnerstvo

Koncesijsko razmerje predstavlja dvostransko pogodbeno razmerje med koncedentom (MOK) in zasebnim partnerjem kot koncesionarjem, v katerem bi koncedent podelil koncesionarju pravico za izvedbo projekta za dogovorjeno časovno obdobje, kar bi vključevalo izvajanje mestnega potniškega prometa za obdobje 10 let. Od obsega dejavnosti, ki bi jih MOK podelila koncesionarju, načina delitve poslovnega tveganja pri čemer so natančni parametri samega projekta in delitve tveganj med javnim in zasebnim partnerjem, predmet opredelitve v razpisni dokumentaciji za izbor zasebnega partnerja in posledično v koncesijski pogodbi.

V primeru odločitve za obliko koncesijskega partnerstva bi torej MOK na podlagi ocene izvedljivosti za sklenitev javno-zasebnega partnerstva in odloka/koncesijskega akta ter izvedenem in pravnomočno zaključenem postopku izbora zasebnega partnerja z izbranim zasebnim partnerjem sklenila koncesijsko pogodbo, s katero bi na zasebnega partnerja prenesla pravico (in obveznost) za izvedbo projekta – torej izvajanje MPP v MOK. Zasebni partner bi bil zavezan izvajati storitve MPP v MOK za obdobje 10 let. Ob navedenem velja poudariti, da javni partner v primeru potrebnih upravnih postopkov, vezanih na izvedbo konkretnega projekta skladno z načelom sodelovanja, ki ga opredeljuje 19. člen Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/2006), dolžan zasebnemu partnerju nuditi ustrezno pomoč. Navedena zakonska obveza hkrati nakazuje in poudarja pomen in cilj javno-zasebnega partnerstva, ki že v svoji esenci temelji na partnerstvu obeh ključnih pogodbenih strank, ki zasledujeta skupni cilj uspešne realizacije projekta. Na drugi strani pa je pri zasebnem partnerju poudarek na tem, da prevzame stroške izvajanja storitev MPP, vključno s stroški upravljanja, in vzdrževanja voznega parka ter stroški zaposlenih v okviru izvajanja MPP. V okviru oblike koncesijskega javno-zasebnega partnerstva gre poudariti, da za razliko od javno-naročniške oblike,



zasebni partner nosi riziko finančne vzdržnosti in izvedljivosti projekta, kar posredno pozitivno vpliva na vidik javnega partnerja. V kolikor namreč javni partner v celoti krije morebitno izgubo zasebnega partnerja, ni moč govoriti o prevzemu finančnega tveganja za izvedljivost projekta s strani zasebnega partnerja in se posledično model prekvalificira v javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo.

6.2.3. Statusno partnerstvo

Statusno javno-zasebno partnerstvo bi lahko MOK sklenila z zasebnim partnerjem na način, da bi podelila izvajanje pravic in obveznosti, ki iz javno-zasebnega partnerstva izhajajo, izvajalcu statusnega javno-zasebnega partnerstva:

1. Partnerstvo z ustanovitvijo pravne osebe, pri katerem na eni strani država, ena ali več samoupravnih lokalnih skupnosti ali druge osebe javnega prava, na drugi strani pa ena ali več oseb zasebnega prava ustanovijo pravno osebo in nanjo prenesejo izvajanje pravic in obveznosti, ki izhajajo iz javno-zasebnega partnerstva;
2. Partnerstvo s prodajo deleža, pri katerem se proda del premoženja države, samoupravne lokalne skupnosti ali druge osebe javnega prava ter se prenese izvajanje pravic in obveznosti, ki iz javno-zasebnega partnerstva izhajajo iz te pravne osebe;
3. Partnerstvo z nakupom deleža, kjer pride do nakupa deleža javnega subjekta v osebi javnega/zasebnega prava in do prenosa izvajanja pravic in obveznosti, ki na to pravno osebo izhajajo iz javno-zasebnega partnerstva;
4. Na drug način, ki je pravno in dejansko soroden in primerljiv z naštetimi oblikami v prvi, drugi in tretji alineji.

Bistveno je torej, da sta javni in zasebni partner skupaj udeležena kot družbenika v izvajalcu statusnega partnerstva. Subjekta lahko za namene izvajanja razmerja ustanovita novo pravno osebo, lahko pa eden od obeh subjektov vstopi kot družbenik v že obstoječo pravno osebo, katere družbenik je tudi drugi subjekt.

Konkretni model se sicer nakazuje kot izvedljiv, vendar ob predhodni natančni analizi finančnih, kadrovskih in tehničnih kapacitet javnega partnerja za dodatna vlaganja in upravljanje pravne osebe, kot nosilca izvajanja MPP. Negativni element za navedeno možnost se nakazuje časovna komponenta, ki od MOK terja izbor novega izvajalca MPP do avgusta 2013, ko se izteče sicer že podaljšana Koncesijska pogodba. Glede na navedena izhodišča model statusnega javno-zasebnega partnerstva zaradi pomanjkanja izhodiščnih podatkov ni detajlneje razdelan in se ga iz navedenega razloga zavrača kot optimalno in izvedljivo možnost v zahtevanem časovnem okviru.



6.3. PREDLOG OPTIMALNEGA MODELA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

Glede na dana izhodišča, ki so:

- o izbor za javnega partnerja optimalnega modela, ki ustrezno razporedi tveganja med javnega in zasebnega partnerja na način, da se stroški na ravni javnega partnerja kljub uvedbi dodatne linije, ne povečujejo,
- o vsak od partnerjev posledično nosi tveganja, ki jih najbolj obvladuje, pri čemer zasebni partner deloma nosi riziko za finančno izvedljivost projekta,
- o zagotavljanje učinkovitega, nemotenega in za uporabnike cenovno ugodnega MPP, s čimer se zasleduje javni interes,

se navedeni cilji kumulirajo v naboru ključnih prednostmi sodelovanja med javnim in zasebnim partnerjem:

- ✓ Večja učinkovitost uporabe storitev javnega sektorja. Vključitev zasebnega kapitala v storitve javnega sektorja prinaša pozitivne sinergijske učinke z večjo stroškovno učinkovitostjo in višjo kakovostjo ponujenih storitev;
- ✓ Premoženje javnega sektorja je izkoriščeno z večjo dodano vrednostjo;
- ✓ Boljša porazdelitev tveganj. Temeljno načelo javno-zasebnega partnerstva je alokacija oz. razporeditev tveganja tako, da je za javnega in zasebnega partnerja doseženo učinkovitejše upravljanje s stroški;
- ✓ Spodbuda za izvedbo javno-zasebnega partnerstva. Razdelitev tveganja pripomore k temu, da lahko zasebni sektor izboljša menedžment upravljanja in zmogljivosti na obravnavanem projektu;
- ✓ Izboljšana kakovost storitev. Kakovost storitev, ki bodo izvedena v razmerju javno-zasebnega partnerstva, bo večja kot če bi projekt izvedli po klasičnih javnih naročilih. Rezultati se bodo odražali predvsem v boljši integraciji storitev, večji ekonomiji obsega ter večjih inovacijah na področju izvajanja predmetnih storitev.
- ✓ Možnost pridobitve dodatnih prihodkov za zasebni subjekt. Z investicijskim projektom, vpetim v javno-zasebno partnerstvo, bo zasebni subjekt pripomogel k znižanju stroškov MOK, ki je večji del odvisna od subvencij.

Upošteva je cilje in predmet projekta »Izvajanje linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj« velja zaključiti, da bi bila izvedba javno-naročniškega razmerja v konkretnem primeru, optimalna izbira modela javno-zasebnega partnerstva. Slednje je še posebej pomembno, zlasti z



vidika nepredvidenih investicijskih vlaganj v nakup voznega parka in kritja stroška zaposlenih za zagotavljanje MPP s strani MOK, iztek obstoječe že podaljšane Koncesijske pogodbe z izvajalcem MPP avgusta 2013, stroškov vezanih na vzdrževanje, zavarovanje in upravljanje vozil, saj slednjih MOK nima predvidenih v mestnem proračunu oz. NRP. V primeru sklenitve Koncesijske pogodbe, ki temelji na principu javno-zasebnega partnerstva, odgovornost za vse citirane stroške in aktivnosti prevzame zasebni partner, zaradi česar je z namenom učinkovitega upravljanja navedenih aktivnosti potrebna ustrezna podlaga v Koncesijski pogodbi. Zaradi kompleksnosti in dolgotrajnosti pogodbenega razmerja je ključnega pomena, da se v okviru razpisa za izbor zasebnega partnerja, konkretno v vzorec koncesijske pogodbe, jasno vpišejo vsi elementi pravic in obveznosti obeh pogodbenih strank, ki upoštevajo vidik delitve tveganj in nazorno ter nedvoumno porazdelijo pogodbene obveznosti obeh pogodbenih strank, ob hkratnem upoštevanju načela uravnoteženosti, ki ga opredeljuje 15. člen Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/2006).

V finančno-ekonomski analizi je predstavljena izvedba projekta javno-zasebnega partnerstva v obliki javno-naročniškega javno-zasebnega partnerstva. V konkretnem primeru to pomeni, da bo zasebni partner s pomočjo lastnih sredstev prevzel v upravljanje celotni linijski mestni avtobusni promet z vso infrastrukturo (vozni park in zaposleni pri izvajanju MPP), ki so predmet projekta, nato pa bo za obdobje 10 let, kolikor bo trajala koncesijska pogodba, dolžan z navedeno infrastrukturo upravljati in vzdrževati.

Prav tako je obravnavan model prikazan v obliki SWOT analize, kjer so natančneje specificirane prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti, ki zadevajo omenjeni model.

6.4 TEMELJNA NAČELA JAVNO ZASEBNEGA PARTNERSTVA

Postopek sklenitve javno-zasebnega partnerstva mora ne glede na izbrano obliko slediti naslednjim načelom:

NAČELO ENAKOSTI OZ. NEDISKRIMINATORNOSTI

V načelu enakosti mora javni partner zagotoviti, da med kandidati v postopku sklepanja in izvajanja javno-zasebnega partnerstva ni razlikovanja in da ne ustvarja okoliščin, ki pomenijo diskriminacijo. Javni partner ne sme različno obravnavati kandidatov, ki so v enakem ali bistveno podobnem položaju, ter neenako obravnavati kandidatov, ki so v bistveno različnem položaju.

NAČELO PREGLEDNOSTI OZ. JAVNOSTI

Javni partner mora pri sklepanju javno-zasebnega partnerstva zagotoviti objektivno iskanje kandidatov in predmetov, naravo ter vrednost projekta javno-zasebnega partnerstva. Zato morajo biti vsi razpisi in drugi procesni akti v postopku javno-zasebnega partnerstva objavljeni na svetovnem spletu. Javni partner mora v postopku sklepanja javno-zasebnega partnerstva zagotoviti, da imajo kandidati dostop do enakih podatkov za



pripravo vloge in sodelovanja v postopkih sklepanja ter podatkov o pogojih in merilih za izbor kandidata. Izvajalec javno-zasebnega partnerstva mora biti izbran na pregleden način in po predpisanem postopku.

NAČELO SORAZMERNOSTI

Predpisuje uporabo pravila obligacijskega prava o odškodninski odgovornosti v primeru enostranskega oblastnega poseganja v razmere javno-zasebnega partnerstva. Ravnanje javnega partnerja je zakonito in skladno z načelom sorazmernosti samo, če izpolnjuje tri predpostavke, in sicer mora biti ukrep nujen, primeren in sorazmeren v ožjem pomenu besede.

NAČELO URAVNOTEŽENOSTI

Načelo uravnoteženosti se nanaša neposredno na razmerje javno-zasebnega partnerstva, ki mora zagotoviti uravnoteženost pravic, obveznosti in pravnih koristi javnega interesa in interesov zasebnega partnerja, uporabnikov in vseh drugih udeležencev, tako v postopku nastajanja in tudi izvajanja javno-zasebnega partnerstva. Tveganja v razmerju javno-zasebnega partnerstva morajo biti razporejena tako, da jih praviloma nosi tista stranka, ki jih najlažje obvladuje. Zato je primerno, da na primer politična tveganja prevzame javni partner, tehnična pa zasebni. V vsakem primeru pa mora izvajalec, ne glede na naravo razmerja javno-zasebnega partnerstva, nositi vsaj del poslovnega tveganja; če tega ne nosi, potem takšno partnerstvo ni javno-zasebno po tem zakonu. V tem primeru razmerja že pojmovno ni mogoče razumeti kot partnerstvo.

NAČELO KONKURENCE

Javnemu partnerju je v postopku sklepanja javno-zasebnega partnerstva prepovedano omejevanje konkurence med kandidati. Še posebej ne sme omejevati možnih kandidatov z neupravičeno uporabo diskriminatornih meril in mora ravnati v skladu s predpisi preprečevanja in omejevanja konkurence. Zadeva je organizirana tako, da z javno ponudbo in javnim odpiranje ponudb javni partner izbere kandidata, ki je ekonomsko najprimernejši pod istimi zahtevanimi pogoji javnega partnerja.

NAČELO PROCESNE AVTONOMIJE

To načelo poskuša obligacijsko razmerje med strankami čim manj omejevati v razmerju do splošnih pravil obligacijskega prava. Omejitev je določena pri pisni obliki pogodbe, kjer stranke ne morejo spremeniti določbe o odličnosti ter spreminjati ali dopolnjevati pogodbo. S prisilno normo je omejeno, da pogodbe ni mogoče skleniti za neomejen čas oz. za čas, ki bi bil daljši, kot je potrebno, da zasebni partner pridobi običajni tržni donos. Načelo procesne avtonomije se v Zakonu o javno-zasebnem partnerstvu kaže tudi v možnosti dogovora za arbitražo.

NAČELO SUBSIDIARNE ODGOVORNOSTI

Izvajalcu načelno ni dovoljeno prekiniti pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu. Obveznost tega načela je nemoteno, neprekinjeno in kvalitetno izvajanje pogodbe. Javni partner kljub prenosu izvajanja na izvajalca javno-zasebnega partnerstva ni rešen odgovornosti za neprekinjeno, nemoteno in enakopravno izvajanje projekta in tudi subsidiarno odgovarja za škodo, ki jo pri izvajanju javno-zasebnega partnerstva povzroči izvajalec.

NAČELO DOLŽNOSTI MEDSEBOJENGA SODELOVANJA

Zadnje izmed načel še posebej izraža vsebino javno-zasebnega partnerstva. Javni partner mora izvajalcu javno-zasebnega partnerstva pomagati pri zagotavljanju potrebnih stvari in drugih pravic ter raznih dovoljenj, ki jih sam ne more pridobiti. Takšna pomoč mora biti skladna s predpisi, zakonodajo in pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu.

NAČELO GOSPODARNOSTI

Poleg obravnavanih načel je treba omeniti načelo gospodarnosti, ki sicer ne sodi v temeljna načela Zakona o javno-zasebnem partnerstvu, vendar implicitno izhaja iz številnih določb zakona, predvsem iz tistih, v katerih se



Mestna občina Kranj

Slovenski trg 1

4000 Kranj

sklicuje na postopke oddaje javnih naročil pri izvedbi javnih razpisov.

NAČELO SUBSIDIARNOSTI

Načelo subsidiarnosti določa, da se Zakon o javno-zasebnem partnerstvu uporablja za postopke sklepanja in izvajanja javno-zasebnega partnerstva glede tistih vprašanj, ki s posebnih zakonom ali na njegovi podlagi izdanim predpisom za posamezno obliko javno-zasebnega partnerstva niso urejena drugače.



7. SWOT ANALIZA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

SWOT analizo je moč aplicirati na vse ravni in aspekte projekta. Pri SWOT analizi elemente preverbe predstavljajo štirije aspekti in sicer **prednosti, slabosti, priložnosti ter nevarnosti**. Namen analize je pomoč pri strateških odločitvah.

Najprej je potrebno razmejiti prednosti/slabosti in priložnosti/nevarnosti. Prva dva aspekta se nanašata na **notranje dejavnike**, druga dva pa na **zunanje dejavnike**. Glavna razlika pri tem je, da imamo pri notranjih dejavnikih vpliv, da se prilagodimo, razvijemo, ali kako drugače ukrepamo. Pri notranjih dejavnikih se nahajamo v območju lastnega vpliva. Priložnosti/nevarnosti se nanašajo na zunanje dejavnike na katere nimamo vpliva in ne moremo direktno sami narediti nič, kot le to da se prilagodimo. Torej gre za dva območja, eno je območje vpliva, kjer imamo moč sami neposredno vplivati s svojimi dejanji, drugi dejavniki so izven našega območja vpliva in ne moremo narediti direktno nič, lahko pa te izkoristimo v svoj prid s fleksibilnostjo in prilagajanji ostalih dejavnikov.

Priložnosti so tisti del analize, ki se nanašajo na elemente izven našega vpliva, vendar pozitivno vplivajo na naše delovanje in bodo v zunanjem okolju nastopili v bližnji prihodnosti. Nanašajo se predvsem na politične, ekonomske, socialne, okoljske, demografske, tehnološke, vladne, zakonske in konkurenčne trende. Priložnosti nam omogočajo, da še hitreje izkoristimo svoje prednosti in delujejo kot vzvod za pozitivni rezultat. Če izkoristimo prave priložnosti, lahko naredimo bistveno več v krajšem času (povečana učinkovitost).

Nevarnosti so najbolj pereče vprašanje v analizi, ki predstavlja potencialni negativni učinek, na katerega enostavno nimamo vpliva. Tukaj nam preostane zgolj to, da se v svojem bistvu prilagodimo in v situacijo vstopamo z zavedanjem potencialnega rizika nevarnosti. Izjemno pomembno je, da identificiramo nevarnosti ter izdelamo strategijo, kako bomo reagirali, če se določena nevarnost uresniči.

Končna strategija je, da **gradimo na prednostih, odpravimo pomanjkljivosti, izkoristimo priložnosti ter se izognemo nevarnostim**.



7.1. SWOT ANALIZA POGODBENEGA MODELA

Tabela 5: SWOT analiza predstavljenega pogodbenega modela

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none">○ Sodelovanje z zasebnim partnerjem odpirajo nove razvojne možnosti in pridobivanje novih izkušenj pri samem poslovanju;○ Sodelovanje med partnerjema večja prepoznavnost tako zasebnega kot javnega partnerja v občinskem in državnem okolju;○ Sodelovanje med specializiranim in strokovnim kadrom obeh sektorjev omogoča odkrivanje novih znanj in razvoj novih metod dela v procesu poslovanja;○ Javni partner izvede en javni razpis s katerim se izbere koncesionarja;○ Tveganje se porazdeli med javnim in zasebnim partnerjem, ki bodo natančneje opredeljena v pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu;○ Upravljanje se dolgoročno prenese na koncesionarja, ki prevzema tudi poslovno tveganje rentabilnosti projekta;○ Pregledno sankcioniranje slabega izvajanja storitev;○ Relativno enostavno prenehanje javno-zasebnega partnerstva.	<ul style="list-style-type: none">○ Sorazmerno zahteven proces izbire zasebnega partnerja;○ Politično tveganje zavrnitve predloga po izvedbi projekta v okviru javno-zasebnega partnerstva;○ Možnost dolgotrajnega procesa izbire zasebnega partnerja zaradi uveljavljanja pravnega varstva neizbranih kandidatov;○ Tveganje derealizacije projekta v primeru pridobitve finančno nestabilnega zasebnega partnerja;○ Predviden strošek vzdrževanja in upravljanja lahko presega pričakovane prihodke, zato se lahko izpostavi zahteva, da je za rentabilno poslovanje zasebnega partnerja potrebno zagotoviti dodaten, stalen in javen vir financiranja;○ Prevzeto tveganje se izrazi pri finančnih parametrih;○ Zelo podrobno je potrebno vnaprej opredeliti razmerja (manjša fleksibilnost v fazi izvajanja koncesije);○ Večji del razmerja je potrebno opredeliti vnaprej pri razpisu, manjša možnost upoštevanja pobud zasebnega sektorja.

PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none">○ Dolgoročna ureditev vprašanja upravljanja v okviru ene koncesijske pogodbe;○ Možnost razširitve tržne dejavnosti in okrepitev položaja na trgu v okviru osnovne dejavnosti;○ Večja prepoznavnost na lokalnem in državnem nivoju;○ Povezovanje strokovnih kadrov obeh sektorjev, možnosti odkrivanja novih znanj in razvoj novih metod dela;	<ul style="list-style-type: none">○ Nerentabilnost projekta zaradi finančnih ali drugih okoliščin;○ Morebitni zapleti pri sami realizaciji širitve obsega dejavnosti mestnega potniškega prometa;○ Projekt ne doseže zastavljenih ciljev;○ Potrebno natančno opredeliti nadzor nad izvajanjem projekta;○ Potrebno natančno opredeliti način oblikovanja (spremembe) cene;○ Tveganje spremembe zakonodaje s področja izpustov in drugih zahtev vezanih na izvajanje



<ul style="list-style-type: none">o Sodelovanje z javnim sektorjem prinese večje možnosti za različna sodelovanja v prihodnje;o Vzpostavitev dobrih poslovnih odnosov med javnim in zasebnim sektorjem;o Vnaprej pregledno opredeljene pravice in dolžnosti obeh partnerjev;o Prevezeto tveganje javnega partnerja je za dolgoročnost koncesijskega pogodbenega razmerja manjše kot pri ostalih modelih, kar se praviloma izrazi pri finančnih parametrih;o Najlažje se opredeli možnost predčasnega prenehanja JZP.	<p>javnega prometa, kar negativno vpliva na finančno konstrukcijo projekta in ima negativne finančne posledice na MOK oz. občanke in občane;</p> <ul style="list-style-type: none">o Tveganje javnega partnerja povezano s finančno solidnostjo koncesionarja (varovalo 81. člen ZJZP).
--	---



8. FINANČNO – EKONOMSKA ANALIZA

8.1. IZHODIŠČA ZA IZRAČUN FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE

Finančna in ekonomska analiza, ki je predstavljena v nadaljevanju dokumenta je izdelana na podlagi izhodišč, predstavljenih v dokumentu »Strategija mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj«, ki ga je novembra 2012 izdelalo podjetje OMEGA CONSULT d.o.o., ki povzemajo podatke iz poslovanja z MPP v MOK za leto 2011. Hkrati so bili za izdelavo tovrstne analize uporabljeni tudi podatki, navedeni v Poročilu o izvajanju koncesijske pogodbe v letu 2011, posredovani s strani dosedanjega izvajalca koncesijske pogodbe, podjetja Alpetour d.d.

V nadaljevanju dokumenta so prikazana ključna izhodišča za izračun navedenih simulacij, predstavljenih v poglavju 5.2.1.3. »Finančni kazalniki variante 2 A«.

1. OBSTOJEČE STANJE IZVAJANJA MPP V MOK:

V tabeli 6 »Prikaz obstoječega stanja (leto 2011) poslovanja z MPP v MOK« so prikazane ključne finančne oz. računovodske postavke izvajanja MPP v MOK, povzetega iz Poročila o izvajanju koncesijske pogodbe v letu 2011, izdelanega s strani dosedanjega koncesijskega izvajalca, podjetja Alpetour d.d.

Tabela 6: Prikaz obstoječega stanja (leto 2011) poslovanja z MPP v MOK

Podatki o sistemu	Obstoječe stanje ¹⁴
Število odhodov	54.801
Število opravljenih servisnih km	639.982
Število opravljenih servisnih km (samo območje MPP)	581.783
Popravljenе servisne ure	25.008
Potniki	
Osnovnošolec (brez nedelje)	135.170
Dijak (brez nedelje)	158.306
Ostali potniki (brez nedelje)	280.258
Skupaj potniki (brez nedelje)	573.734
Opravljeni potniški km na delovni dan v času šole	7.446
SKUPAJ STROŠKI	956.111,00
a) STROŠKI MATERIALA	242.793,00
Stroški materiala popravil vozil	24.293,00

¹⁴ Povzeto iz Poročila o izvajanju koncesijske pogodbe v letu 2011, posredovanega s strani dosedanjega izvajalca koncesijske pogodbe, podjetja Alpetour d.d.



Stroški energije	207.753,00
Odpisi DI	10.747,00
b) STROŠKI STORITEV	79.076,00
Vzdrževanje	36.905,00
Povračila stroškov	315,00
Intelektualne in osebne storitve (zdrav. pregledi, licence)	2.143,00
Zavarovalne premije (premija po polici)	10.556,00
Stroški izdelave reklamnih nalepk	0,00
Stroški drugih storitev (pranje, CT, registracija, mes.pp)	29.157,00
c) STROŠKI DELA	310.584,00
Plače in nadomestila plač	206.764,00
Stroški za socialno varnost	55.104,00
Drugi stroški dela	48.716,00
d) AMORTIZACIJA IN ODPISI VREDNOSTI	195.609,00
e) DRUGI ODHODKI POSLOVANJA	2.020,00
Posredni stroški - linijska režija, AP Kranj	70.943,00
Posredni stroški - 0101 (splošna režija)	55.086,00
PRIHODKI SKUPAJ	839.442,00
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	116.648,00
Prihodki od prodaje vozovnic	139.104,00
Prihodki od oglaševanja	16.963,00
Prihodki od poslovanja	272.715,00
Subvencija izvajanja	566.727,00
Poslovni izid	
Poslovni izid	-116.669,00

Vir: Poročilo o izvajanju koncesijske pogodbe v letu 2011, Alpetour d.o.o., 2012.

2. STROŠKI IZVAJANJA MPP V MOK NA PODLAGI POLNE LASTNE CENE:

Stroški izvajanja MPP v MOK so odvisni na podlagi polne lastne cene. Slednja je sestavljena iz:

- 1) Neposredni stroški: gorivo, amortizacija vozil, vzdrževanje vozil, stroški dela, stroški zavarovanja, parkirišča in avtobusne postaje;
- 2) Posredni stroški: posredni stroški dela, amortizacija drugih osnovnih sredstev, dobiček.

Na podlagi Medsebojnega dogovora med Ministrstvo za promet, Gospodarsko zbornico Slovenije in Obrtno – podjetniško zbornico Slovenije, z dne 06.06.2011, št. MZP: 2411-11-900027, je za december



2012 znašala polna lastna cena 1,81 EUR/km.¹⁵ Slednja je povzeta pri prikazu predvidenih stroškov izvajanja MPP v MOK ter je odvisna od opravljenih servisnih kilometrov v območju MPP (predvideni servisni kilometri znašajo 720.618 km).

Na podlagi predstavljene polne lastne cene (1,81 EUR/km) in predvidenega števila servisnih kilometrov v območju MPP (720.618 km) je moč izračunati celotne stroške izvajanja MPP v MOK, ki znašajo 1.304.318,58 EUR na letnem nivoju.

3. ŠT. PRODANIH VOZOVNIC NA LETO GLEDE NA TIP VOZOVNICE:

Prihodek od vozovnic v znesku 139.104,00 EUR je pridobljen iz Poročila o izvajanju koncesijske pogodbe v letu 2011 in ne zajema prihodka iz subvencij ter prihodka od prodaje OŠ vozovnic. Na podlagi podatka o deležu prodanih vozovnic glede na vrsto, ki so:

- o 69 % letnih vozovnic,
- o 19 % dnevni vozovnic,
- o 12 % mesečnih vozovnic,

smo pridobili število vseh prodanih vozovnic na leto.

Tabela 7: Prikaz števila prodanih vozovnic in prihodek od njihove prodaje na leto MPP v MOK

Vrsta vozovnice	Št. prodanih vozovnic	Cena vozovnice	Prihodek od vozovnic
Dnevna	26.429,76	1,00 EUR	26.429,76 EUR
Mesečna	3.338,50	5,00 EUR	16.692,48 EUR
Letna	3.199,39	30,00 EUR	95.981,76 EUR
SKUPAJ	32.967,65	/	139.104,00 EUR

Vir: Strategija mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, OMEGA consult d.o.o., november 2012.

8.2. POVZETEK FINANČNE ANALIZE

Poglavitni namen finančne analize je izračun kazalnikov finančnih rezultatov projekta. Na podlagi podatkov, povzetih iz Strategije mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, Poročila o

¹⁵ Polna lastna cena v javnem potniškem avtobusnem prevozu v Sloveniji za december 2012 znaša 1,81 EUR/km in izhaja iz Medsebojnega dogovora med Ministrstvom za promet, Gospodarsko zbornico Slovenije in Obrtno-podjetniško zbornico Slovenije, dne 06.06.2011, št. MZP:2411-11-900027. Predmetni medsebojni dogovor je sklenjen na podlagi izvedenih medsebojnih razgovorov o nadaljnjem izvajanju gospodarske javne službe na področju javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu. Stroškovna cena, določena za december 2012 znaša 1,814 EUR/km in sicer na podlagi ekonomskih analiz dviga upravičenosti normirane cene s strani podjetja KPMG in izvedenih pogajanj med predstavniki MzIP in avtobusnimi prevozniki – koncesionari.



izvajanju koncesijske pogodbe v letu 2011 ter ob upoštevanju parametrov za varianto 2 A, so finančni kazalniki koncedenta ter prihodnjega koncesionarja glede na obstoječe stanje naslednji:

✓ Možnost 1: Obstoječe cene vozovnic ob nespremenjenih stroških izvajanja:¹⁶

Predmetna možnost povzema obstoječe cene vozovnic (1 EUR–dnevna, 5 EUR–mesečna, 30 EUR–letna), kar na leto znaša 839.442,00 EUR prihodka, kar je v skladu z Poročilom o izvajanju koncesijske pogodbe v letu 2011. Prav tako ostajajo predvideni stroški izvajanja MPP v MOK nespremenjeni (1.304.318,58 EUR) glede na povprečno polno lastno ceno, ki znaša 1,81 EUR/km. Slednja je povzeta iz Medsebojnega dogovora med Ministrstvom za promet, Gospodarsko zbornico Slovenije in Obrtno – podjetniško zbornico Slovenije, z dne 06.06.2011, št. MZP: 2411-11-900027 in predstavlja polno lastno ceno v javnem potniškem avtobusnem prevozu v Sloveniji za december 2012, priznana s strani RS, Gospodarske zbornice Slovenije in Obrtne zbornice Slovenije.

Predstavljena možnost navaja zgolj predmetne finančne kazalnike za MOK kot koncedenta ter za zasebnega partnerja kot koncesionarja in predstavlja način prihodnjih simulacij, potrebnih za izračun potencialne cene vozovnic.

Tabela 8 »Prikaz finančnih kazalnikov za možnost 1 variante 2 A izvajanja MPP v MOK (stalne cene)« je predstavljena v stalnih cenah za obdobje enega oz. 10-ih let. Na podlagi dejstva, da gre za stalne cene, slednje ne zajemajo potencialnih nihanj na gospodarskem področju, kakor tudi ne morebitnih inflacijskih stopenj za posamezna obdobja. Zaradi tega so v nadaljevanju dokumenta predmetni finančni izsledki predstavljeni tudi v tekočih cenah, ki povzemajo inflacijske stopnje, vezane na Jesensko napoved gospodarski gibanj 2012, izdelane s strani Urada RS za makroekonomske analize in razvoj, septembra 2012.

Tabela 8: Prikaz finančnih kazalnikov za možnost 1 variante 2 A izvajanja MPP v MOK (stalne cene)

Postavka	Na leto	10 let
Št. opravljenih servisnih km (območje MPP) na leto	720.618	7.206.180
Št. prepeljanih potnikov na leto	644.802	6.448.020
Stroški izvajanja na leto	1.304.318,58	13.043.185,80
Polna lastna cena	1,81 EUR/km	/
Celotni prihodki	839.442,00	8.394.420,00

¹⁶ Polna lastna cena v javnem potniškem avtobusnem prevozu v Sloveniji za december 2012 znaša 1,81 EUR/km in izhaja iz Medsebojnega dogovora med Ministrstvom za promet, Gospodarsko zbornico Slovenije in Obrtno-podjetniško zbornico Slovenije, dne 06.06.2011, št. MZP:2411-11-900027. Predmetni medsebojni dogovor je sklenjen na podlagi izvedenih medsebojnih razgovorov o nadaljnjem izvajanju gospodarske javne službe na področju javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu. Stroškovna cena, določena za december 2012 znaša 1,814 EUR/km in sicer na podlagi ekonomskih analiz dviga upravičenosti normirane cene s strani podjetja KPMG in izvedenih pogajanj med predstavniki MZIP in avtobusnimi prevozniki – koncesionarji.



Mestna občina Kranj
Slovenski trg 1
4000 Kranj

Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	116.648,00	1.166.480,00
Prihodki od prodaje vozovnic	139.104,00	1.391.040,00
Prihodki od oglaševanja	16.963,00	169.630,00
Subvencija izvajanja	566.727,00	5.667.270,00
Poslovni izid	-464.876,58	-4.648.765,80
<hr/>		
Obstoječi strošek MOK	847.849,55	8.478.495,50
SKUPAJ STROŠEK MOK	847.849,55	8.478.495,50
Prihranek MOK glede na obstoječe stanje	0,00	0,00
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	300.402,03	3.004.020,30
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	0,00	0,00

Vir: MOK, interni vir, marec 2013.

Prikazana možnost 1 povzema, da bi MOK ob tovrstnih kazalnikih ter izhodiščih letno prevzela stroške izvajanja MPP v vrednosti 847.849,55 EUR v stalnih cenah, kar je povsem enako od obstoječega stanja. Strošek zasebnega partnerja za pokritje poslovnega izida bi v tem primeru znašal 300.402,03 EUR letno v stalnih cenah. Navedena možnost, ki predvidena obstoječe stanje cen vozovnic ter ob upoštevanju polne lastne cene v vrednosti 1,81 EUR/km, za potencialnega zasebnega partnerja z vidika ekonomskega stanja ni optimalna.

Tabela 9: Prikaz finančnih kazalnikov za možnost 1 variante 2 A izvajanja MPP v MOK (tekoče cene)

Postavka	Na leto	10 let
Št. opravljenih servisnih km (območje MPP) na leto	720.618	7.206.180
Št. prepeljanih potnikov na leto	644.802	6.448.020
Stroški izvajanja na leto	1.354.352,24	16.509.478,24
Polna lastna cena	1,81 EUR/km	/
Celotni prihodki	871.643,00	10.625.279,47
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	121.122,62	1.476.477,95
Prihodki od prodaje vozovnic	144.440,03	1.760.715,90
Prihodki od oglaševanja	17.613,70	214.710,03
Subvencija izvajanja	588.466,65	7.173.375,60
Poslovni izid	-482.709,25	-4.827.092,46
<hr/>		
Obstoječi strošek MOK	880.373,06	10.731.698,46
SKUPAJ STROŠEK MOK	880.373,06	10.731.698,46
Prihranek MOK glede na obstoječe stanje	0,00	0,00
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	311.925,45	3.802.353,85
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	0,00	0,00

Vir: MOK, interni vir, marec 2013.

Prikazana možnost 1 povzema, da bi MOK ob tovrstnih kazalnikih ter izhodiščih letno prevzel stroške izvajanja MPP v vrednosti 880.373,06 EUR v tekočih cenah, kar je povsem enako od obstoječega



stanja. Strošek zasebnega partnerja za pokritje poslovnega izida bi v tem primeru znašal 311.925,45 EUR letno v tekočih cenah.

- ✓ Možnost 2: Povečanje cene vozovnic za zagotovitev pozitivnega poslovnega izida ob nespremenjenih stroških izvajanja:¹⁷
- Povečanje cene vozovnice: Dnevna vozovnica = 2,00 EUR;
Mesečna vozovnica = 22,00 EUR;
Letna vozovnica = 150,00 EUR.

Predmetna možnost predvideva povečanje cene vozovnic (2 EUR–dnevna, 22 EUR–mesečna, 150 EUR–letna), kar na leto znaša 606.215,23 EUR prihodka. Možnost 2 je bila izvedena za namen določitve najvišjega zneska vrednosti posameznih vozovnic, za prikaz pozitivnega poslovnega izida ob koncu leta za celoten projekt. V tem primeru bi MOK namesto prvotnih 847.849,55 EUR, moral letno plačevati koncesionarju 683.375,00 EUR. Na ta način se izkaže gospodarski način izvajanja projekta z vidika koncedenta, torej MOK.

Prav tako ostajajo predvideni stroški izvajanja MPP v MOK nespremenjeni (1.304.318,58 EUR) glede na povprečno polno lastno ceno, ki znaša 1,81 EUR/km.

Tabela 10: Prikaz finančnih kazalnikov za možnost 2 variante 2 A izvajanja MPP v MOK (stalne cene)

Postavka	Na leto	10 let
Št. opravljenih servisnih km (območje MPP) na leto	720.618	7.206.180
Št. prepeljanih potnikov na leto	644.802	6.448.020
Stroški izvajanja na leto	1.304.318,58	13.043.185,80
Polna lastna cena	1,81 EUR/km	/
Celotni prihodki	1.306.553,23	13.065.532,32
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	116.648,00	1.166.480,00
Prihodki od prodaje vozovnic	606.215,23	6.062.152,32
Prihodki od oglaševanja	16.963,00	169.630,00
Subvencija izvajanja	566.727,00	5.667.270,00
Poslovni izid	2.234,65	22.346,52

¹⁷ Polna lastna cena v javnem potniškem avtobusnem prevozu v Sloveniji za december 2012 znaša 1,81 EUR/km in izhaja iz Medsebojnega dogovora med Ministrstvom za promet, Gospodarsko zbornico Slovenije in Obrtno-podjetniško zbornico Slovenije, dne 06.06.2011, št. MZP:2411-11-900027. Predmetni medsebojni dogovor je sklenjen na podlagi izvedenih medsebojnih razgovorov o nadaljnjem izvajanju gospodarske javne službe na področju javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu. Stroškovna cena, določena za december 2012 znaša 1,814 EUR/km in sicer na podlagi ekonomskih analiz dviga upravičenosti normirane cene s strani podjetja KPMG in izvedenih pogajanj med predstavniki MZIP in avtobusnimi prevozniki – koncesionarji.



Obstoječi strošek MOK	847.849,55	8.478.495,50
SKUPAJ STROŠEK MOK	683.375,00	6.833.750,00
Prihranek MOK glede na obstoječe stanje	164.474,55	1.644.745,50
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	0,00	0,00
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	2.234,65	22.346,52

Vir: MOK, interni vir, marec 2013.

Prikazana možnost 2 povzema, da bi MOK ob tovrstnih kazalnikih ter izhodiščih letno prevzel stroške izvajanja MPP v vrednosti 683.375,00 EUR v stalnih cenah, kar pomeni, da se na letni ravni izkaže gospodarnejši način izvajanja projekta z vidika MOK.

Tabela 11: Prikaz finančnih kazalnikov za možnost 2 variante 2 A izvajanja MPP v MOK (tekoče cene)

Postavka	Na leto	10 let
Št. opravljenih servisnih km (območje MPP) na leto	720.618	7.206.180
Št. prepeljanih potnikov na leto	644.802	6.448.020
Stroški izvajanja na leto	1.354.352,24	16.509.478,24
Polna lastna cena	1,81 EUR/km	/
Celotni prihodki	1.356.672,61	16.537.763,46
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	121.122,62	1.476.477,95
Prihodki od prodaje vozovnic	629.469,65	7.673.199,89
Prihodki od oglaševanja	17.613,70	214.710,03
Subvencija izvajanja	588.466,65	7.173.375,60
Poslovni izid	2.320,37	23.203,73
Obstoječi strošek MOK	880.373,06	10.731.698,46
SKUPAJ STROŠEK MOK	709.589,27	8.649.853,55
Prihranek MOK glede na obstoječe stanje	170.783,79	2.081.844,91
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	0,00	0,00
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	2.320,37	23.203,73

Vir: MOK, interni vir, marec 2013.

Prikazana možnost 2 povzema, da bi MOK ob tovrstnih kazalnikih ter izhodiščih letno prevzel stroške izvajanja MPP v vrednosti 709.589,27 EUR v tekočih cenah, kar pomeni, da se na letni ravni izkaže gospodarnejši način izvajanja projekta z vidika MOK.



✓ Možnost 3: Povečanje cene vozovnic, zmanjšanje letnih stroškov izvajanja, povečanje letnih prihodkov iz oglaševanja¹⁸ ter predvideno povečanje prodaje vozovnic:

- Maksimalno povečanje cene vozovnice: Dnevna vozovnica = 1,00 EUR;
Mesečna vozovnica = 10,00 EUR;
Letna vozovnica = 95,00 EUR.

Glede na dejstvo, da MOK zasleduje cilj čim nižje obremenitve prebivalcev s stroški nakupa vozovnic za linijski mestni potniški promet, navedena možnost predvideva najvišje predpisane cene vozovnice ob stroških izvajanja (1.304.318,58 EUR) glede na povprečno polno lastno ceno, ki znaša 1,81 EUR/km.

V tem primeru bi letni poslovni izid znašal – 240.223,62 EUR. Kljub temu bi potencialni zasebni partner imel možnost za doseg dobička skozi racionalizacijo letnih stroškov izvajanja MPP za približno 10 % na leto, povečanja prihodkov iz naslova oglaševanja za 5-krat glede na obstoječe prihodke iz oglaševanja (16.963,00 EUR) ter povečanega števila prodanih vozovnic za približno 10 %.

Izkazana cena vozovnice predstavlja zgolj primer, saj bo natančnejša ocena predmet pogajanj s potencialnimi zasebnimi partnerji v okviru konkurenčnega dialoga.

Tabela 12: Prikaz finančnih kazalnikov za možnost 3 variante 2 A izvajanja MPP v MOK (stalne cene)

Postavka	Na leto	10 let
Št. opravljenih servisnih km (območje MPP) na leto	720.618	7.206.180
Št. prepeljanih potnikov na leto	644.802	6.448.020
Stroški izvajanja na leto	1.304.318,58	13.043.185,80
Polna lastna cena	1,81 EUR/km	/
Celotni prihodki	1.064.094,96	10.640.949,60
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	116.648,00	1.166.480,00
Prihodki od prodaje vozovnic	363.756,96	3.637.569,60
Prihodki od oglaševanja	16.963,00	169.630,00
Subvencija izvajanja	566.727,00	5.667.270,00
Poslovni izid	-240.223,62	-2.402.236,20
Obstoječi strošek MOK	847.849,55	8.478.495,50
SKUPAJ STROŠEK MOK	847.849,55	8.478.495,50
Prihranek MOK glede na obstoječe stanje	0,00	0,00
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	75.749,07	757.490,70
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	0,00	0,00

Vir: MOK, interni vir, marec 2013.



Prikazana možnost 3 povzema, da bi MOK ob tovrstnih kazalnikih ter izhodiščih letno prevzel stroške izvajanja MPP v vrednosti 847.849,55 EUR v stalnih cenah, ki predstavljajo enake stroške izvajanja MPP za MOK glede na obstoječe stanje.

Tabela 13: Prikaz finančnih kazalnikov za možnost 3 variante 2 A izvajanja MPP v MOK (tekoče cene)

Postavka	Na leto	10 let
Št. opravljenih servisnih km (območje MPP) na leto	720.618	7.206.180
Št. prepeljanih potnikov na leto	644.802	6.448.020
Stroški izvajanja na leto	1.354.352,24	16.509.478,24
Polna lastna cena	1,81 EUR/km	/
Celotni prihodki	1.104.913,64	13.468.835,65
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	121.122,62	1.476.477,95
Prihodki od prodaje vozovnic	377.710,68	4.604.272,08
Prihodki od oglaševanja	17.613,70	214.710,03
Subvencija izvajanja	588.466,65	7.173.375,60
Poslovni izid	-249.438,60	-2.494.385,98
<hr/>		
Obstoječi strošek MOK	880.373,06	10.731.698,46
SKUPAJ STROŠEK MOK	880.373,06	10.731.698,46
Prihranek MOK glede na obstoječe stanje	0,00	0,00
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	78.654,80	958.797,68
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	0,00	0,00

Vir: MOK, interni vir, marec 2013.

Prikazana možnost 3 povzema, da bi MOK ob tovrstnih kazalnikih ter izhodiščih letno prevzel stroške izvajanja MPP v vrednosti 880.373,06 EUR v tekočih cenah, ki predstavljajo enake stroške izvajanja MPP za MOK glede na obstoječe stanje.

9.3 POVZETEK EKONOMSKE ANALIZE

Zraven izračunov vseh potrebnih finančnih kazalnikov so kot dokaz upravičenosti povzeti tudi glavni ekonomski kazalniki in sicer ekonomsko neto sedanjo vrednost, ekonomsko stopnjo donosnosti ter potrebno razmerje med koristmi in stroški, ki mora za ekonomsko upravičenost investicije biti vedno večje od 1. Sicer koristi družbenega okolja presegajo stroške, ki jih bo okolica imela s projektom. Obravnavan projekt bo izveden tako, da bo stopnja izrabe zmogljivosti visoka.

Zasebni partner bo po modelu javno-zasebnega partnerstva s svojimi vozili, ki bodo morala zadoščati merilom razpisne dokumentacije, prevzel upravljanje in izvajanje MPP v MOK ter njihovo vzdrževanje in upravljanje za obdobje 10 let, s čimer bo zagotovil nemoteno prevažanje prebivalcev in



obiskovalcev MOK in širše okolice, kar daje možnost za dodatno sprostitev prometa v mestnem središču zaradi manjše uporabe lastnih avtomobilov.

Ekonomska ocena temelji na širšem družbenem vidiku in poleg finančnih kazalcev zajema tudi ostale parametre, na primer vpliv na prometno urejenost, razvoj MPP, vpliv na splošno gospodarsko stanje, vpliv na prostorsko in časovno dostopnost za prebivalce MOK ter vpliv na okolje in podobno, pri čemer se upošteva posredne učinke ne samo na MOK, ampak tudi na širšo družbo.

Vsem citiranim kazalcem je skupno, da jih je težko denarno ovrednotiti. Glede na to, da je projekt manjši od 25 mio EUR, podrobnejša multikriterijska analiza glede na določbe veljavne zakonodaje ni potrebna.

Eksterne koristi, ki jih bo imel koncesionar in koncedent je težko ovrednotiti, vendar glede na pomen, ki ga ima za vzpostavitev večje prometne urejenosti, preglednosti ter vsekakor večjega pretoka ljudi v mestu, ocenjujemo, da znaša dodana vrednost oziroma eksterne koristi 3,50 % stroškov upravljanja in vzdrževanja infrastrukture.¹⁹

Eksterni stroški, ki nastajajo so ocenjeni na približno 3,50 % družbenih koristi. To je predvsem negativni vpliv projekta na področju izbire zasebnega partnerja v zvezi z nadaljnjim postopkom (podaljšan postopek zaradi morebitnih dogodkov, bi povzročil neurejenost javnega mestnega potniškega prometa v MOK, itd.).

V tem kontekstu je projekt javno-zasebnega partnerstva »Izvajanje linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj« vsekakor pozitiven. Ocenjujemo, da pozitivni nedenarni stroški projekta prav gotovo presegajo denarne in nedenarne stroške projekta.

3.3.1 Ekonomska analiza stroškov in koristi projekta javno-zasebnega partnerstva

Analiza stroškov in koristi (v nadaljevanju CBA) je temeljno orodje za ocenjevanje ekonomskih koristi projektov. Načelno je treba oceniti vse vplive, tj. finančne, ekonomske in družbene, vpliv na okolje itd. Cilj CBA je opredeliti in ovrednotiti vse morebitne vplive, saj so na ta način določeni stroški in koristi projekta. Rezultati se ugotavljajo kot celota glede na neto koristi, s sklepi pa se je treba opredeliti do tega, ali je projekt zaželen in ali ga je primerno izvesti.

Učinke je treba ocenjevati glede na vnaprej določene cilje. Z vrednotenjem projekta glede na mikroekonomske kazalnike je treba v okviru analize stroškov in koristi oceniti skladnost projekta z določenimi makroekonomskimi cilji, pa tudi njegov pomen za doseg te ciljev. Upoštevati je potrebno

¹⁹ Sem spadajo avtobusi, postajališča in ostala infrastruktura v sklopu MPP.



učinke investicije na okolje, integriteto v geografsko območje in na delovanje projekta glede na občinsko, regionalno, nacionalno raven ali ravni EU.

Pri analizi ocenjujemo negotovosti in tveganja, ter jih poskušamo opredeliti v našo investicijsko razvojno strategijo. Zanesljivo obvladovanje tveganj je temelj za načrtovanje projekta.

Ekonomsko vrednotenje izhaja iz predpostavke, da je potrebno vložke projekta oziroma investicije vrednotiti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, rezultate pa glede na pripravljenost porabnikov, da jih plačajo. Oportunitetni stroški niso nujno vedno enaki opazovanim finančnim stroškom. Izhodišče CBA so denarni tokovi iz finančne analize. Pri določanju kazalnikov je potrebno opraviti nekaj prilagoditev, ki so natančneje predstavljeni v nadaljevanju.

8.3.1.1. Faza 1 - davčni popravki

Tržne cene vsebujejo tudi davke in prispevke ter nekatera transferna plačila, ki lahko vplivajo na relativne cene. Medtem ko je v nekaterih primerih morda težko oceniti raven cen brez davkov, se vendar lahko določijo nekateri splošni približki in odpravijo ta nesorazmerja cen:

- ✓ cene inputov in outputov, ki jih upoštevamo v CBA, ne smejo vključevati DDV ali katerih koli drugih posrednih dajatev;
- ✓ cene v CBA vključenih inputov morajo biti v celoti brez neposrednih davščin;
- ✓ izpustiti je treba čista transferna plačila posameznikom, kakor so na primer plačila za socialno zavarovanje;
- ✓ v določenih primerih se neposredni davki in subvencije lahko uporabijo tudi za popravek zunanjih vplivov.

V tem primeru to pomeni, da je iz vrednosti investicije izključen DDV, kar je upoštevano v tabeli izračuna ekonomske stopnje donosnosti, ki je navedena v nadaljevanju.

8.3.1.2. Faza 2 - popravki zaradi okoliščin

Namen te faze je določiti koristi in stroške zaradi zunanjih dejavnikov, ki niso bili upoštevani v finančni analizi.

Praviloma je te zunanje koristi in stroške težko ovrednotiti, četudi jih je mogoče določiti.

Kot splošno pravilo velja, da je treba vse družbene koristi in stroške, ki se prelivajo od projekta k ostalim subjektom brez nadomestila, v CBA upoštevati kot dodatek k njegovim finančnim stroškom.



Zunanji vplivom je treba določiti denarne vrednosti, če je to le mogoče. Če ni, jih je treba opisati z nendenarnimi pokazatelji.

Mnogi projekti, med drugim tudi konkretni projekt MPP v MOK, lahko koristijo tretjim osebam in tako prispevajo k prihodkom družbe, ki ga projekt ustvarja.

V konkretnem primeru je določitev eksternih koristi in stroškov za obravnavan projekt težavna, saj je nabor podatkov na podlagi katerih bi lahko verodostojno ocenili eksternalije, omejen.

8.3.1.3. Faza 3 – od tržnih do obračunskih cen

Cilj te faze je določiti vrednosti za pretvornike, s katerimi preoblikujemo tržne cene v popravljene, obračunske cene. To je mogoče storiti poleg upoštevanja davčnih in vplivov zunanjih dejavnikov še tedaj, ko:

- ✓ so dejanske cene inputov in outputov zaradi motenj na trgu popačene,
- ✓ plače niso odvisne od produktivnosti delavcev.

V tem primeru določamo popravni faktor za investicijske stroške na 0,8, kar utemeljujemo s tem, da cene opreme voznega parka in njegovo vzdrževanje ter upravljanje in stroški zaposlenih vsebujejo tudi njihov pričakovani dobiček in rezervo.

8.3.1.4. Diskontiranje

Procesa diskontiranja se lotimo tako kot v finančni analizi šele po opredelitvi elementov v tabeli za ekonomsko analizo.

Diskontna stopnja v ekonomski analizi operacij – družbena diskonta stopnja – skuša odražati družbeni vidik tega, kako naj bi bodoče koristi in stroške vrednotili glede na zdajšnje razmere. Lahko se tudi razlikuje od diskontne stopnje v finančni analizi, in sicer tedaj, ko kapitalski trgi niso popolni.

V našem primeru izberemo družbeno diskontno stopnjo, ki je enaka 5,50 %.²⁰

8.3.1.5. Izračun ekonomske stopnje donosnosti

Ko so popravki zaradi neusklajenosti cen opravljeni, je mogoče izračunati ekonomsko interno stopnjo donosnosti.

²⁰ Povzeto iz Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects, European Union, Regional Policy, julij 2008.



Ta temelji na izhodiščih, ki so opredeljena v točkah od 8.2.2.1. do 8.2.2.4.

Tabela 14: Prikaz ekonomski kazalnikov CBA analize za vse možnosti za varianto 2 A

STALNE CENE	VARIANTA 2 A – MOŽNOST 1		
	ENSV	ERR	RATIO
	140.224,32	30,03 %	1,02
	VARIANTA 2 A – MOŽNOST 2		
	ENSV	ENSV	ENSV
	3.197.518,63	3.197.518,63	3.197.518,63
	VARIANTA 2 A – MOŽNOST 3		
	ENSV	ENSV	ENSV
	1.610.602,61	1.610.602,61	1.610.602,61
TEKOČE CENE	VARIANTA 2 A – MOŽNOST 1		
	ENSV	ERR	RATIO
	166.778,92	32,57 %	1,02
	VARIANTA 2 A – MOŽNOST 2		
	ENSV	ENSV	ENSV
	3.556.453,32	3.556.453,32	3.556.453,32
	VARIANTA 2 A – MOŽNOST 3		
	ENSV	ENSV	ENSV
	1.797.012,44	1.797.012,44	1.797.012,44

Vir: MOK, interni vir, marec 2013.

8.4 ANALIZA TVEGANJ

Analiza tveganja je ocenjevanje verjetnosti, da s projektom ne bo pričakovanih rezultatov. Če je mogoče to verjetnost številčno izraziti se imenuje stopnja tveganja. Analiza zajema ovrednotenje projektnih (tveganje razvoja projekta, tveganje izvedbe in obratovanja projekta) in splošnih tveganj (politična, narodno-gospodarska, družbeno-kulturna in druga tveganja).

Druga tveganja ne bodo bistveno spremenila poteka projekta, gre pa zlasti za nepredvidene dogodke med morebitno razširitvijo obstoječih parkirnih površin oz. nadgraditvijo obstoječega operacijskega sistema za upravljanje parkirnega sistema, ki bi lahko zakasnili ali podražili projekt.

Ti dogodki bi imeli tako nizek vpliv na celoten projekt, prav tako je verjetnost teh dogodkov razmeroma malo verjetna, čeprav mogoča glede na dolžino trajanja pogodbenega razmerja. V nadaljevanju prikazujemo 3 kritične skupine tveganj in sicer:

- o tveganja razvoja projekta in splošna tveganja,
- o tveganja izvedbe projekta,



Mestna občina Kranj
Slovenski trg 1
4000 Kranj

- o tveganja, ki lahko nastanejo v fazi obratovanja projekta vključno s prikazom njihovega vpliva ter možnost nastanka.

Natančnejši prikaz tveganj je predstavljen v spodnji tabeli »Analiza tveganj za obravnavan projekt javno-zasebnega partnerstva«.

Legenda:

*Stopnja tveganja: 1= majhna verjetnost;
 3 = srednja verjetnost;
 5 = velika verjetnost.

**Ocena vpliva: 0 = ni vpliva;
 1 = majhen vpliv;
 3 = srednji vpliv;
 5 = velik vpliv.

Tabela 15: Analiza tveganj za obravnavan projekt javno-zasebnega partnerstva

Tveganja	Stopnja tveganj (verjetnost dogodka)*	Ocena vpliva**	Posledice tveganj	Ukrepi za zmanjšanje tveganj
1. TVEGANJA RAZVOJA PROJEKTA IN SPLOŠNA TVEGANJA				
Tveganje zaradi neskladnosti projekta s poslovno strategijo zasebnega partnerja.	1	<ul style="list-style-type: none"> - Čas: 3 - Stroški: 3 - Kakovost: 1 	<ul style="list-style-type: none"> - Neusklajenost projekta s poslovno strategijo zasebnega partnerja; - Podaljšanje roka izvedbe zaradi potrebnih prilagoditev dokumentacije. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sodelovanje zasebnega partnerja z izvajalcem projekta ter obveščanje oz. informiranje o vseh veljavnih in sprejetih strategij in meril Mestne občine Kranj; - Upoštevanje sprejetih strategij in meril v fazi izvedbe.
Tveganje zaradi spremembe zakonodaje.	1	<ul style="list-style-type: none"> - Čas: 3 - Stroški: 1 - Kakovost: 1 	<ul style="list-style-type: none"> - Neusklajenost projekta z veljavno zakonodajo; - Podaljšanje roka izvedbe projekta zaradi potrebnih prilagoditev dokumentacije. 	<ul style="list-style-type: none"> - Spremljanje zakonodaje v vseh fazah izvedbe projekta.
Tveganje zaradi nestabilnih političnih dejavnikov.	1	<ul style="list-style-type: none"> - Čas: 5 - Stroški: 3 - Kakovost: 1 	<ul style="list-style-type: none"> - Zastoj (ustavitve) projekta javno-zasebnega partnerstva. 	<ul style="list-style-type: none"> - Preveritev strateških odločitev Mestne občine Kranj.
Tveganje zaradi odklonilnega javnega mnenja do realizacije projekta (npr. vplivi na kvaliteto življenjskega okolja prebivalcev, hrup, izpusti itd.)	1	<ul style="list-style-type: none"> - Čas: 3 - Stroški: 1 - Kakovost: 1 	<ul style="list-style-type: none"> - Podaljšanje roka izvedbe projekta javno-zasebnega partnerstva. 	<ul style="list-style-type: none"> - Upoštevanje zahtev oz. priporočil ; - Pozitivno informiranje javnosti glede projekta javno-zasebnega partnerstva.
2. TVEGANJE IZVEDBE PROJEKTA				
Tveganje v postopkih izbire zasebnega partnerja.	3	<ul style="list-style-type: none"> - Čas: 3 - Stroški: 3 - Kakovost: 1 	<ul style="list-style-type: none"> - Ponovitev postopka javnega razpisa; - Zamuda pri postopku izbire zasebnega partnerja. 	<ul style="list-style-type: none"> - Posebna pozornost namenjena postopku izbire zasebnega partnerja del (jasna opredelitev obsega pravic in obveznosti, itd.)



Tveganje zaradi izbora nestrokovnih in nezkušenih zunanjih izvajalcev.	3	<ul style="list-style-type: none">- Čas: 5- Stroški: 3- Kakovost: 5	<ul style="list-style-type: none">- Podaljševanje rokov izvedbe in potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev (rebalans proračuna);- Zamude pri pridobitvi ustrezne dokumentacije;- Zapleti pri potrjevanju dokumentacije;- Spreminjanje in dopolnjevanje dokumentacije.	<ul style="list-style-type: none">- Priprava kvalitetne razpisne dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo;- Jasno definiranje pogojev, ki jih mora ponudnik – zasebni partner izpolniti predvsem glede referenc, kadrovske zasedbe, ter določitev ustreznih meril za izbor zasebnega partnerja;- Zagotavljanje stalnega nadzora nad delom izvajalcev za pravočasno ukrepanje.
Tveganje zaradi nerazpolaganja z zadostnimi finančnimi sredstvi (glede na pridobljene ponudbe).	3	<ul style="list-style-type: none">- Čas: 5- Stroški: 5- Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none">- Potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev (sredstva zasebnika);	<ul style="list-style-type: none">- Pridobitev ustrezne ocene stroškov in zagotovitev zadostnih finančnih virov;- Priprava kvalitetne investicijske dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo.
3. TVEGANJE OBRATOVANJA PROJEKTA				
Tveganje zaradi nedoseganja okolje-varstvenih standardov.	1	<ul style="list-style-type: none">- Čas: 3- Stroški: 1- Kakovost: 3	<ul style="list-style-type: none">- Poslabšanje kakovosti okolja;- Povečanje obremenitev okolja;- Povečanje stroškov izvedbe projekta.	<ul style="list-style-type: none">- Upoštevanje standardov kakovosti okolja v fazi izvajanja MPP.

9. POVZETEK IN UGOTOVITVE

Prometna urejenost postaja čedalje pomembnejši faktor za ugodno in prijetno bivanjsko okolje. V tem letu, natančneje s koncem avgusta 2013 se izteče Koncesijska pogodba za organizacijo in izvajanje javnega mestnega potniškega prometa, ki sta jo sklenila MOK in zasebni subjekt – Alpetour – potovalna agencija, d.d.

Skozi predmetni dokument je večkrat izkazana pomembnost mestnega potniškega prometa v MOK, ki je hkrati utemeljena na strateških in zakonskih podlagah MKO in Republike Slovenije. Trditev se lahko utemelji na izsledkih dokumentov, ki obravnavajo storitev MPP. Relevantna dokumenta, ki konkretizirano izkazujejo pomembnost MPP v MOK sta Strategija trajnostnega razvoja Mestne občine Kranj 2009 – 2023 in Strategija mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj. Slednja je služila kot osnova za izdelavo predmetne ocene javno-zasebnega partnerstva, pri čemer so na njenih izsledkih ter predlogih, vezanih na spremembe MPP, izvedene simulacije variančnih možnosti teh sprememb z izračuni.

V našem primeru javni partner nosi večino ali celotno poslovno tveganje izvajanja projekta javno-zasebnega partnerstva. Takšno javno-zasebno partnerstvo se ne glede na poimenovanje oziroma ureditev v posebnem zakonu, za namene ZJZP ne šteje za koncesijsko, temveč za javno-naročniško (prvi odstavek 27. člena ZJZP). V primerih iz prvega odstavka 27. člena ZJZP se skladno z drugim odstavkom 27. člen ZJZP namesto določb o javnem razpisu, neposredni podelitvi in pravnem oziroma/ter sodnem varstvu v postopku podelitve koncesije za izbiro izvajalca javno-zasebnega partnerstva in pravnega varstva v tem postopku uporabljajo predpisi o javnih naročilih. Tako razmerje se po ZJZP šteje za javno-naročniško partnerstvo.

Na podlagi izkazanega optimalnega modela javno-naročniškega partnerstva za izvedbo projekta MPP se predvideva, da bo zasebni partner s pomočjo lastnih sredstev prevzel v izvajanje storitev mestnega javnega avtobusnega prometa z vso infrastrukturo za obdobje 10 let, kolikor bo trajala koncesijska pogodba.

Podatki, uporabljeni pri izdelavi predmetne ocene izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva in so ključni za podajo zaključkov, so pridobljeni s strani MOK, natančneje iz Strategije mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, ki jo je pripravilo podjetje OMEGA CONSULT iz Ljubljane. Gre za izsledke, temelječe na raziskavah in na strokovnem znanju predvsem s področja urejanja javnega potniškega prometa. Prav tako se izračuni, predstavljeni v dokumentu, navezujejo na podatke iz Poročila o izvajanju koncesijske pogodbe v letu 2011, izdelanega s strani dosedanjega koncesionarja, podjetja Alpetour d.d.



V okviru optimizacije, oz. natančneje širitve dejavnosti mestnega potniškega prometa z namenom večje učinkovitosti in doseganja zadanih ciljev s strani MOK, je bilo predlaganih več variant, in sicer:

1. **Varianta 1** - temelji na prevzemu izvajanja dejavnosti MPP v MOK s strani občine same;
2. **Varianta 2 A** - temelji na uvedbi nove krožne linije na območju mestnega jedra;
3. **Varianta 2 B** - temelji na povečanju frekvenc voženj obstoječih linij (1, 2, 3 in 5) in uvedbi enotne radialne linije z združitvijo obstoječih linij 7 in 8.

Za namen izdelave simulacije poslovanja projekta javno-zasebnega partnerstva v okviru projekta izvajanja linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, se kot primer navajajo 3 različne možnosti variante 2 A, ki so:

MOŽNOST 1	Obstoječe cene vozovnic ob nespremenjenih stroških izvajanja. ²¹
MOŽNOST 2	Povečanje cene vozovnic za zagotovitev pozitivnega poslovnega izida ob nespremenjenih stroških izvajanja.
MOŽNOST 3	Prikaz najvišje cene vozovnic za MPP ob upoštevanju morebitnih sprememb ostalih izhodišč. ²²

Potrebno je poudariti, da z zgoraj navedenimi, MOK komparativno še vedno obdrži nižjo ceno vozovnic za uporabo mestnega prometa glede na cene vozovnic v ostalih slovenskih mestih. Ob upoštevanju razmerja med stroški in koristmi²³, lahko kljub podražitvi še vedno govorimo o ugodni ceni storitve, sploh ker se njena kvaliteta in tudi kvantiteta še dodatno povečata z izvedbo predmetnega projekta. Skladno s tem so v finančni analizi v poglavju 8.2. »Povzetek finančne analize«, predstavljeni prihranki MOK glede na obstoječe stanje za posamezno predvideno postavko.

V predmetni oceni, natančneje v predstavljeni finančni analizi se predvideva, da se strošek MOK za financiranje osnovnošolskih vozovnic ne spremeni (obstoječe stanje = 116.648,00 EUR). Prav tako so predstavljene cene vozovnic v varianti 2 A (možnost 2, možnost 3) na osnovi, da imajo letne

²¹ Polna lastna cena v javnem potniškem avtobusnem prevozu v Sloveniji za december 2012 znaša 1,81 EUR/km in izhaja iz Medsebojnega dogovora med Ministrstvom za promet, Gospodarsko zbornico Slovenije in Obrtno-podjetniško zbornico Slovenije, dne 06.06.2011, št. MZP:2411-11-900027. Predmetni medsebojni dogovor je sklenjen na podlagi izvedenih medsebojnih razgovorov o nadaljnjem izvajanju gospodarske javne službe na področju javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu. Stroškovna cena, določena za december 2012 znaša 1,814 EUR/km in sicer na podlagi ekonomskih analiz dviga upravičenosti normirane cene s strani podjetja KPMG in izvedenih pogajanj med predstavniki MZIP in avtobusnimi prevozniki – koncesionarji.

²² Med ostala izhodišča spadajo prihodki iz naslova oglaševanja, povečana prodaja vstopnic na letni ravni ter racionalizacija stroškov izvajanja MPP v MOK.

²³ Ti. cost/benefit razmerje.



vozovnice ceno 9 do 10-kratnik mesečne vozovnice. S tem se uporabnikom nudi določen diskont (s tem so 15 - 25% cenejše od 12 mesečnih vozovnic).

Navedeni cilji so skladni s sledečimi ukrepi:

1) Povečanje časovne dostopnosti:

- a) Povečanje frekvenc;
- b) Podaljšanje časa obratovanja določenih linij;
- c) Uvedba nedeljskega obratovanja za določeno linijo

2) Izboljšanje prostorske dostopnosti:

- a) Izboljšanje povezljivosti območja Primskovo in naselja Tatinec;
- b) Povečanje števila postajališč;
- c) Boljša povezanost delov mesta z železniško postajo.

3) Organizacijski ukrepi:

- a) Optimiziranje obstoječih linij v enostavnejši in preglednejši sistem linij in voznih redov;
- b) Izboljšanje informacijskega sistema o JPP za potnike (prikazovalniki odhodov na postajališčih, internetni in mobilni portal).

4) Finančni ukrepi:

- a) Uravnoteženje prihodkovne in odhodkovne strani koncesijske pogodbe skladno z možnostmi.

Cilji projekta so skladni z naslednjimi nacionalnimi programi ter podlagami:

- ✓ trinajsta alineja drugega odstavka 21. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/2007-UPB2, s spremembami),
- ✓ Ocena možnosti javno-zasebnega partnerstva za projekt »Izvajanje linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj«,
- ✓ Strategija trajnostnega razvoja Mestne občine Kranj 2009-2023,
- ✓ Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS),
- ✓ Program reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji,
- ✓ Ostali akti vezani na ureditev cestnega linijskega prometa v Mestni občini Kranj.

Navedeno je podlaga za sklep, da je jasno izkazan javni interes za izvedbo projekta v okviru javno-zasebnega partnerstva. Najoptimalnejši model predstavlja možnost 3 variante 2 A. Ta predvideva povečanje mesečnih vozovnic na 10 EUR ter letnih vozovnic na 95 EUR, brez povečanja dnevnih vozovnic. Kljub izkazanemu negativnemu poslovnemu izidu, zaradi vedno večjih stroškov izvajanja MPP, ki so odvisni od polne lastne cene, bo imel zasebni partner še vedno možnost za povrnitev izgube z racionalizacijo letnih stroškov izvajanja MPP za približno 10 % na leto, povečanja prihodkov iz naslova oglaševanja za 5-krat glede na obstoječe prihodke iz oglaševanja (16.963,00 EUR) ter povečanega števila prodanih vozovnic za približno 10 %.



Mestna občina Kranj
Slovenski trg 1
4000 Kranj

Hkrati predmetna ocena izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva zajema vse temeljne sestavine oziroma elemente, ki so določeni z Zakonom o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/2006), kar daje podlago za zaključek, da je konkretni projekt moč izvesti v okviru javno-zasebnega partnerstva.

PRILOGA

IZVODI ZA TRAJNIVEGA TOČKA PROJEKTA ZA OBDOBJE 10 LET V STALNIH CENAH

10.10.2018 14:30:06

Tabela 16: Poslovni izkaz izvajanja MPP za obdobje 10 let - Varianta 2 A – možnost 1, stalne cene

Zap.št.	1	2	3	4	5	6
Ekonomsko leto	2013	2014	2015	2016	2017	2018
PODATKI O SISTEMU						
Število odhodov	23.552	70.655	70.655	70.655	70.655	70.655
Število opravljenih servisnih km	259.606	778.817	778.817	778.817	778.817	778.817
Število opravljenih servisnih km (samo območje MPP)	240.206	720.618	720.618	720.618	720.618	720.618
Popravljenе servisne ure	10.531	31.593	31.593	31.593	31.593	31.593
POTNIKI						
Osnovnošolec (brez nedelje)	48.359	145.078	145.078	145.078	145.078	145.078
Dijak (brez nedelje)	57.635	172.905	172.905	172.905	172.905	172.905
Ostali potniki (brez nedelje)	108.940	326.819	326.819	326.819	326.819	326.819
Skupaj potniki (brez nedelje)	214.934	644.802	644.802	644.802	644.802	644.802
Opravljeni potniški km na delovni dan v času šole	2.673	8.020	8.020	8.020	8.020	8.020
STROŠKI IZVAJANJA						
SKUPAJ STROŠKI	434.772,86	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58
a) Celotni stroški izvedbe MPP	434.772,86	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58
PRIHODKI						
PRIHODKI SKUPAJ	279.814,00	839.442,00	839.442,00	839.442,00	839.442,00	839.442,00
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	38.882,67	116.648,00	116.648,00	116.648,00	116.648,00	116.648,00



	7	8	9	10	11	
Prihodki od prodaje vozovnic	46.368,00	139.104,00	139.104,00	139.104,00	139.104,00	139.104,00
Prihodki od oglaševanja	5.654,33	16.963,00	16.963,00	16.963,00	16.963,00	16.963,00
Prihodki skupaj	90.905,00	272.715,00	272.715,00	272.715,00	272.715,00	272.715,00
Subvencija izvajanja	188.909,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00
POSLOVNI IZID						
Poslovni izid	-154.958,86	-464.876,58	-464.876,58	-464.876,58	-464.876,58	-464.876,58
Razlika za doplačilo	154.958,86	464.876,58	464.876,58	464.876,58	464.876,58	464.876,58
SKUPAJ STROŠEK MOK	282.616,52	847.849,55	847.849,55	847.849,55	847.849,55	847.849,55
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	100.134,01	300.402,03	300.402,03	300.402,03	300.402,03	300.402,03
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Zap. št.	7	8	9	10	11	
Ekonomsko leto	2019	2020	2021	2022	2023	SKUPAJ
PODATKI O SISTEMU						
Število odhodov	70.655	70.655	70.655	70.655	47.103	706.550
Število opravljenih servisnih km	778.817	778.817	778.817	778.817	519.211	7.788.170
Število opravljenih servisnih km (samo območje MPP)	720.618	720.618	720.618	720.618	480.412	7.206.180
Popravljene servisne ure	31.593	31.593	31.593	31.593	21.062	315.930
POTNIKI						
Osnovnošolec (brez nedelje)	145.078	145.078	145.078	145.078	96.719	1.450.780
Dijak (brez nedelje)	172.905	172.905	172.905	172.905	115.270	1.729.050
Ostali potniki (brez nedelje)	326.819	326.819	326.819	326.819	217.879	3.268.190
Skupaj potniki (brez nedelje)	644.802	644.802	644.802	644.802	429.868	6.448.020
Opravljeni potniški km na delovni dan v času šole	8.020	8.020	8.020	8.020	5.347	80.200
STROŠKI IZVAJANJA						
SKUPAJ STROŠKI	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	869.545,72	13.043.185,80
a) Celotni stroški izvedbe MPP	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	869.545,72	13.043.185,80



PRIHODKI						
	1	2	3	4	5	6
PRIHODKI SKUPAJ	839.442,00	839.442,00	839.442,00	839.442,00	559.628,00	8.394.420,00
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	116.648,00	116.648,00	116.648,00	116.648,00	77.765,33	1.166.480,00
Prihodki od prodaje vozovnic	139.104,00	139.104,00	139.104,00	139.104,00	92.736,00	1.391.040,00
Prihodki od oglaševanja	16.963,00	16.963,00	16.963,00	16.963,00	11.308,67	169.630,00
Prihodki skupaj	272.715,00	272.715,00	272.715,00	272.715,00	181.810,00	2.727.150,00
Subvencija izvajanja	566.727,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00	377.818,00	5.667.270,00
POSLOVNI IZID						
Poslovni izid	-464.876,58	-464.876,58	-464.876,58	-464.876,58	-309.917,72	-4.648.765,80
Razlika za doplačilo	464.876,58	464.876,58	464.876,58	464.876,58	309.917,72	4.648.765,80
SKUPAJ STROŠEK MOK	847.849,55	847.849,55	847.849,55	847.849,55	565.233,03	8.478.495,50
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	300.402,03	300.402,03	300.402,03	300.402,03	200.268,02	3.004.020,30
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Tabela 17: Poslovni izkaz izvajanja MPP za obdobje 10 let - Varianta 2 A - možnost 2, stalne cene

Zap. št.	1	2	3	4	5	6
Ekonomsko leto	2013	2014	2015	2016	2017	2018
PODATKI O SISTEMU						
Število odhodov	23.552	70.655	70.655	70.655	70.655	70.655
Število opravljenih servisnih km	259.606	778.817	778.817	778.817	778.817	778.817
Število opravljenih servisnih km (samo območje MPP)	240.206	720.618	720.618	720.618	720.618	720.618
Popravljene servisne ure	10.531	31.593	31.593	31.593	31.593	31.593
POTNIKI						
Osnovnošolec (brez nedelje)	48.359	145.078	145.078	145.078	145.078	145.078



Dijak (brez nedelje)	57.635	172.905	172.905	172.905	172.905	172.905	172.905
Ostali potniki (brez nedelje)	108.940	326.819	326.819	326.819	326.819	326.819	326.819
Skupaj potniki (brez nedelje)	214.934	644.802	644.802	644.802	644.802	644.802	644.802
Opravljeni potniški km na delovni dan v času šole	2.673	8.020	8.020	8.020	8.020	8.020	8.020
STROŠKI IZVAJANJA							
SKUPAJ STROŠKI	434.772,86	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58
a) Celotni stroški izvedbe MPP	434.772,86	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58
PRIHODKI							
PRIHODKI SKUPAJ	435.517,74	1.306.553,23	1.306.553,23	1.306.553,23	1.306.553,23	1.306.553,23	1.306.553,23
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	38.882,67	116.648,00	116.648,00	116.648,00	116.648,00	116.648,00	116.648,00
Prihodki od prodaje vozovnic	202.071,74	606.215,23	606.215,23	606.215,23	606.215,23	606.215,23	606.215,23
Prihodki od oglaševanja	5.654,33	16.963,00	16.963,00	16.963,00	16.963,00	16.963,00	16.963,00
Prihodki skupaj	246.608,74	739.826,23	739.826,23	739.826,23	739.826,23	739.826,23	739.826,23
Subvencija izvajanja	188.909,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00
POSLOVNI IZID							
Poslovni izid	744,88	2.234,65	2.234,65	2.234,65	2.234,65	2.234,65	2.234,65
Razlika za doplačilo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ STROŠEK MOK	227.791,67	683.375,00	683.375,00	683.375,00	683.375,00	683.375,00	683.375,00
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	744,88	2.234,65	2.234,65	2.234,65	2.234,65	2.234,65	2.234,65
Zap.št.	7	8	9	10	11		
Ekonomsko leto	2019	2020	2021	2022	2023		SKUPAJ
PODATKI O SISTEMU							
Število odhodov	70.655	70.655	70.655	70.655	47.103		706.550
Število opravljenih servisnih km	778.817	778.817	778.817	778.817	519.211		7.788.170
Število opravljenih servisnih km (samo območje MPP)	720.618	720.618	720.618	720.618	480.412		7.206.180



Popravljene servisne ure	31.593	31.593	31.593	31.593	21.062	315.930
POTNIKI						
Osnovnošolec (brez nedelje)	145.078	145.078	145.078	145.078	96.719	1.450.780
Dijak (brez nedelje)	172.905	172.905	172.905	172.905	115.270	1.729.050
Ostali potniki (brez nedelje)	326.819	326.819	326.819	326.819	217.879	3.268.190
Skupaj potniki (brez nedelje)	644.802	644.802	644.802	644.802	429.868	6.448.020
Opravljeni potniški km na delovni dan v času šole	8.020	8.020	8.020	8.020	5.347	80.200
STROŠKI IZVAJANJA						
SKUPAJ STROŠKI	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	869.545,72	13.043.185,80
a) Celotni stroški izvedbe MPP	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	869.545,72	13.043.185,80
PRIHODKI						
PRIHODKI SKUPAJ	1.306.553,23	1.306.553,23	1.306.553,23	1.306.553,23	871.035,49	13.065.532,32
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	116.648,00	116.648,00	116.648,00	116.648,00	77.765,33	1.166.480,00
Prihodki od prodaje vozovnic	606.215,23	606.215,23	606.215,23	606.215,23	404.143,49	6.062.152,32
Prihodki od oglaševanja	16.963,00	16.963,00	16.963,00	16.963,00	11.308,67	169.630,00
Prihodki skupaj	739.826,23	739.826,23	739.826,23	739.826,23	493.217,49	7.398.262,32
Subvencija izvajanja	566.727,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00	377.818,00	5.667.270,00
POSLOVNI IZID						
Poslovni izid	2.234,65	2.234,65	2.234,65	2.234,65	1.489,77	22.346,52
Razlika za doplačilo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ STROŠEK MOK	683.375,00	683.375,00	683.375,00	683.375,00	455.583,33	6.833.750,00
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	2.234,65	2.234,65	2.234,65	2.234,65	1.489,77	22.346,52



Varianta 2 A - možnost 3

Tabela 18: Poslovni izkaz izvajanja MPP za obdobje 10 let - Varianta 2 A – možnost 3, stalne cene

Zap. št.	1	2	3	4	5	6
Ekonomsko leto	2013	2014	2015	2016	2017	2018
PODATKI O SISTEMU						
Število odhodov	23.552	70.655	70.655	70.655	70.655	70.655
Število opravljenih servisnih km	259.606	778.817	778.817	778.817	778.817	778.817
Število opravljenih servisnih km (samo območje MPP)	240.206	720.618	720.618	720.618	720.618	720.618
Popravljene servisne ure	10.531	31.593	31.593	31.593	31.593	31.593
POTNIKI						
Osnovnošolec (brez nedelje)	48.359	145.078	145.078	145.078	145.078	145.078
Dijak (brez nedelje)	57.635	172.905	172.905	172.905	172.905	172.905
Ostali potniki (brez nedelje)	108.940	326.819	326.819	326.819	326.819	326.819
Skupaj potniki (brez nedelje)	214.934	644.802	644.802	644.802	644.802	644.802
Opravljeni potniški km na delovni dan v času šole	2.673	8.020	8.020	8.020	8.020	8.020
STROŠKI IZVAJANJA						
SKUPAJ STROŠKI	434.772,86	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58
a) Celotni stroški izvedbe MPP	434.772,86	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58
PRIHODKI						
PRIHODKI SKUPAJ	354.698,32	1.064.094,96	1.064.094,96	1.064.094,96	1.064.094,96	1.064.094,96
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	38.882,67	116.648,00	116.648,00	116.648,00	116.648,00	116.648,00
Prihodki od prodaje vozovnic	121.252,32	363.756,96	363.756,96	363.756,96	363.756,96	363.756,96
Prihodki od oglaševanja	5.654,33	16.963,00	16.963,00	16.963,00	16.963,00	16.963,00
Prihodki skupaj	165.789,32	497.367,96	497.367,96	497.367,96	497.367,96	497.367,96
Subvencija izvajanja	188.909,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00
POSLOVNI IZID						



Poslovni izid	-80.074,54	-240.223,62	-240.223,62	-240.223,62	-240.223,62	-240.223,62
Razlika za doplačilo	80.074,54	240.223,62	240.223,62	240.223,62	240.223,62	240.223,62
SKUPAJ STROŠEK MOK	282.616,52	847.849,55	847.849,55	847.849,55	847.849,55	847.849,55
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	25.249,69	75.749,07	75.749,07	75.749,07	75.749,07	75.749,07
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Zap.št.	7	8	9	10	11	
Ekonomsko leto	2019	2020	2021	2022	2023	SKUPAJ
PODATKI O SISTEMU						
Število odhodov	70.655	70.655	70.655	70.655	47.103	706.550
Število opravljenih servisnih km	778.817	778.817	778.817	778.817	519.211	7.788.170
Število opravljenih servisnih km (samo območje MPP)	720.618	720.618	720.618	720.618	480.412	7.206.180
Popravljenne servisne ure	31.593	31.593	31.593	31.593	21.062	315.930
POTNIKI						
Osnovnošolec (brez nedelje)	145.078	145.078	145.078	145.078	96.719	1.450.780
Dijak (brez nedelje)	172.905	172.905	172.905	172.905	115.270	1.729.050
Ostali potniki (brez nedelje)	326.819	326.819	326.819	326.819	217.879	3.268.190
Skupaj potniki (brez nedelje)	644.802	644.802	644.802	644.802	429.868	6.448.020
Opravljeni potniški km na delovni dan v času šole	8.020	8.020	8.020	8.020	5.347	80.200
STROŠKI IZVAJANJA						
SKUPAJ STROŠKI	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	869.545,72	13.043.185,80
a) Celotni stroški izvedbe MPP	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	1.304.318,58	869.545,72	13.043.185,80
PRIHODKI						
PRIHODKI SKUPAJ	1.064.094,96	1.064.094,96	1.064.094,96	1.064.094,96	709.396,64	10.640.949,60
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	116.648,00	116.648,00	116.648,00	116.648,00	77.765,33	1.166.480,00
Prihodki od prodaje vozovnic	363.756,96	363.756,96	363.756,96	363.756,96	242.504,64	3.637.569,60
Prihodki od oglaševanja	16.963,00	16.963,00	16.963,00	16.963,00	11.308,67	169.630,00



	497.367,96	497.367,96	497.367,96	497.367,96	497.367,96	331.578,64	4.973.679,60
Prihodki skupaj	497.367,96	497.367,96	497.367,96	497.367,96	497.367,96	331.578,64	4.973.679,60
Subvencija izvajanja	566.727,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00	566.727,00	377.818,00	5.667.270,00
POSLOVNI IZID							
Poslovni izid	-240.223,62	-240.223,62	-240.223,62	-240.223,62	-240.223,62	-160.149,08	-2.402.236,20
Razlika za doplačilo	240.223,62	240.223,62	240.223,62	240.223,62	240.223,62	160.149,08	2.402.236,20
SKUPAJ STROŠEK MOK	847.849,55	847.849,55	847.849,55	847.849,55	847.849,55	565.233,03	8.478.495,50
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	75.749,07	75.749,07	75.749,07	75.749,07	75.749,07	50.499,38	757.490,70
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

PRIKAZ FINANČNEGA TOKA PROJEKTA ZA OBDOBJE 10 LET V TEKOČIH CENAH

Varianta 2 A – možnost 1

Tabela 19: Poslovni izkaz izvajanja MPP za obdobje 10 let - Varianta 2 A – možnost 1, tekoče cene

Zap.št.	1	2	3	4	5	6
Ekonomsko leto	2013	2014	2015	2016	2017	2018
PODATKI O SISTEMU						
Število odhodov	23.552	70.655	70.655	70.655	70.655	70.655
Število opravljenih servisnih km	259.606	778.817	778.817	778.817	778.817	778.817
Število opravljenih servisnih km (samo območje MPP)	240.206	720.618	720.618	720.618	720.618	720.618
Popravljenе servisne ure	10.531	31.593	31.593	31.593	31.593	31.593
POTNIKI						
Osnovnošolec (brez nedelje)	48.359	145.078	145.078	145.078	145.078	145.078
Dijak (brez nedelje)	57.635	172.905	172.905	172.905	172.905	172.905
Ostali potniki (brez nedelje)	108.940	326.819	326.819	326.819	326.819	326.819
Skupaj potniki (brez nedelje)	214.934	644.802	644.802	644.802	644.802	644.802



Opravljene potniški km na delovni dan v času šole	2.673	8.020	8.020	8.020	8.020	8.020
STROŠKI IZVAJANJA						
SKUPAJ STROŠKI	443.468,32	1.354.352,24	1.381.439,29	1.409.068,07	1.437.249,43	1.465.994,42
a) Celotni stroški izvedbe MPP	443.468,32	1.354.352,24	1.381.439,29	1.409.068,07	1.437.249,43	1.465.994,42
PRIHODKI						
PRIHODKI SKUPAJ	285.410,28	871.643,00	889.075,86	906.857,37	924.994,52	943.494,41
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	39.660,32	121.122,62	123.545,07	126.015,97	128.536,29	131.107,02
Prihodki od prodaje vozovnic	47.295,36	144.440,03	147.328,83	150.275,41	153.280,91	156.346,53
Prihodki od oglaševanja	5.767,42	17.613,70	17.965,97	18.325,29	18.691,80	19.065,64
Prihodki skupaj	92.723,10	283.176,35	288.839,87	294.616,67	300.509,01	306.519,19
Subvencija izvajanja	192.687,18	588.466,65	600.235,98	612.240,70	624.485,51	636.975,22
POSLOVNI IZID						
Poslovni izid	-158.058,04	-482.709,25	-492.363,43	-502.210,70	-512.254,91	-522.500,01
Razlika za doplačilo	158.058,04	482.709,25	492.363,43	502.210,70	512.254,91	522.500,01
SKUPAJ STROŠEK MOK	288.268,85	880.373,06	897.980,52	915.940,13	934.258,93	952.944,11
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	102.136,69	311.925,45	318.163,96	324.527,24	331.017,78	337.638,14
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PODATKI O SISTEMU						
Zap. št.	7	8	9	10	11	
Ekonomsko leto	2019	2020	2021	2022	2023	SKUPAJ
Število odhodov						
Število opravljenih servisnih km	70.655	70.655	70.655	70.655	47.103	706.550
Število opravljenih servisnih km	778.817	778.817	778.817	778.817	519.211	7.788.170
Število opravljenih servisnih km (samo območje MPP)	720.618	720.618	720.618	720.618	480.412	7.206.180
Popravljenе servisne ure	31.593	31.593	31.593	31.593	21.062	315.930
POTNIKI						
Osnovnošolec (brez nedelje)	145.078	145.078	145.078	145.078	96.719	1.450.780



Dijak (brez nedelje)	172.905	172.905	172.905	172.905	172.905	115.270	1.729.050
Ostali potniki (brez nedelje)	326.819	326.819	326.819	326.819	326.819	217.879	3.268.190
Skupaj potniki (brez nedelje)	644.802	644.802	644.802	644.802	644.802	429.868	6.448.020
Opravljeni potniški km na delovni dan v času šole	8.020	8.020	8.020	8.020	8.020	5.347	80.200
STROŠKI IZVAJANJA							
SKUPAJ STROŠKI	1.495.314,31	1.525.220,60	1.555.725,01	1.586.839,51	1.079.050,87		16.509.478,24
a) Celotni stroški izvedbe MPP	1.495.314,31	1.525.220,60	1.555.725,01	1.586.839,51	1.079.050,87		16.509.478,24
PRIHODKI							
PRIHODKI SKUPAJ	962.364,30	981.611,58	1.001.243,82	1.021.268,69	694.462,71		10.625.279,47
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	133.729,16	136.403,74	139.131,81	141.914,45	96.501,83		1.476.477,95
Prihodki od prodaje vozovnic	159.473,46	162.662,93	165.916,19	169.234,52	115.079,47		1.760.715,90
Prihodki od oglaševanja	19.446,95	19.835,89	20.232,61	20.637,26	14.033,34		214.710,03
Prihodki skupaj	312.649,57	318.902,56	325.280,61	331.786,22	225.614,63		3.451.903,87
Subvencija izvajanja	649.714,73	662.709,02	675.963,20	689.482,47	468.848,08		7.173.375,60
POSLOVNI IZID							
Poslovni izid	-532.950,01	-543.609,01	-554.481,19	-565.570,82	-394.588,15		-4.827.092,46
Razlika za doplačilo	532.950,01	543.609,01	554.481,19	565.570,82	394.588,15		5.884.198,77
SKUPAJ STROŠEK MOK	972.002,99	991.443,05	1.011.271,91	1.031.497,35	701.418,20		10.731.698,46
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	344.390,90	351.278,72	358.304,30	365.470,38	248.519,86		3.802.353,85
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00

Variantna 2 A - možnost 2

Tabela 20: Poslovni izkaz izvajanja MPP za obdobje 10 let - Varianta 2 A - možnost 2, tekoče cene

Zap.št.	1	2	3	4	5	6
Ekonomsko leto	2013	2014	2015	2016	2017	2018



PODATKI O SISTEMU									
Število odhodov	23.552	70.655	70.655	70.655	70.655	70.655	70.655	70.655	70.655
Število opravljenih servisnih km	259.606	778.817	778.817	778.817	778.817	778.817	778.817	778.817	778.817
Število opravljenih servisnih km (samo območje MPP)	240.206	720.618	720.618	720.618	720.618	720.618	720.618	720.618	720.618
Popravljene servisne ure	10.531	31.593	31.593	31.593	31.593	31.593	31.593	31.593	31.593
POTNIKI									
Osnovnošolec (brez nedelje)	48.359	145.078	145.078	145.078	145.078	145.078	145.078	145.078	145.078
Dijak (brez nedelje)	57.635	172.905	172.905	172.905	172.905	172.905	172.905	172.905	172.905
Ostali potniki (brez nedelje)	108.940	326.819	326.819	326.819	326.819	326.819	326.819	326.819	326.819
Skupaj potniki (brez nedelje)	214.934	644.802	644.802	644.802	644.802	644.802	644.802	644.802	644.802
Opravljeni potniški km na delovni dan v času šole	2.673	8.020	8.020	8.020	8.020	8.020	8.020	8.020	8.020
STROŠKI IZVAJANJA									
SKUPAJ STROŠKI	443.468,32	1.354.352,24	1.381.439,29	1.409.068,07	1.437.249,43	1.465.994,42	1.493.740,85	1.521.530,30	1.549.279,72
a) Celotni stroški izvedbe MPP	443.468,32	1.354.352,24	1.381.439,29	1.409.068,07	1.437.249,43	1.465.994,42	1.493.740,85	1.521.530,30	1.549.279,72
PRIHODKI									
PRIHODKI SKUPAJ	444.228,10	1.356.672,61	1.383.806,07	1.411.482,19	1.439.711,83	1.468.506,07	1.497.243,66	1.525.991,41	1.554.739,93
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	39.660,32	121.122,62	123.545,07	126.015,97	128.536,29	131.107,02	133.677,34	136.248,06	138.818,78
Prihodki od prodaje vozovnic	206.113,18	629.469,65	642.059,04	654.900,22	667.998,23	681.358,19	694.456,20	707.554,21	720.618,18
Prihodki od oglaševanja	5.767,42	17.613,70	17.965,97	18.325,29	18.691,80	19.065,64	19.431,16	19.806,68	20.182,20
Prihodki skupaj	251.540,92	768.205,97	783.570,09	799.241,49	815.226,32	831.530,84	847.564,70	863.609,95	879.643,16
Subvencija izvajanja	192.687,18	588.466,65	600.235,98	612.240,70	624.485,51	636.975,22	649.178,66	661.373,37	673.568,08
POSLOVNI IZID									
Poslovni izid	759,78	2.320,37	2.366,78	2.414,12	2.462,40	2.511,65	2.560,91	2.610,46	2.660,01
Razlika za doplačilo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ STROŠEK MOK	232.347,50	709.589,27	723.781,05	738.266,67	753.021,80	768.082,24	782.633,40	797.184,95	811.736,43
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	759,78	2.320,37	2.366,78	2.414,12	2.462,40	2.511,65	2.560,91	2.610,46	2.660,01



Zap. št.	7	8	9	10	11	SKUPAJ
Ekonomsko leto	2019	2020	2021	2022	2023	
PODATKI O SISTEMU						
Število odhodov	70.655	70.655	70.655	70.655	47.103	706.550
Število opravljenih servisnih km	778.817	778.817	778.817	778.817	519.211	7.788.170
Število opravljenih servisnih km (samo območje MPP)	720.618	720.618	720.618	720.618	480.412	7.206.180
Popravljenе servisne ure	31.593	31.593	31.593	31.593	21.062	315.930
POTNIKI						
Osnovnošolec (brez nedelje)	145.078	145.078	145.078	145.078	96.719	1.450.780
Dijak (brez nedelje)	172.905	172.905	172.905	172.905	115.270	1.729.050
Ostali potniki (brez nedelje)	326.819	326.819	326.819	326.819	217.879	3.268.190
Skupaj potniki (brez nedelje)	644.802	644.802	644.802	644.802	429.868	6.448.020
Opravljeni potniški km na delovni dan v času šole	8.020	8.020	8.020	8.020	5.347	80.200
STROŠKI IZVAJANJA						
SKUPAJ STROŠKI	1.495.314,31	1.525.220,60	1.555.725,01	1.586.839,51	1.079.050,87	16.509.478,24
a) Celotni stroški izvedbe MPP	1.495.314,31	1.525.220,60	1.555.725,01	1.586.839,51	1.079.050,87	16.509.478,24
PRIHODKI						
PRIHODKI SKUPAJ	1.497.876,19	1.527.833,71	1.558.390,39	1.589.558,20	1.080.899,57	16.537.763,46
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	133.729,16	136.403,74	139.131,81	141.914,45	96.501,83	1.476.477,95
Prihodki od prodaje vozovnic	694.985,35	708.885,06	723.062,76	737.524,02	501.516,33	7.673.199,89
Prihodki od oglaševanja	19.446,95	19.835,89	20.232,61	20.637,26	14.033,34	214.710,03
Prihodki skupaj	848.161,46	865.124,69	882.427,18	900.075,73	612.051,49	9.364.387,86
Subvencija izvajanja	649.714,73	662.709,02	675.963,20	689.482,47	468.848,08	7.173.375,60
POSLOVNI IZID						
Poslovni izid	2.561,88	2.613,12	2.665,38	2.718,69	1.848,71	23.203,73
Razlika za doplačilo (MOK)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



SKUPAJ STROŠEK MOK	783.443,89	799.112,76	815.095,02	831.396,92	565.349,90	8.649.853,55
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	2.561,88	2.613,12	2.665,38	2.718,69	1.848,71	28.285,22

Občinska zbirna hiša Kranj

Tabela 21: Poslovni izkaz izvajanja MPP za obdobje 10 let - Varianta 2 A – možnost 3, tekoče cene

Zap. št.	1	2	3	4	5	6
Ekonomsko leto	2013	2014	2015	2016	2017	2018
PODATKI O SISTEMU						
Število odhodov	23.552	70.655	70.655	70.655	70.655	70.655
Število opravljenih servisnih km	259.606	778.817	778.817	778.817	778.817	778.817
Število opravljenih servisnih km (samo območje MPP)	240.206	720.618	720.618	720.618	720.618	720.618
Popravljene servisne ure	10.531	31.593	31.593	31.593	31.593	31.593
POTNIKI						
Osnovnošolec (brez nedelje)	48.359	145.078	145.078	145.078	145.078	145.078
Dijak (brez nedelje)	57.635	172.905	172.905	172.905	172.905	172.905
Ostali potniki (brez nedelje)	108.940	326.819	326.819	326.819	326.819	326.819
Skupaj potniki (brez nedelje)	214.934	644.802	644.802	644.802	644.802	644.802
Opravljeni potniški km na delovni dan v času šole	2.673	8.020	8.020	8.020	8.020	8.020
STROŠKI IZVAJANJA						
SKUPAJ STROŠKI	443.468,32	1.354.352,24	1.381.439,29	1.409.068,07	1.437.249,43	1.465.994,42
a) Celotni stroški izvedbe MPP	443.468,32	1.354.352,24	1.381.439,29	1.409.068,07	1.437.249,43	1.465.994,42
PRIHODKI						
PRIHODKI SKUPAJ	361.792,29	1.104.913,64	1.127.011,92	1.149.552,15	1.172.543,20	1.195.994,06
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	39.660,32	121.122,62	123.545,07	126.015,97	128.536,29	131.107,02



Prihodki od prodaje vozovnic	123.677,37	377.710,68	385.264,89	392.970,19	400.829,59	408.846,18
Prihodki od oglaševanja	5.767,42	17.613,70	17.965,97	18.325,29	18.691,80	19.065,64
Prihodki skupaj	169.105,11	516.446,99	526.775,93	537.311,45	548.057,68	559.018,84
Subvencija izvajanja	192.687,18	588.466,65	600.235,98	612.240,70	624.485,51	636.975,22
POSLOVNI IZIDI						
Poslovni izid	-81.676,03	-249.438,60	-254.427,37	-259.515,92	-264.706,24	-270.000,36
Razlika za doplačilo	81.676,03	249.438,60	254.427,37	259.515,92	264.706,24	270.000,36
SKUPAJ STROŠEK MOK	288.268,85	880.373,06	897.980,52	915.940,13	934.258,93	952.944,11
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	25.754,68	78.654,80	80.227,90	81.832,46	83.469,11	85.138,49
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Zap.št.	7	8	9	10	11	
Ekonomsko leto	2019	2020	2021	2022	2023	SKUPAJ
PODATKI O SISTEMU						
Število odhodov	70.655	70.655	70.655	70.655	47.103	706.550
Število opravljenih servisnih km	778.817	778.817	778.817	778.817	519.211	7.788.170
Število opravljenih servisnih km (samo območje MPP)	720.618	720.618	720.618	720.618	480.412	7.206.180
Popravljenе servisne ure	31.593	31.593	31.593	31.593	21.062	315.930
POTNIKI						
Osnovnošolec (brez nedelje)	145.078	145.078	145.078	145.078	96.719	1.450.780
Dijak (brez nedelje)	172.905	172.905	172.905	172.905	115.270	1.729.050
Ostali potniki (brez nedelje)	326.819	326.819	326.819	326.819	217.879	3.268.190
Skupaj potniki (brez nedelje)	644.802	644.802	644.802	644.802	429.868	6.448.020
Opravljeni potniški km na delovni dan v času šole	8.020	8.020	8.020	8.020	5.347	80.200
STROŠKI IZVAJANJA						
SKUPAJ STROŠKI	1.495.314,31	1.525.220,60	1.555.725,01	1.586.839,51	1.079.050,87	16.509.478,24
a) Celotni stroški izvedbe MPP	1.495.314,31	1.525.220,60	1.555.725,01	1.586.839,51	1.079.050,87	16.509.478,24



PRIHODKI									
PRIHODKI SKUPAJ	1.219.913,94	1.244.312,22	1.269.198,47	1.294.582,43	880.316,06	13.468.835,65			
Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	133.729,16	136.403,74	139.131,81	141.914,45	96.501,83	1.476.477,95			
Prihodki od prodaje vozovnic	417.023,11	425.363,57	433.870,84	442.548,26	300.932,82	4.604.272,08			
Prihodki od oglaševanja	19.446,95	19.835,89	20.232,61	20.637,26	14.033,34	214.710,03			
Prihodki skupaj	570.199,21	581.603,20	593.235,26	605.099,97	411.467,98	6.295.460,05			
Subvencija izvajanja	649.714,73	662.709,02	675.963,20	689.482,47	468.848,08	7.173.375,60			
POSLOVNI IZIDI									
Poslovni izid	-275.400,37	-280.908,38	-286.526,54	-292.257,07	-198.734,81	-2.494.385,98			
Razlika za doplačilo (MOK)	275.400,37	280.908,38	286.526,54	292.257,07	198.734,81	3.040.642,59			
SKUPAJ STROŠEK MOK	972.002,99	991.443,05	1.011.271,91	1.031.497,35	701.418,20	10.731.698,46			
SKUPAJ STROŠEK KONCESIONAR	86.841,26	88.578,08	90.349,65	92.156,64	62.666,51	958.797,68			
SKUPAJ DOBIČEK KONCESIONAR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			



PRIKAZ ANALIZE STROŠKOV IN KORISTI PROJEKTA V STALNIH CENAH

Variant 2 A – P označi *

Tabela 22: Analiza stroškov in koristi izvajanja MPP za obdobje 10 let – Varianta 2 A – možnost 1, stalne cene

Zap.št.	/	1	2	3	4	5
Ekonomsko leto	2012	2013	2014	2015	2016	2017
A) SKUPNE KORISTI	699.535,00	1.133.209,57	1.133.209,57	1.133.209,57	1.133.209,57	1.133.209,57
I. Skupaj prihodki	699.535,00	699.535,00	699.535,00	699.535,00	699.535,00	699.535,00
a) Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67
b) Prihodki od prodaje vozovnic	115.920,00	115.920,00	115.920,00	115.920,00	115.920,00	115.920,00
c) Prihodki od oglaševanja	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83
d) Subvencija izvajanja	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50
II. Skupne koristi ekstermalij	1,0	433.674,57	433.674,57	433.674,57	433.674,57	433.674,57
1. Prometna urejenost mesta	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
2. Razvoj MPP	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
3. Vpliv na okolje	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
4. Povečanje časovne dostopnosti	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
5. Povečanje prostorske dostopnosti	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
B) SKUPNI STROŠKI	796.759,17	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76
I. Stroški izvajanja	796.759,17	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15
1. Celotni stroški izvedbe MPP	796.759,17	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15
II. Zunanji eksterni stroški	1,0	15.178,61	15.178,61	15.178,61	15.178,61	15.178,61
1. Dolgotrajnost poteka sklenitve JZP	0,7	10.625,03	10.625,03	10.625,03	10.625,03	10.625,03
2. Vpliv na neposredno okolico	0,3	4.553,58	4.553,58	4.553,58	4.553,58	4.553,58
NETO DENARNI TOK	-97.224,17	31.098,81	31.098,81	31.098,81	31.098,81	31.098,81
Diskontni faktor	1,0700	1,0000	0,9346	0,8734	0,8163	0,7629



DISKONTIRANI NETO DENARNI TOK											
Zap. št.	6	7	8	9	10	11					
Ekonomsko leto	2018	2019	2020	2021	2022	2023					
A) SKUPNE KORISTI	1.133.209,57	1.133.209,57	1.133.209,57	1.133.209,57	1.133.209,57	755.473,05					12.787.103,78
I. Skupaj prihodi	699.535,00	699.535,00	699.535,00	699.535,00	699.535,00	466.356,67					8.161.241,67
a) Prihodi od prodaje OŠ vozovnic	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67	64.804,44					1.134.077,78
b) Prihodi od prodaje vozovnic	115.920,00	115.920,00	115.920,00	115.920,00	115.920,00	77.280,00					1.352.400,00
c) Prihodi od oglaševanja	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83	9.423,89					164.918,06
d) Subvencija izvajanja	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50	314.848,33					5.509.845,83
II. Skupne koristi ekstermalij	1,0	433.674,57	433.674,57	433.674,57	433.674,57	289.116,38					4.625.862,12
1. Prometna urejenost mesta	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28					925.172,42
2. Razvoj MPP	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28					925.172,42
3. Vpliv na okolje	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28					925.172,42
4. Povečanje časovne dostopnosti	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28					925.172,42
5. Povečanje prostorske dostopnosti	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28					925.172,42
B) SKUPNI STROŠKI	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	734.740,51					12.552.607,27
I. Stroški izvajanja	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	724.621,43					12.390.702,10
1. Celotni stroški izvedbe MPP	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	724.621,43					12.390.702,10
II. Zunanji ekstermi stroški	1,0	15.178,61	15.178,61	15.178,61	15.178,61	10.119,07					161.905,17
1. Dolgotrajnost poteka sklenitve JZP	0,7	10.625,03	10.625,03	10.625,03	10.625,03	7.083,35					113.333,62
2. Vpliv na neposredno okolico	0,3	4.553,58	4.553,58	4.553,58	4.553,58	3.035,72					48.571,55
NETO DENARNI TOK	31.098,81	31.098,81	31.098,81	31.098,81	31.098,81	20.732,54					234.496,51
Diskontni faktor	0,7130	0,6663	0,6227	0,5820	0,5439	0,5083					/
DISKONTIRANI NETO DENARNI TOK	22.173,02	20.722,45	19.366,78	18.099,79	16.915,69	10.539,37					140.224,32



Tabela 23: Analiza stroškov in koristi izvajanja MPP za obdobje 10 let - Varianta 2 A - možnost 2, stalne cene

Zap.št.	/	1	2	3	4	5
Ekonomsko leto	2012	2013	2014	2015	2016	2017
A) SKUPNE KORISTI	699.535,00	1.522.468,93	1.522.468,93	1.522.468,93	1.522.468,93	1.522.468,93
I. Skupaj prihodki	699.535,00	1.088.794,36	1.088.794,36	1.088.794,36	1.088.794,36	1.088.794,36
a) Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67
b) Prihodki od prodaje vozovnic	115.920,00	505.179,36	505.179,36	505.179,36	505.179,36	505.179,36
c) Prihodki od oglaševanja	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83
d) Subvencija izvajanja	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50
II. Skupne koristi ekstemalij	1,0	433.674,57	433.674,57	433.674,57	433.674,57	433.674,57
1. Prometna urejenost mesta	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
2. Razvoj MPP	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
3. Vpliv na okolje	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
4. Povečanje časovne dostopnosti	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
5. Povečanje prostorske dostopnosti	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
B) SKUPNI STROŠKI	796.759,17	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76
I. Stroški izvajanja	796.759,17	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15
1. Celotni stroški izvedbe MPP	796.759,17	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15
II. Zunanji ekstemni stroški	1,0	15.178,61	15.178,61	15.178,61	15.178,61	15.178,61
1. Dolgotrajnost poteka sklenitve JZP	0,7	10.625,03	10.625,03	10.625,03	10.625,03	10.625,03
2. Vpliv na neposredno okolico	0,3	4.553,58	4.553,58	4.553,58	4.553,58	4.553,58
NETO DENARNI TOK	-97.224,17	420.358,17	420.358,17	420.358,17	420.358,17	420.358,17
Diskontni faktor	1,0700	1,0000	0,9346	0,8734	0,8163	0,7629
DISKONTIRANI NETO DENARNI TOK	-104.029,86	420.358,17	392.858,11	367.157,11	343.137,48	320.689,24



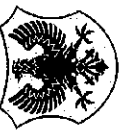
Zap.št.	6	7	8	9	10	11	
Ekonomsko leto	2018	2019	2020	2021	2022	2023	SKUPAJ
A) SKUPNE KORISTI	1.522.468,93	1.522.468,93	1.522.468,93	1.522.468,93	1.522.468,93	1.014.979,29	16.939.203,62
I. Skupaj prihodki	1.088.794,36	1.088.794,36	1.088.794,36	1.088.794,36	1.088.794,36	725.862,91	12.313.341,51
a) Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67	64.804,44	1.134.077,78
b) Prihodki od prodaje vozovnic	505.179,36	505.179,36	505.179,36	505.179,36	505.179,36	336.786,24	5.504.499,84
c) Prihodki od oglaševanja	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83	9.423,89	164.918,06
d) Subvencija izvajanja	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50	314.848,33	5.509.845,83
II. Skupne koristi ekstermalij	1,0	433.674,57	433.674,57	433.674,57	433.674,57	289.116,38	4.625.862,12
1. Prometna urejenost mesta	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28	925.172,42
2. Razvoj MPP	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28	925.172,42
3. Vpliv na okolje	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28	925.172,42
4. Povečanje časovne dostopnosti	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28	925.172,42
5. Povečanje prostorske dostopnosti	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28	925.172,42
B) SKUPNI STROŠKI	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	734.740,51	12.552.607,27
I. Stroški izvajanja	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	724.621,43	12.390.702,10
1. Celotni stroški izvedbe MPP	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	724.621,43	12.390.702,10
II. Zunanji ekstermi stroški	1,0	15.178,61	15.178,61	15.178,61	15.178,61	10.119,07	161.905,17
1. Dolgotrajnost poteka sklenitve JZP	0,7	10.625,03	10.625,03	10.625,03	10.625,03	7.083,35	113.333,62
2. Vpliv na neposredno okolico	0,3	4.553,58	4.553,58	4.553,58	4.553,58	3.035,72	48.571,55
NETO DENARNI TOK	420.358,17	420.358,17	420.358,17	420.358,17	420.358,17	280.238,78	4.386.596,35
Diskontni faktor	0,7130	0,6663	0,6227	0,5820	0,5439	0,5083	/
DISKONTIRANI NETO DENARNI TOK	299.709,57	280.102,40	261.777,94	244.652,28	228.646,99	142.459,19	3.197.518,63



Varčevalna zbirka - možnost 3

Tabela 24: Analiza stroškov in koristi izvajanja MPP za obdobje 10 let - Varianta 2 A - možnost 3, stalne cene

Zap. št.	/	1	2	3	4	5
Ekonomsko leto	2012	2013	2014	2015	2016	2017
A) SKUPNE KORISTI	699.535,00	1.320.420,37	1.320.420,37	1.320.420,37	1.320.420,37	1.320.420,37
I. Skupaj prihodki	699.535,00	886.745,80	886.745,80	886.745,80	886.745,80	886.745,80
a) Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67
b) Prihodki od prodaje vozovnic	115.920,00	303.130,80	303.130,80	303.130,80	303.130,80	303.130,80
c) Prihodki od oglaševanja	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83
d) Subvencija izvajanja	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50
II. Skupne koristi ekstermalij	1,0	433.674,57	433.674,57	433.674,57	433.674,57	433.674,57
1. Prometna urejenost mesta	0,2	0,00	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
2. Razvoj MPP	0,2	0,00	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
3. Vpliv na okolje	0,2	0,00	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
4. Povečanje časovne dostopnosti	0,2	0,00	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
5. Povečanje prostorske dostopnosti	0,2	0,00	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91
B) SKUPNI STROŠKI	796.759,17	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76
I. Stroški izvajanja	796.759,17	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15
1. Celotni stroški izvedbe MPP	796.759,17	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15
II. Zunanji ekstermi stroški	1,0	0,00	15.178,61	15.178,61	15.178,61	15.178,61
1. Dolgotrajnost poteka sklenitve JZP	0,7	0,00	10.625,03	10.625,03	10.625,03	10.625,03
2. Vpliv na neposredno okolico	0,3	0,00	4.553,58	4.553,58	4.553,58	4.553,58
NETO DENARNI TOK	-97.224,17	218.309,61	218.309,61	218.309,61	218.309,61	218.309,61
Diskontni faktor	1,0700	1,0000	0,9346	0,8734	0,8163	0,7629
DISKONTIRANI NETO DENARNI TOK	-104.029,86	218.309,61	204.027,68	190.680,07	178.205,67	166.547,36



Zap. št.	6	7	8	9	10	11
Ekonomsko leto	2018	2019	2020	2021	2022	2023
A) SKUPNE KORISTI	1.320.420,37	1.320.420,37	1.320.420,37	1.320.420,37	1.320.420,37	880.280,25
I. Skupaj prihodki	886.745,80	886.745,80	886.745,80	886.745,80	886.745,80	591.163,87
a) Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67	97.206,67	64.804,44
b) Prihodki od prodaje vozovnic	303.130,80	303.130,80	303.130,80	303.130,80	303.130,80	202.087,20
c) Prihodki od oglaševanja	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83	14.135,83	9.423,89
d) Subvencija izvajanja	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50	472.272,50	314.848,33
II. Skupne koristi eksternalij	1,0	433.674,57	433.674,57	433.674,57	433.674,57	289.116,38
1. Prometna urejenost mesta	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28
2. Razvoj MPP	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28
3. Vpliv na okolje	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28
4. Povečanje časovne dostopnosti	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28
5. Povečanje prostorske dostopnosti	0,2	86.734,91	86.734,91	86.734,91	86.734,91	57.823,28
B) SKUPNI STROŠKI	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	1.102.110,76	734.740,51
I. Stroški izvajanja	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	724.621,43
1. Celotni stroški izvedbe MPP	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	1.086.932,15	724.621,43
II. Zunanji ekstermi stroški	1,0	15.178,61	15.178,61	15.178,61	15.178,61	10.119,07
1. Dolgotrajnost poteka sklenitve JZP	0,7	10.625,03	10.625,03	10.625,03	10.625,03	7.083,35
2. Vpliv na neposredno okolico	0,3	4.553,58	4.553,58	4.553,58	4.553,58	3.035,72
NETO DENARNI TOK	218.309,61	218.309,61	218.309,61	218.309,61	218.309,61	145.539,74
Diskontni faktor	0,7130	0,6663	0,6227	0,5820	0,5439	0,5083
DISKONTIRANI NETO DENARNI TOK	155.651,74	145.468,91	135.952,26	127.058,18	118.745,97	73.985,02
						1.610.602,61



OPRAVA AVANZNE ANALIZE STROŠKOV IN KORISTI PROJEKTA V TEKOČIH CENAH

Varianta 2 A - Možnost 1

Tabela 25: Analiza stroškov in koristi izvajanja MPP za obdobje 10 let - Varianta 2 A - možnost 1, tekoče cene

Zap. št.	/	1	2	3	4	5
Ekonomsko leto	2012	2013	2014	2015	2016	2017
A) SKUPNE KORISTI	699.535,00	1.155.873,76	1.176.679,49	1.200.213,08	1.224.217,34	1.248.701,69
I. Skupaj prihodki	699.535,00	713.525,70	726.369,16	740.896,55	755.714,48	770.828,77
a) Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	97.206,67	99.150,80	100.935,51	102.954,22	105.013,31	107.113,58
b) Prihodki od prodaje vozovnic	115.920,00	118.238,40	120.366,69	122.774,03	125.229,51	127.734,10
c) Prihodki od oglaševanja	14.135,83	14.418,55	14.678,08	14.971,65	15.271,08	15.576,50
d) Subvencija izvajanja	472.272,50	481.717,95	490.388,87	500.196,65	510.200,58	520.404,60
II. Skupne koristi eksternij	1,0	442.348,06	450.310,33	459.316,54	468.502,87	477.872,92
1. Prometna urejenost mesta	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
2. Razvoj MPP	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
3. Vpliv na okolje	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
4. Povečanje časovne dostopnosti	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
5. Povečanje prostorske dostopnosti	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
B) SKUPNI STROŠKI	796.759,17	1.124.152,98	1.144.387,73	1.167.275,48	1.190.620,99	1.214.433,41
I. Stroški izvajanja	796.759,17	1.108.670,79	1.128.626,87	1.151.199,40	1.174.223,39	1.197.707,86
1. Celotni stroški izvedbe MPP	796.759,17	1.108.670,79	1.128.626,87	1.151.199,40	1.174.223,39	1.197.707,86
II. Zunanji eksterni stroški	1,0	15.482,18	15.760,86	16.076,08	16.397,60	16.725,55
1. Dolgotrajnost poteka sklenitve JZP	0,7	10.837,53	11.032,60	11.253,26	11.478,32	11.707,89
2. Vpliv na neposredno okolico	0,3	4.644,65	4.728,26	4.822,82	4.919,28	5.017,67
NETO DENARNI TOK	-97.224,17	31.720,79	32.291,76	32.937,60	33.596,35	34.268,28
Diskontni faktor	1,0700	1,0000	0,9346	0,8734	0,8163	0,7629



DISKONTIRANI NETO DENARNI TOK		-104.029,86	31.720,79	30.179,22	28.768,97	27.424,63	26.143,11
Zap. št.		6	7	8	9	10	11
Ekonomsko leto		2018	2019	2020	2021	2022	2023
A) SKUPNE KORISTI		1.273.675,72	1.299.149,24	1.325.132,22	1.351.634,87	1.378.667,57	937.493,94
I. Skupaj prihodki		786.245,34	801.970,25	818.009,65	834.369,85	851.057,24	578.718,93
a) Prihodki od prodaje OŠ vozovnic		109.255,85	111.440,96	113.669,78	115.943,18	118.262,04	1.261.364,09
b) Prihodki od prodaje vozovnic		130.288,78	132.894,55	135.552,44	138.263,49	141.028,76	1.504.190,31
c) Prihodki od oglaševanja		15.888,03	16.205,79	16.529,91	16.860,50	17.197,71	11.694,45
d) Subvencija izvajanja		530.812,69	541.428,94	552.257,52	563.302,67	574.568,72	390.706,73
II. Skupne koristi ekstermalij	1,0	487.430,38	497.178,99	507.122,57	517.265,02	527.610,32	358.775,02
1. Prometna urejenost mesta	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	105.522,06	71.755,00
2. Razvoj MPP	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	105.522,06	71.755,00
3. Vpliv na okolje	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	105.522,06	71.755,00
4. Povečanje časovne dostopnosti	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	105.522,06	71.755,00
5. Povečanje prostorske dostopnosti	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	105.522,06	71.755,00
B) SKUPNI STROŠKI		1.238.722,08	1.263.496,52	1.288.766,45	1.314.541,78	1.340.832,62	911.766,18
I. Stroški izvajanja		1.221.662,02	1.246.095,26	1.271.017,16	1.296.437,51	1.322.366,26	899.209,05
1. Celotni stroški izvedbe MPP		1.221.662,02	1.246.095,26	1.271.017,16	1.296.437,51	1.322.366,26	899.209,05
II. Zunanji ekstermi stroški	1,0	17.060,06	17.401,26	17.749,29	18.104,28	18.466,36	12.557,13
1. Dolgotrajnost poteka sklenitve JZP	0,7	11.942,04	12.180,89	12.424,50	12.672,99	12.926,45	8.789,99
2. Vpliv na neposredno okolico	0,3	5.118,02	5.220,38	5.324,79	5.431,28	5.539,91	3.767,14
NETO DENARNI TOK		34.953,64	35.652,72	36.365,77	37.093,09	37.834,95	25.727,76
Diskontni faktor		0,7130	0,6663	0,6227	0,5820	0,5439	0,5083
DISKONTIRANI NETO DENARNI TOK		24.921,46	23.756,91	22.646,77	21.588,51	20.579,70	13.078,69



Variantna 2 A – možnost 2

Tabela 26: Analiza stroškov in koristi izvajanja MPP za obdobje 10 let - Varianta 2 A – možnost 2, tekoče cene

Zap.št.	/	1	2	3	4	5
Ekonomsko leto	2012	2013	2014	2015	2016	2017
A) SKUPNE KORISTI	699.535,00	1.552.918,31	1.580.870,84	1.612.488,26	1.644.738,02	1.677.632,78
I. Skupaj prihodki	699.535,00	1.110.570,25	1.130.560,51	1.153.171,72	1.176.235,16	1.199.759,86
a) Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	97.206,67	99.150,80	100.935,51	102.954,22	105.013,31	107.113,58
b) Prihodki od prodaje vozovnic	115.920,00	515.282,95	524.558,04	535.049,20	545.750,19	556.665,19
c) Prihodki od oglaševanja	14.135,83	14.418,55	14.678,08	14.971,65	15.271,08	15.576,50
d) Subvencija izvajanja	472.272,50	481.717,95	490.388,87	500.196,65	510.200,58	520.404,60
II. Skupne koristi ekstermalij	1,0	442.348,06	450.310,33	459.316,54	468.502,87	477.872,92
1. Prometna urejenost mesta	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
2. Razvoj MPP	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
3. Vpliv na okolje	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
4. Povečanje časovne dostopnosti	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
5. Povečanje prostorske dostopnosti	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
B) SKUPNI STROŠKI	796.759,17	1.124.152,98	1.144.387,73	1.167.275,48	1.190.620,99	1.214.433,41
I. Stroški izvajanja	796.759,17	1.108.670,79	1.128.626,87	1.151.199,40	1.174.223,39	1.197.707,86
1. Celotni stroški izvedbe MPP	796.759,17	1.108.670,79	1.128.626,87	1.151.199,40	1.174.223,39	1.197.707,86
II. Zunanji eksterni stroški	1,0	15.482,18	15.760,86	16.076,08	16.397,60	16.725,55
1. Dolgotrajnost poteka sklenitve JZP	0,7	10.837,53	11.032,60	11.253,26	11.478,32	11.707,89
2. Vpliv na neposredno okolico	0,3	4.644,65	4.728,26	4.822,82	4.919,28	5.017,67
NETO DENARNI TOK	-97.224,17	428.765,34	436.483,11	445.212,78	454.117,03	463.199,37
Diskontni faktor	1,0700	1,0000	0,9346	0,8734	0,8163	0,7629
DISKONTIRANI NETO DENARNI TOK	-104.029,86	428.765,34	407.928,14	388.866,08	370.694,77	353.372,58



Zap. št.	6	7	8	9	10	11	
Ekonomsko leto	2018	2019	2020	2021	2022	2023	SKUPAJ
A) SKUPNE KORISTI	1.711.185,44	1.745.409,15	1.780.317,33	1.815.923,68	1.852.242,15	1.259.524,66	18.932.785,63
I. Skupaj prihodi	1.223.755,06	1.248.230,16	1.273.194,76	1.298.658,66	1.324.631,83	900.749,64	13.739.052,60
a) Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	109.255,85	111.440,96	113.669,78	115.943,18	118.262,04	80.418,19	1.261.364,09
b) Prihodki od prodaje vozovnic	567.798,49	579.154,46	590.737,55	602.552,30	614.603,35	417.930,28	6.166.002,00
c) Prihodki od oglaševanja	15.888,03	16.205,79	16.529,91	16.860,50	17.197,71	11.694,45	183.428,08
d) Subvencija izvajanja	530.812,69	541.428,94	552.257,52	563.302,67	574.568,72	390.706,73	6.128.258,43
II. Skupne koristi ekstermalij	1,0	487.430,38	497.178,99	517.265,02	527.610,32	358.775,02	5.193.733,03
1. Prometna urejenost mesta	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	71.755,00	1.038.746,61
2. Razvoj MPP	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	71.755,00	1.038.746,61
3. Vpliv na okolje	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	71.755,00	1.038.746,61
4. Povečanje časovne dostopnosti	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	71.755,00	1.038.746,61
5. Povečanje prostorske dostopnosti	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	71.755,00	1.038.746,61
B) SKUPNI STROŠKI	1.238.722,08	1.263.496,52	1.288.766,45	1.314.541,78	1.340.832,62	911.766,18	13.995.755,40
I. Stroški izvajanja	1.221.662,02	1.246.095,26	1.271.017,16	1.296.437,51	1.322.366,26	899.209,05	13.813.974,74
1. Celotni stroški izvedbe MPP	1.221.662,02	1.246.095,26	1.271.017,16	1.296.437,51	1.322.366,26	899.209,05	13.813.974,74
II. Zunanji ekstermi stroški	1,0	17.060,06	17.401,26	17.749,29	18.104,28	12.557,13	181.780,66
1. Dolgotrajnost poteka sklenitve JZP	0,7	11.942,04	12.180,89	12.424,50	12.672,99	8.789,99	127.246,46
2. Vpliv na neposredno okolico	0,3	5.118,02	5.220,38	5.324,79	5.431,28	3.767,14	54.534,20
NETO DENARNI TOK	472.463,36	481.912,63	491.550,88	501.381,90	511.409,53	347.758,48	4.937.030,24
Diskontni faktor	0,7130	0,6663	0,6227	0,5820	0,5439	0,5083	/
DISKONTIRANI NETO DENARNI TOK	336.859,85	321.118,73	306.113,18	291.808,83	278.172,90	176.782,78	3.556.453,32



Variant 2 A - možnost 3

Tabela 27: Analiza stroškov in koristi izvajanja MPP za obdobje 10 let - Varianta 2 A - možnost 3, tekoče cene

Zap. št.	l	1	2	3	4	5
Ekonomsko leto	2012	2013	2014	2015	2016	2017
A) SKUPNE KORISTI	699.535,00	1.346.828,78	1.371.071,70	1.398.493,13	1.426.463,00	1.454.992,26
I. Skupaj prihodki	699.535,00	904.480,72	920.761,37	939.176,60	957.960,13	977.119,33
a) Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	97.206,67	99.150,80	100.935,51	102.954,22	105.013,31	107.113,58
b) Prihodki od prodaje vozovnic	115.920,00	309.193,42	314.758,90	321.054,08	327.475,16	334.024,66
c) Prihodki od oglaševanja	14.135,83	14.418,55	14.678,08	14.971,65	15.271,08	15.576,50
d) Subvencija izvajanja	472.272,50	481.717,95	490.388,87	500.196,65	510.200,58	520.404,60
II. Skupne koristi eksternalij	1,0	442.348,06	450.310,33	459.316,54	468.502,87	477.872,92
1. Prometna urejenost mesta	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
2. Razvoj MPP	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
3. Vpliv na okolje	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
4. Povečanje časovne dostopnosti	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
5. Povečanje prostorske dostopnosti	0,2	88.469,61	90.062,07	91.863,31	93.700,57	95.574,58
B) SKUPNI STROŠKI	796.759,17	1.124.152,98	1.144.387,73	1.167.275,48	1.190.620,99	1.214.433,41
I. Stroški izvajanja	796.759,17	1.108.670,79	1.128.626,87	1.151.199,40	1.174.223,39	1.197.707,86
1. Celotni stroški izvedbe MPP	796.759,17	1.108.670,79	1.128.626,87	1.151.199,40	1.174.223,39	1.197.707,86
II. Zunanji eksterni stroški	1,0	15.482,18	15.760,86	16.076,08	16.397,60	16.725,55
1. Dolgotrajnost poteka sklenitve JZP	0,7	10.837,53	11.032,60	11.253,26	11.478,32	11.707,89
2. Vpliv na neposredno okolico	0,3	4.644,65	4.728,26	4.822,82	4.919,28	5.017,67
NETO DENARNI TOK	-97.224,17	222.675,81	226.683,97	231.217,65	235.842,00	240.558,84
Diskontni faktor	1,0700	1,0000	0,9346	0,8734	0,8163	0,7629
DISKONTIRANI NETO DENARNI TOK	-104.029,86	222.675,81	211.854,18	201.954,45	192.517,33	183.521,19



Zap. št.	6	7	8	9	10	11	
Ekonomsko leto	2018	2019	2020	2021	2022	2023	SKUPAJ
A) SKUPNE KORISTI	1.484.092,10	1.513.773,94	1.544.049,42	1.574.930,41	1.606.429,02	1.092.371,73	16.513.030,49
I. Skupaj prihodki	996.661,72	1.016.594,95	1.036.926,85	1.057.665,39	1.078.818,70	733.596,71	11.319.297,46
a) Prihodki od prodaje OŠ vozovnic	109.255,85	111.440,96	113.669,78	115.943,18	118.262,04	80.418,19	1.261.364,09
b) Prihodki od prodaje vozovnic	340.705,15	347.519,26	354.469,64	361.559,03	368.790,21	250.777,35	3.746.246,85
c) Prihodki od oglaševanja	15.888,03	16.205,79	16.529,91	16.860,50	17.197,71	11.694,45	183.428,08
d) Subvencija izvajanja	530.812,69	541.428,94	552.257,52	563.302,67	574.568,72	390.706,73	6.128.258,43
II. Skupne koristi ekstermalij	1,0	487.430,38	497.178,99	517.265,02	527.610,32	358.775,02	5.193.733,03
1. Prometna urejenost mesta	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	105.522,06	1.038.746,61
2. Razvoj MPP	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	105.522,06	1.038.746,61
3. Vpliv na okolje	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	105.522,06	1.038.746,61
4. Povečanje časovne dostopnosti	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	105.522,06	1.038.746,61
5. Povečanje prostorske dostopnosti	0,2	97.486,08	99.435,80	101.424,51	103.453,00	105.522,06	1.038.746,61
B) SKUPNI STROŠKI	1.238.722,08	1.263.496,52	1.288.766,45	1.314.541,78	1.340.832,62	911.766,18	13.995.755,40
I. Stroški izvajanja	1.221.662,02	1.246.095,26	1.271.017,16	1.296.437,51	1.322.366,26	899.209,05	13.813.974,74
1. Celotni stroški izvedbe MPP	1.221.662,02	1.246.095,26	1.271.017,16	1.296.437,51	1.322.366,26	899.209,05	13.813.974,74
II. Zunanji ekstermi stroški	1,0	17.060,06	17.401,26	17.749,29	18.104,28	12.557,13	181.780,66
1. Dolgotrajnost poteka sklenitve JZP	0,7	11.942,04	12.180,89	12.424,50	12.672,99	8.789,99	127.246,46
2. Vpliv na neposredno okolico	0,3	5.118,02	5.220,38	5.324,79	5.431,28	3.767,14	54.534,20
NETO DENARNI TOK	245.370,02	250.277,42	255.282,97	260.388,63	265.596,40	180.605,55	2.517.275,09
Diskontni faktor	0,7130	0,6663	0,6227	0,5820	0,5439	0,5083	/
DISKONTIRANI NETO DENARNI TOK	174.945,43	166.770,41	158.977,40	151.548,55	144.466,84	91.810,70	1.797.012,44

PRIKAZ KLJUČNIH EKONOMSKIH KAZALNIKOV PROJEKTA

Tabela 28: Prikaz ključnih kazalnikov analize stroškov in koristi za celoten projekt

STALNE CENE	Možnost 1	ENSV	140.224,32
		ERR	30,03 %
		RATIO	1,02
	Možnost 2	ENSV	3.197.518,63
		ERR	432,36 %
		RATIO	1,35
	Možnost 3	ENSV	1.610.602,61
		ERR	224,54 %
		RATIO	1,18
TEKOČE CENE	Možnost 1	ENSV	166.778,92
		ERR	32,57 %
		RATIO	1,02
	Možnost 2	ENSV	3.556.453,32
		ERR	442,84 %
		RATIO	1,35
	Možnost 3	ENSV	1.797.012,44
		ERR	230,89 %
		RATIO	1,18

