



OBČINA
SLOVENSKA BISTRICA
O b č i n s k i s v e t

1. izredna seja občinskega sveta
dne 6. julij 2020

Gradivo za 3.b) točko dnevnega reda

ZADEVA: Investicijski program (IP) za projekt:
Upravljanje sistema izposoje mestnih koles »Zapelji me«

Poročevalci:
mag. Branko Žnidar, direktor občinske uprave
Tomaž Pristovnik, RIC Slovenska Bistrica
Žiga Lesar, GE projekt d.o.o., Ljubljana
Jakob Lipar, GE projekt d.o.o., Ljubljana



O B Č I N A
SLOVENSKA BISTRICA
O b č i n s k a u p r a v a

Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica
telefon: h.c. + 386 2 / 843 28 00, fax: + 386 2 / 81 81 141 e-mail: obcina@slov-bistrica.si
uradna spletna stran <http://www.slovenska-bistrica.si>

Datum: 30.6.2020

O B Č I N A
SLOVENSKA BISTRICA
O b č i n s k i s v e t

ZADEVA: Investicijski program
Upravljanje sistema izposoje mestnih koles »Zapelji me«

I. PREDLAGATELJ

Župan dr. Ivan ŽAGAR

II. DELOVNO TELO PRISTOJNO ZA OBRAVNAVO

Odbor za gospodarstvo in proračun

III. VRSTA POSTOPKA

Enofazni

IV. PRAVNE PODLAGE ZA SPREJEM:

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju Javnih financ (Ur.l.RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16),
- Statut Občine Slovenska Bistrica (Uradni list RS, št. 79/19).

V. NAMEN IN CILJI SPREJEMA DOKUMENTA

Predmet projekta je vzpostavitev in delovanje sistema izposoje mestnih koles »Zapelji me«. Vzpostavitev sistema bo v Občini Slovenska Bistrica (v nadaljevanju: občina) pripomogla k prehodu na trajnostne oblike transporta z večjim poudarkom na uporabi koles in javnih prevoznih sredstev ter zmanjšanju uporabe osebnih vozil v okolici mesta.

V sklopu projekta so bili zajeti vsi investicijski ukrepi, ki so potrebni za zagon in delovanje sistema. Upoštevani so bili tudi predvideni stroški obratovanja in ocenjeni prihodki v obdobju dobi obratovanja.

Investicijska dokumentacija projekta se je pripravljala po fazah. V prvi fazi se je izdelal dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju: DIIP), kjer sta se obravnavali dve različni varianti financiranja projekta – varianta z lastnimi sredstvi občine ter varianta po modelu javno-zasebnega partnerstva (v nadaljevanju: JZP). Iz finančne in ekonomske analize je bilo razvidno, da je izvedba variante po modelu JZP za občino primernejša. V drugi fazi se je izdelal investicijski program (v nadaljevanju: IP), kjer se je podrobneje obravnavalo v DIIPu izbrano varianto financiranja projekta – varianta po modelu JZP.

V IPu se je poleg presoje finančne in ekonomske upravičenosti izvedbe projekta po modelu JZP presojalo tudi upravičenost izvedbe projekta z analizo vplivov na okolje, analizo tveganja in analizo občutljivosti. Na podlagi izvedenih analiz je bilo razvidno, da je izvedba projekta po modelu JZP upravičena. V prilogah na naslednji strani so prikazani finančna konstrukcija ter finančni in ekonomski kazalniki izbrane variante po modelu JZP.

VI. FINANČNE POSLEDICE

Finančna konstrukcija financiranja investicije po modelu JZP

	leto 2020	SKUPAJ	DDV 22 %	SKUPAJ z DDV 22 %
1. INVESTICIJA				
<i>Občina SB</i>	-	-	-	-
<i>Zasebni partner</i>	39.000	39.000	0	39.000
SKUPAJ	39.000	39.000	0	39.000

Prikaz finančnih kazalnikov izvedbe projekta

	Financiranje projekta po modelu JZP - VIDIK JAVNEGA PARTNERJA	Financiranje projekta po modelu JZP - VIDIK ZASEBNEGA PARTNERJA
Finančna interna stopnja donosa (F-ISD; IRR)	neizračunljiva	7,061%
Finančna neto sedanja vrednost (F-NSV; NPV)	-265.478	10.571
Finančna relativna neto sedanja vrednost (F-RNSV; RNPV)	/	0,2710
Doba vračila sredstev (enostavna - finančni vidik)	0,00	6,30
Ekonomska interna stopnja donosa (E-ISD; IRR)	14,141 %	
Ekonomska neto sedanja vrednost (E-NSV; NPV)	52.911	
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost (E-RNSV; RNPV)	1,6959	
Doba vračila sredstev (enostavna - ekonomski vidik)	5,04	

VII. PREDLOG SKLEPA

Občinskemu svetu predlagamo, da obravnava predloženo gradivo ter v kolikor ne bo pripomb, sprejme naslednji sklep:

SKLEP

Občinski svet Občine Slovenska Bistrica potrjuje Investicijski program (IP) Upravljanje sistema izposoje mestnih koles »Zapelji me«.

Pooblašča se župana za morebitne naknadne spremembe investicijskega dokumenta ter za spremembe v načrtu razvojnih programov in spremembe tega sklepa, če bodo potrebne za realizacijo sofinancerskih sredstev.

Mag. Branko Žnidar
Direktor občinske uprave

Priloga:

- Investicijski program Upravljanje sistema izposoje mestnih koles »Zapelji me«.

GEprojekt

GE projekt, projektiranje, d.o.o.
Stegne 21c
1000 Ljubljana – SI
Telefon: 0590 57560
Telefaks: 0590 57561

info@ge-projekt.eu
www.ge-projekt.eu

INVESTICIJSKI PROGRAM

Naslov:

UPRAVLJANJE SISTEMA IZPOSOJE MESTNIH KOLES ZAPELJI ME

Investicijski program je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

Ljubljana, junij 2020

1 Navedba investitorja, upravljavca in izdelovalca dokumenta

Naslov:	DOKUMENT- INVESTICIJSKI PROGRAM: UPRAVLJANJE SISTEMA IZPOSOJE MESTNIH KOLES ZAPELJI ME
Naročnik:	Občina Slovenska Bistrica Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica
Odgovorna oseba naročnika	dr. Ivan Žagar, župan
Naročnik: Žig in podpis:	
Investitor:	Občina Slovenska Bistrica
Upravljavec projekta:	Občina Slovenska Bistrica Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica
Izvajalec:	GE projekt d.o.o. Stegne 21C 1000 Ljubljana
Odgovorna oseba izdelovalca:	Branko Medvešek, direktor
Vodja (nosilec) projekta:	Žiga Lesar
Avtor:	Žiga Lesar Branko Medvešek
Izvajalec: Žig in podpis:	

Rev.	Datum	Izvod, popravki	Pripravlil
0	junij 2020	IP – Upravljanje sistema izposoje mestnih koles Zapelji me	Žiga Lesar
1			
2			
3			

KAZALO

1	<i>Navedba investitorja, upravljavca in izdelovalca dokumenta</i>	2
2	<i>Uvodno pojasnilo</i>	7
2.1	Splošno o Občini Slovenska Bistrica	7
2.2	Opredelitev namena in ciljev investicijskega projekta.....	8
2.3	Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta	9
2.4	Pojasnilo poteka predhodnih aktivnosti in morebitnih sprememb	11
2.4.1	Predhodna investicijska dokumentacija	11
2.4.2	Spisek strokovnih podlag	11
3	<i>Povzetek investicijskega programa</i>	12
3.1	Namen in cilji projekta	12
3.2	Spisek strokovnih podlag	12
3.3	Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire.....	13
3.4	Navedba odgovornih oseb izdelovalcev dokumentacije	13
3.4.1	Investicijski program	13
3.4.2	Dokument identifikacije investicijskega projekta	14
3.5	Predvidena organizacija izvajanja in spremljanja učinkov investicije	14
3.6	Prikaz ocenjene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije.....	14
3.7	Zbirni prikaz rezultatov izračunov	15
4	<i>Osnovni podatki o investitorju in izdelovalcu investicijske dokumentacije</i>	17
4.1	Investitor	17
4.2	Izdelovalec DIIP	17
4.3	Izdelovalec IP	17
5	<i>Analiza obstoječega stanja s prikazom potreb</i>	18
5.1	Analiza obstoječega stanja	18
5.1.1	Razvoj kolesarske infrastrukture na območju.....	19
5.2	Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami	19
6	<i>Analiza tržnih možnosti</i>	22
7	<i>Tehnično – tehnološki del</i>	23
7.1	Podrobnejša predstavitev načrtovanih investicijskih ukrepov	23
7.1.1	Nakup vozila za prevažanje koles.....	23
7.1.2	Delavnica z rezervno opremo	23
7.1.3	IT oprema	23
7.1.4	Skladišče.....	23
7.1.5	Podporni servisni sistem	23
7.2	Podrobnejša predstavitev ukrepov za delovanje sistema	24

7.2.1	Vzdrževanje koles in kolesarnic	24
7.2.2	Delovanje serverja, aplikacije, naročnine za delovanje SIM kartic, upravljanje spletnih strani	24
7.2.3	Stroški kombiniranega vozila	24
7.2.4	Stroški zaposlitve	24
7.2.5	Stroški za podporo uporabnikom	24
7.2.6	Zavarovanje.....	24
8	Analiza zaposlenih	25
8.1	Analiza projekta na zaposlovanje	25
9	Ocena vrednosti projekta	26
10	Lokacija.....	27
11	Analiza vplivov na okolje	28
11.1	Upoštevane zakonske podlage.....	28
12	Časovni načrt izvedbe projekta	29
12.1	Organizacija in način vodenja projekta.....	29
12.2	Analiza izvedljivosti	29
12.3	Poročilo o izvajanju investicije	29
12.4	Poročilo o spremljanju učinkov	29
13	Načrt financiranja po dinamiki in virih	31
13.1	Finančna konstrukcija investicije.....	31
13.2	Viri financiranja po javnonaročniškem modelu JZP	31
13.2.1	Javni partner:.....	31
13.2.2	Zasebni partner:	31
14	Podrobnejša opredelitev izbrane variante financiranja	32
14.1	Financiranje po modelu JZP	32
14.2	Osnovne značilnosti, prednosti in slabosti javno-zasebnega partnerstva.....	32
14.2.1	Glavne ekonomske značilnosti javno-zasebnega partnerstva	32
14.2.2	Prednosti in slabosti javno-zasebnega partnerstva	32
14.3	Temeljna načela javno-zasebnega partnerstva	33
14.3.1	Načelo enakosti oziroma nediskriminatornosti.....	33
14.3.2	Načelo transparentnosti	33
14.3.3	Načelo sorazmernosti.....	33
14.3.4	Načelo uravnoveženosti.....	34
14.3.5	Načelo konkurence	34
14.3.6	Načelo procesne avtonomije.....	34
14.3.7	Načelo subsidiarne odgovornosti	34
14.3.8	Načelo medsebojnega sodelovanja.....	35
14.4	Oblike javno-zasebnega partnerstva	35
14.4.1	Opredelitev oblik javno-zasebnega partnerstva.....	35
14.4.1.1	Statusno partnerstvo	35
14.4.1.2	Pogodbno partnerstvo	35
JAVNO-NAROČNIŠKO PARTNERSTVO		35
KONCESIJSKO PARTNERSTVO		35
14.4.1.3	Razmejitev.....	36
14.4.2	Razmejitev tveganj in optimalna oblika javno-zasebnega partnerstva	36

14.5	Primerjalna SWOT analiza	37
15	<i>Vrednotenje drugih stroškov in koristi ter presoja finančne in ekonomske upravičenosti.....</i>	38
15.1	Finančna analiza.....	38
15.1.1	Stroški upravljanja in vzdrževanja	38
15.1.2	Prihodki projekta	40
15.1.3	Finančna upravičenost projekta	40
15.2	Ekonomska analiza.....	41
15.2.1	Ekonomska upravičenost projekta	42
16	<i>Analiza tveganja in analiza občutljivosti.....</i>	43
16.1	Analiza tveganja.....	43
16.2	Analiza občutljivosti	43
17	<i>Predstavitev in razlaga rezultatov</i>	44
18	<i>Priloge</i>	45

SEZNAM TABEL

Tabela 1:	Glavni finančni kazalniki investicije primerjalno	10
Tabela 2:	Prikaz ekonomskih kazalcev izvedbe posamezne variante	10
Tabela 3:	Potek aktivnosti (do priprave investicijskega programa).....	11
Tabela 4:	Ocena vrednosti investicije obravnavanih ukrepov po stalnih/tekočih cenah	15
Tabela 5:	Finančna konstrukcija projekta po modelu JZP.....	15
Tabela 6:	Glavni finančni kazalci	15
Tabela 7:	Ekonomski kazalci investicije.....	16
Tabela 8:	Ocena vrednosti investicije obravnavanih ukrepov po stalnih/tekočih cenah	26
Tabela 9:	Časovni načrt izvedbe investicije.....	29
Tabela 10:	Struktura in viri financiranja projekta po modelu JZP	31
Tabela 11:	Finančna konstrukcija projekta po modelu JZP.....	31
Tabela 12:	Stroški upravljanja in vzdrževanja za javnega partnerja	39
Tabela 13:	Stroški upravljanja in vzdrževanja za zasebnega partnerja.....	39
Tabela 14:	Prihodki zasebnega partnerja.....	40
Tabela 15:	Glavni finančni kazalci	40
Tabela 16:	Ekonomski kazalci investicije.....	42
Tabela 17:	Analiza občutljivost za izvedbo po modelu JZP – vidik javnega partnerja	43

2 Uvodno pojasnilo

Predmet investicijskega projekta, obravnavanega v tem dokumentu, je zagotovitev ustreznih pogojev za obratovanje sistema izposoje mestnih koles Zapelji me v Slovenski Bistrici.

Z investicijo bo pridobljena in vzpostavljena ustrezna infrastruktura, ki bo omogočala upravljanje, vzdrževanje in delovanje sistema izposoje mestnih koles v Slovenski Bistrici, ki bo na voljo vsem občanom in ostalim obiskovalcem mesta kot eden izmed možnih načinov javnega prevoza po mestu.

Občina Slovenska Bistrica (v nadaljevanju: občina) si že dalj časa prizadeva izboljšati pogoje za uporabo javnega potniškega prometa po mestu. Izvedba projekta bo pripomogla k spodbujanju kolesarjenja kot eden izmed načinov mobilnosti po mestu, s katerim se bo hkrati odpravila obstoječa pomanjkljivost javnega potniškega prometa v mestu, tj. necentralna lokacija obstoječih avtobusnih in železniških postajališč, in bo omogočala učinkovito kombinatorno uporabo javnih prevoznih sredstev. Večji premiki v to smer so se začeli z izvedbo projekta Zapelji me, v sklopu katerega se je nakupilo 90 električnih koles, ki delujejo po principu brez prevzemno oddajnih mest, in postavilo 7 postajališč za kolesa. V planu je tudi postavitve 4 dodatnih stojal za kolesa, vsa ta infrastruktura pa bo vzpodbudila tudi nadaljnjo ureditev kolesarskega cestnega omrežja po mestu. Investicijski ukrepi, potrebni za zagon in obratovanje tega projekta, sledijo dokumentu Celostna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica, v sklopu katerega so predstavljeni kratko in srednjeročni strateški cilji na področju mobilnosti v občini.

2.1 Splošno o Občini Slovenska Bistrica

Občina Slovenska Bistrica se tako po prebivalstvu kot tudi po površini uvršča med največje občine v Sloveniji. Meri 260 km² in šteje 25.265 prebivalcev. Območje občine je izredno raznoliko, pregledno, zanimivo, velike pa so tudi njegove turistične, kulturne in naravne danosti. Gospodarstvo s svojimi dejavnostmi je bistveni dejavnik razvoja in napredka v občini. Prevladuje predelovalna industrija, ki predstavlja 2/3 gospodarstva (proizvodnja kovinskih izdelkov s poudarkom na aluminiju, živilsko predelovalna industrija), sicer pa se cca 25% podjetij ukvarja z nestoritvenimi dejavnostmi.

V neposredni bližini mesta Slovenska Bistrica je obrtna cona, ki je na to območje privabila predvsem proizvodno naravnana podjetja iz Slovenije in iz tujine. Predvideno pa je tudi širjenje obrtne cone ob izvozu z avtoceste, kjer naj bi se v prihodnosti razvijala predvsem proizvodnja, trgovska, storitvena in gostinska dejavnost.

Največja prednost razvojnih možnosti mesta in občine Slovenska Bistrica je ugodna strateška lega, saj leži na križišču poti v smeri Maribora, Ptuja, Ljubljane in Rogaške Slatine. V neposredni bližini poteka vzhodna smer slovenskega avtocestnega križa, v smeri proti Madžarski in Hrvaški.

Občina Slovenska Bistrica se ponaša s številnimi naravnimi znamenitostmi ter kulturnimi in zgodovinskimi spomeniki. Velik del teh je občina razglasila z odlokom o zaščiti znamenitosti in spomenikov. Veliko, predvsem kulturnih spomenikov, pa je v preteklih dveh desetletjih tudi obnovila in zavarovala pred propadom. Naravna in kulturna dediščina v občini predstavlja neprecenljivi del gospodarskih in turističnih možnosti prihodnjega razvoja tega območja.

Mesto Slovenska Bistrica prestavlja industrijsko, upravno in kulturno središče občine. Mestne pravice je pridobilo med leti 1297 in 1313. V mestu živi blizu 8.000 prebivalcev.

Tako kot številne druge občine se tudi Občina Slovenska Bistrica sooča s številnimi izzivi na področju prometa in mobilnosti. Za razrešitev te problematike in postavitve okvirjev razvoja na tem področju je

občina izdelala Celostno prometno strategijo, ki vsebuje ukrepe, ki bodo prispevali k doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo življenjskega okolja in uspešnostjo gospodarskega razvoja. Občina je s sprejetjem strategije na 17. redni seji, dne 22. 6. 2017, nakazala lastne ambicije za nadaljevanje dolgoročnega procesa oblikovanja trajnostnega prometnega sistema, v katerem bodo tvorno sodelovali vsi ključni deležniki razvoja gospodarstva in prometa v občini.

Gre za tipično slovensko občino s solidno, a nedorečeno cestnoprometno infrastrukturo s kroničnim pomanjkanjem sredstev za njeno kakovostno vzdrževanje. Zaradi terenskih danosti (predvsem v severnem delu), razpršene poselitve in obstoječe ponudbe javnih prevozov je odvisnost od osebnega avtomobila zelo velika. Občina želi zato s celostnim prometnim načrtovanjem postopoma vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo prispeval k boljši kakovosti bivanja v občini ter bo prebivalcem in obiskovalcem občine zagotavljal dostopnost do delovnih mest in različnih storitev v prostoru. Hkrati bo odpravil socialno izključenost ranljivih skupin prebivalcev, še posebej invalidov, starejših, otrok ter ekonomsko in socialno ogroženih.

2.2 Opredelitev namena in ciljev investicijskega projekta

Investicijski projekt predstavlja vzpostavitev manjkajoče infrastrukture za zagon in obratovanje sistema izposoje mestnih koles Zapelji me v Slovenski Bistrici, s katerim bo občina pripomogla in vzpodbudila svoje občane in ostale obiskovalce mesta, da se v večji meri poslužujejo javnih prevoznih sredstev, kot je tudi opredeljeno v prometni strategiji občine, saj bodo s tem pripomogli k zmanjšanju izpušnih toplogrednih plinov na lokaciji in s tem neposredno pripomogli tudi do izboljšane kvalitete zraka (in posledično zdravja ljudi), hkrati pa bodo s spodbujanjem kolesarjenja kot eden izmed načinov prevoza po mestu in okolici, zaradi telesne aktivnosti med uporabo pripomogli tudi k izboljšanju zdravja.

Hkrati se bo v okviru načrtovanega projekta izboljšalo dostopnost trenutnega javnega potniškega prometa na območju, saj bo delovanje sistema izposoje koles odlično dopolnjevalo obstoječ javni potniški promet na lokaciji, ki je v trenutni obliki manj izkoriščen zaradi necentralne lege postajališč (avtobusnih, železniških).

Načrtovani projekt pomeni zagotovitev potrebne infrastrukture in delovnih ter obratovalnih kapacitet, s katerimi se zagotovijo potrebni pogoji za obratovanje sistema izposoje mestnih koles Zapelji me. Delovanje sistema bo prispevalo in pripomoglo k uresničevanju postavljenih srednjeročnih in kratkoročnih strateških ciljev občine na področju mobilnosti, kot je to opredeljeno v prometni strategiji občine.

Namen uvedbe sistema za izposajo javnih koles sledi viziji izkoriščanja potencialov kolesarjenja, opredeljeni v Celostni prometni strategiji občine Slovenska Bistrica.

Cilji projekta upravljanja sistema izposoje mestnih koles so:

- uveljaviti kolesarjenje kot enakovreden in varen prevozni način za vsakodnevne opravke;
- kolesarjenje pozicionirati kot uveljavljeno obliko rekreacije ter pomemben dejavnik za izletnike in turiste;
- privabiti nove obiskovalce;
- zagotoviti redno vzdrževanje kolesarskega omrežja in funkcionalen sistem izposoje koles;
- povečati uporabo koles in deleža kolesarjev v mestu;
- izboljšati kakovost zraka v mestu zaradi zmanjšanja emisij toplogrednih plinov;
- zmanjšati negativne vplive prometa na okolje;
- s spodbujanjem uporabe koles izboljšati zdravje občanov;

- zmanjšati izdatke gospodinjstev za mobilnost;
- vplivati na razvoj občine in rast gospodarskih ter drugih dejavnosti.

2.3 Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Predhodni dokument Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju: DIIP) je obravnaval varianto »brez investicije« ter varianto »z investicijo«, v okviru katere sta bili obravnavani dve podvarianti, in sicer izvedba projekta z lastnimi sredstvi občine in izvedba projekta po modelu JZP. V okviru podvariant smo torej za določeno investicijsko rešitev obravnavali dva različna načina financiranja.

Varianta »brez investicije« pomeni ohranitev trenutnega stanja, brez vzpostavljenega in obratovanja sistema izposoje mestnih koles na območju, kar pomeni, da občina ne bo uspela izpolnjevati zastavljenih ciljev na področju mobilnosti. Neizpolnitev teh ciljev bo imelo posredni vpliv na zdravje občanov in kakovost zraka v mestu in okolici.

Varianta »brez investicije« pomeni obstoječe stanje, brez obratovanja sistema izposoje mestnih koles brez prevzemno oddajnih mest. S tem en bo prišlo do načrtovane celostne izboljšave javnega potniškega prometa na območju. Občina bo težko zasledovala postavljene cilje na področju mobilnosti, s katerimi želi spodbujati prehod na trajnostne oblike mobilnosti, ki prinašajo pozitiven doprinos na zdravje občanov ter izboljšanje kakovosti zraka in zmanjšanje okoliškega hrupa, ki ga ustvarja promet.

V varianti »z investicijo« smo obravnavali dve podvarianti:

- **financiranje projekta s sredstvi občine**, pri katerem občina zagotovi celotno financiranje investicijskih stroškov → **občina zagotovi 47.580 EUR;**
- **model javno-zasebnega partnerstva (v nadaljevanju: JZP)**, pri katerem zasebni partner zagotovi vsa potrebna sredstva za izvedbo investicije → **zasebni partner zagotovi 39.000 EUR.**

Obe podvarianti sta obravnavani v okviru iste končne rešitve pri izvedbi projekta. Razlika med potrebno višino financiranja investicije med posameznima modeloma temelji na predpostavki, da si zasebni partner poračunava DDV stroške investicije.

Podvarianti »z investicijo« se razlikujeta pri uporabi različnega modela financiranja in predvsem v načinu postopkovnega in izvedbenega vodenja investicije, saj v primeru modela JZP investicijo izvaja zasebni partner v okviru dogovorjenega modela JZP.

Občina je v preteklosti, skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, pristopila k pripravi Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju: DIIP) za projekt Upravljanje sistema izposoje mestnih koles Zapelji me, kjer so definirani vsi potrebni pogoji za zagon in obratovanje sistema izposoje koles, ki predstavlja izhodišče za predmeten IP.

Upravičenost investicijskega projekta smo v DIIP analizirali z izračunom finančnih kazalnikov, in sicer notranje stopnje donosa, neto sedanje vrednosti in izračunom relativne neto sedanje vrednosti. Pri izračunu omenjenih kazalnikov smo upoštevali metodo diskontiranja (DCF).

Ugotovitve analize v DIIP tako izkazujejo večjo upravičenost izvedbe Variante »z investicijo« po modelu JZP, in sicer z vidika finančnih in ekonomskih koristi.

V spodnji preglednici so podani glavni finančni kazalci tako za varianto izvedbe investicije s sredstvi občine, kot za varianto po modelu JZP z vidika javnega partnerja, tj. občine, in zasebnega.

Tabela 1: Glavni finančni kazalniki investicije primerjalno

Kazalnik	Financiranje projekta z lastnimi sredstvi JP	Financiranje projekta po modelu JZP – VIDIK JP	Financiranje projekta po modelu JZP - VIDIK ZP
Finančna interna stopnja donosa (F-ISD; IRR)	neizračunljiva	neizračunljiva	7,061%
Finančna neto sedanja vrednost (F-NSV; NPV)	-366.347	-265.478	10.571
Finančna relativna neto sedanja vrednost (F-RNSV; RNPV)	-7,6996	/	0,2710
Doba vračila sredstev (enostavna - finančni vidik)	-1,41	/	6,30

Ker podvarianta po modelu JZP izkazuje manj neugodne finančne kazalnike kot alternativna varianta z lastnimi sredstvi, je s tega vidika za občino najugodnejša.

Varianta po modelu JZP je poleg z vidika finančne analize primernejša tudi zaradi:

- izkušenj in usposobljenosti ZP za obratovanje takšnih sistemov;
- ugodni davčni učinki za JP v okviru modela JZP;
- optimalne razmejitve tveganj za JP pri JZP.

Pri ekonomski analizi, ki upošteva koristi investicije iz širšega družbenega, ekonomskega in gospodarskega vidika, je kot ekonomske koristi potrebno obravnavati tako neposredne kot tudi posredne učinke. Neposredni učinki se odražajo v samem poslovanju pri obratovanju sistema, posredni pa na učinke, ki jih obratovanje prinaša na družbo v širšem pomenu. V spodnji preglednici so podani glavni ekonomski kazalci za obe varianti financiranja projekta.

Tabela 2: Prikaz ekonomskih kazalcev izvedbe posamezne variante

	Financiranje projekta z lastnimi sredstvi Občine SB	Financiranje projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva
Ekonomska interna stopnja donosa (E-ISD; IRR)	5,375%	14,141%
Ekonomska neto sedanja vrednost (E-NSV; NPV)	2.061	52.911
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost (E-RNSV; RNPV)	0,0661	1,6959
Doba vračila sredstev (enostavna - ekonomski vidik)	9,96	5,04

Kot že navedeno, je iz finančnega vidika projekt za javnega partnerja neupravičen v obeh variantah financiranja projekta. Vendar je potrebno pri tem izpostaviti, da predstavlja projekt vlaganje v infrastrukturo javnega značaja, ki ima širše družbene učinke, tako ima tudi projekt širši družbeni pomen. Projekt bo tako prispeval k širšim družbenim učinkom in imel široke družbene koristi, posledično zgolj vidik finančnih kazalnikov ni najbolj primeren za odločanje o upravičenosti projekta.

Zato je bil preverjen tudi ekonomski vidik izvedbe projekta, ki kot prikazano, izkazuje upravičenost izvedbe projekta za obe varianti financiranja, višjo ekonomsko upravičenost izkazuje izvedba po modelu JZP, ki jo zato tudi smatramo za bolj primerno in ekonomsko upravičeno.

2.4 Pojasnilo poteka predhodnih aktivnosti in morebitnih sprememb

Tabela 3: Potek aktivnosti (do priprave investicijskega programa)

AKTIVNOST	STATUS
Dokument identifikacije investicijskega projekta	izvedeno
Investicijski program	v izdelavi
Pridobitev vlog o zainteresiranosti za izvedbo JZP	v izdelavi
Ocena o upravičenosti izvedbe JZP	še ni izvedeno
Sprejem odločitve o izvedbi JZP	še ni izvedeno
Javni razpis	še ni izvedeno
Podpis pogodbe	še ni izvedeno

2.4.1 Predhodna investicijska dokumentacija

Priprava investicijske dokumentacije za izboljšanje in prehod v trajnostno obliko mobilnosti s posebnim poudarkom na kolesarjenju in širjenju uporabe javnega potniškega prometa se je začela v letu 2018, z izdelavo dokumenta DIIP: »Zapelji me« - Sistem za izposajo koles brez prevzemno oddajnih mest, katerega predmet je bila nabava koles in postavitve kolesarskih postajališč. Povod za idejo in izdelavo dokumentacije je bil občinski dokument Celostna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica, v katerem so opredeljeni cilji in vizija občine na področju mobilnosti.

Investicijska dokumentacija za projekt izposoje mestnih koles:

- Dokument identifikacije investicijskega projekta »Zapelji me« - Sistem za izposajo koles brez prevzemno oddajnih mest, Občina Slovenska Bistrica, januar 2018;
- Dokument identifikacije investicijskega projekta Upravljanje sistema izposoje mestnih koles Zapelji me, GE projekt d.o.o., junij 2020.

2.4.2 Spisek strokovnih podlag

Občinska strateška dokumentacija na področju mobilnosti:

- Celostna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica, Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, junij 2017.

V navedenem dokumentu, ki ga je Občinski svet občine sprejel na 17. redni seji, dne 22. 6. 2017, je opredeljena vizija s strateškimi cilji občine na področju prometa in mobilnosti.

Strategija je bila oblikovana tako, da ni le spisek vseh pričakovanih in pogosto neuresničljivih želja. Cilji so oblikovani tako, da so realno dosegljivi. Za njeno uspešno izvedbo sta potrebna sodelovanje in prizadevanje vseh deležnikov, poleg lokalne skupnosti tudi javnih zavodov, podjetij s področja prometa in širšega gospodarstva ter podpornih institucij. Prav zato je bil v procesu priprave strategije velik poudarek posvečen njihovem vključevanju in informiranju. Ukrepi se bodo ob trdni odločnosti nosilcev tudi dejansko lahko izvajali. S pripravo strategije se Občina Slovenska Bistrica navezuje na aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo in Evropske komisije na področju trajnostne mobilnosti. Pomemben motiv za pripravo Celostne prometne strategije Občine Slovenska Bistrica so evropska sredstva in sodelovanje v projektih Evropske unije, kjer je kot pogoj za pridobitev sredstev naveden prav obstoj prometne strategije. Pri čemer pa je treba poudariti, da je dostop do evropskih sredstev, sploh za ne mestne občine, precej omejen.

3 Povzetek investicijskega programa

3.1 Namen in cilji projekta

Namen projekta je uvedba in delovanje sistema izposoje mestnih koles v Občini Slovenska Bistrica in s tem zagotovitev pogojev za povečanje deleža kolesarjenja pri opravljanju vsakodnevnih poti po mestu. Izvedba projekta dolgoročno vpliva na zmanjšanje emisij nevarnih snovi v zraku, ki so posledica motoriziranega prometa, neposredno vpliva na zdravje in počutje posameznikov zaradi dnevne aktivnosti, poveča prometno pretočnost po mestu ter zmanjša izdatke gospodinjstev za mobilnost, kar posledično omogoča vključevanje oz. možnost uporabe transportnih sredstev po mestu tudi socialno šibkejšemu sloju.

Namen uvedbe sistema za izposajo javnih koles sledi viziji izkoriščanja potencialov kolesarjenja, opredeljeni v Celostni prometni strategiji občine Slovenska Bistrica.

Cilji projekta upravljanja sistema izposoje mestnih koles so:

- uveljaviti kolesarjenje kot enakovreden in varen prevozni način za vsakodnevne opravke;
- kolesarjenje pozicionirati kot uveljavljeno obliko rekreacije ter pomemben dejavnik za izletnike in turiste;
- privabiti nove obiskovalce;
- zagotoviti redno vzdrževanje kolesarskega omrežja in funkcionalen sistem izposoje koles;
- povečati uporabo koles in deleža kolesarjev v mestu;
- izboljšati kakovost zraka v mestu zaradi zmanjšanja emisij toplogrednih plinov;
- zmanjšati negativne vplive prometa na okolje;
- s spodbujanjem uporabe koles izboljšati zdravje občanov;
- zmanjšati izdatke gospodinjstev za mobilnost;
- vplivati na razvoj občine in rast gospodarskih ter drugih dejavnosti.

3.2 Spisek strokovnih podlag

Občinska strateška dokumentacija na področju mobilnosti:

- Dokument identifikacije investicijskega projekta Upravljanje sistema izposoje mestnih koles Zapelji me, GE projekt d.o.o., junij 2020;
- Celostna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica, Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, junij 2017.

V navedenem dokumentu, ki ga je Občinski svet občine sprejel na 17. redni seji, dne 22. 6. 2017, je opredeljena vizija s strateškimi cilji občine na področju prometa in mobilnosti.

Strategija je bila oblikovana tako, da ni le spisek vseh pričakovanih in pogosto neuresničljivih želja. Cilji so oblikovani tako, da so realno dosegljivi. Za njeno uspešno izvedbo sta potrebna sodelovanje in prizadevanje vseh deležnikov, poleg lokalne skupnosti tudi javnih zavodov, podjetij s področja prometa in širšega gospodarstva ter podpornih institucij. Prav zato je bil v procesu priprave strategije velik poudarek posvečen njihovem vključevanju in informiranju. Ukrepi se bodo ob trdni odločnosti nosilcev tudi dejansko lahko izvajali. S pripravo strategije se Občina Slovenska Bistrica navezuje na aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo in Evropske komisije na področju trajnostne mobilnosti. Pomemben motiv za pripravo Celostne prometne strategije Občine Slovenska Bistrica so evropska sredstva in sodelovanje v projektih Evropske unije, kjer je kot pogoj za pridobitev sredstev naveden

prav obstoj prometne strategije. Pri čemer pa je treba poudariti, da je dostop do evropskih sredstev, sploh za ne mestne občine, precej omejen.

3.3 Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire

V dokumentu IP sta obravnavani varianta izvedbe **brez investicije** in varianta **z investicijo po modelu JZP**. Različnih variant tehnične rešitve, torej drugih kombinacij investicijskih ukrepov v okviru projekta predmeten IP ne obravnava, saj je bil najoptimalnejši sklop ukrepov presojan, utemeljen in izbran v omenjenih predhodno izdelanih strokovnih podlagah.

Varianta brez investicije pomeni, da v Občini Slovenska Bistrica ne bo vzpostavljen sistem izposoje mestnih koles, saj ne bo zagotovljenih potrebnih sredstev za njegovo obratovanje. Posledično to pomeni, da občina ne bo uspela izpolnjevati svojih strateških planov na področju mobilnosti, bolj specifično planov za prehod na trajnejše oblike transporta (kolesarstvo, izraba javnih prevoznih sredstev, ...) s postopnim opuščanjem transporta z osebnimi vozili. Poleg neizpolnjevanja lastnih ciljev občina ne bo uspela slediti trendom sodobnih mest po EU in ostalih razvitih delih sveta, ki so kolesarjenje po mestu že prepoznale kot enega izmed ključnih ukrepov pri načrtovanju urbanih območij v prihodnosti.

Varianta z investicijo po modelu JZP pomeni, da se v Občini Slovenska Bistrica vzpostavi sistem izposoje mestnih koles. Z uporabo sistema se izboljša povezljivost mesta in okolice (tudi v povezavi z obstoječimi javnimi prevoznimi sredstvi). Zaradi posledičnega zmanjšanja uporabe osebnih vozil za prevoz po mestu, se pričakuje izboljšano kakovost zraka, povečana aktivnost prebivalstva in zmanjšanje negativnih vplivov v prometu (gneče, hrup, ...). V dokumentu torej obravnavamo variante izvedbe investicije z vidika možnosti zapiranja finančne konstrukcije s sredstvi zasebnega partnerja po modelu JZP.

V prilogah 1 in 2 so predstavljeni izračuni in ugotovitve posameznih variant. Analiza upravičenosti izkazuje ekonomsko upravičenost izvedbe investicije po principu JZP. Podrobnejši izračuni in utemeljitev izbrane variante so podani v nadaljevanju dokumenta.

Na podlagi naštetih razlogov ter izdelane ekonomske analize je torej optimalna varianta z investicijo op modelu JZP, saj edina zagotavlja uresničitev zastavljenih ciljev občine. Varianta omogoča izpolnjevanje strateških ciljev občine, regije, države in EU. Na podlagi navedenega zaključujemo, da je izvedba projekta v obliki izbrane variante nujno potrebna, saj varianta brez investicije ne rešuje problema obstoječega stanja v prometu.

3.4 Navedba odgovornih oseb izdelovalcev dokumentacije

3.4.1 Investicijski program

Naslov:	Investicijski program: Upravljanje sistema izposoje mestnih koles Zapelji me
Izvajalec:	GE projekt d.o.o. Stegne 21C 1000 Ljubljana
Odgovorna oseba izdelovalca:	Branko Medvešek, direktor

3.4.2 Dokument identifikacije investicijskega projekta

Naslov:	Dokument identifikacije investicijskega projekta: Upravljanje sistema izposoje mestnih koles Zapelji me
Izvajalec:	GE projekt d.o.o. Stegne 21C 1000 Ljubljana
Odgovorna oseba izdelovalca:	Branko Medvešek, direktor

3.5 Predvidena organizacija izvajanja in spremljanja učinkov investicije

Občina Slovenska Bistrica bo zagotovila vodenje in spremljanje izvajanja investicije. Organizacija delovanja investicijske službe je oblikovana tako, da zagotavlja strokovno, učinkovito in racionalno izvrševanje nalog ter učinkovit notranji nadzor nad opravljanjem nalog. Investicija ne bo vplivala na potrebo po dodatnih delovnih mestih pri investitorju za vodenje in spremljanje izvajanja investicije. Obstoječi kader v okviru občine bo prevzel vodenje in spremljanje izvajanja investicije. Za izvedbo projekta bo imenovan vodja projekta. Za spremljanje in kontrolo izvajanja projekta bo vzpostavljena projektna skupina, ki bo spremljala napredovanje in izvajanje aktivnosti v okviru izvedbe investicije.

Vodja projekta bo skrbel za vodenje, kontrolo izvedbe del bo izvajal po vnaprej postavljenem načrtu izvajanja del. Tako se bo zagotovilo redno izvajanje projekta in odprava morebitnih zastojev. Pregled nad izvajanjem projekta bo imela projektna skupina. Sestanki bodo namenjeni predvsem seznanjanju s potekom projekta in projektnih dejavnosti, usklajevanju dejavnosti s terminskim načrtom, pregledom nad finančnimi izdatki in prepoznavanju morebitnih težav, še preden bodo te nastopile. V primeru odstopanja od načrta izvedbe projekta bo projektna skupina preko vodje projekta od izvajalcev del zahtevala pospešitev izvedbe del ali sprejela druge ustrezne ukrepe za zmanjšanje težav oziroma nevšečnosti.

V primeru izkazane potrebe po dodatnih znanjih, predvsem v zvezi s pravno podporo postopkom javno-zasebnega partnerstva, za katerega na ravni osrednje vlade izkušnje oz. ustrezna praksa še ne obstajajo, bo potrebno sodelovanje zunanjih izvajalcev oz. svetovalcev.

3.6 Prikaz ocenjene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije

Ocena vrednosti investicije je pripravljena na podlagi izkušenj iz primerljivih ter stroškov vzpostavitve projektov. Na enak način so bili tudi določeni stroški ter prihodki obratovanja.

Tabela 4: Ocena vrednosti investicije obravnavanih ukrepov po stalnih/tekočih cenah

št	naziv ukrepa	leto 2020	SKUPAJ	DDV 22 %	SKUPAJ Z DDV
1	Vozilo za prevažanje koles	15.000	15.000	3.300	18.300
2	Delavnica z rezervno opremo	5.000	5.000	1.100	6.100
3	IT oprema	2.000	2.000	440	2.440
4	Skladišče	7.000	7.000	1.540	8.540
5	Podporni servisni sistem	10.000	10.000	2.200	12.200
	SKUPAJ brez DDV	39.000	39.000	8.580	47.580
	DDV 22 %	8.580	8.580		
	SKUPAJ z 22 % DDV	47.580	47.580		

Prikazana finančna konstrukcija izbrane variante prikazuje vire in dinamiko financiranja projekta.

Tabela 5: Finančna konstrukcija projekta po modelu JZP

	leto 2020	SKUPAJ	DDV 22 %	SKUPAJ z DDV 22 %
1. INVESTICIJA				
<i>Občina SB</i>	-	-	-	-
<i>Zasebni partner</i>	39.000	39.000	0	39.000
SKUPAJ	39.000	39.000	0	39.000

3.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov

Na podlagi zgornjih izhodišč smo izdelali oceno upravičenosti in izbrali najprimernejšo oziroma najbolj upravičeno optimalno varianto. Varianta brez investicije ni sprejemljiva, saj so ukrepi kot že pojasnjeno nujno potrebni.

Upravičenost investicijskega projekta smo analizirali z izračunom finančnih in ekonomskih kazalnikov in sicer notranje stopnje donosa, neto sedanje vrednosti in izračun relativne neto sedanje vrednosti. Pri izračunu omenjenih kazalnikov smo upoštevali metodo diskontiranja (DCF).

Tabela 6: Glavni finančni kazalci

Kazalnik	Financiranje projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva - VIDIK JAVNEGA PARTNERJA	Financiranje projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva - VIDIK ZASEBNEGA PARTNERJA
Finančna interna stopnja donosa (F-ISD; IRR)	neizračunljiva	7,061%
Finančna neto sedanja vrednost (F-NSV; NPV)	-265.478	10.571
Finančna relativna neto sedanja vrednost (F-RNSV; RNPV)	/	0,2710
Doba vračila sredstev (enostavna - finančni vidik)	0,00	6,30

Tabela 7: Ekonomski kazalci investicije

Kazalnik	Financiranje projekta po modelu JZP
Ekonomska interna stopnja donosa (E-ISD; IRR)	14,141 %
Ekonomska neto sedanja vrednost (E-NSV; NPV)	52.911
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost (E-RNSV; RNPV)	1,6959
Doba vračila sredstev (enostavna - ekonomski vidik)	5,04

Iz izvedene finančne in ekonomske analize izvedbe projekta po metodi JZP je razvidno, da z vidika javnega partnerja finančni kazalniki ne izkazujejo finančne upravičenosti izvedbe projekta.

Analiza finančne upravičenosti z vidika zasebnega partnerja sicer izkazuje finančno upravičenost izvedbe projekta zanj, vendar je potrebno pojasniti, da je bilo doplačilo javnega partnerja, ki zasebniku predstavlja del prihodkov, določeno na takšen način, da je zasebniku zagotovljena minimalna finančna upravičenost. Analiza upravičenosti za javnega partnerja pa, kot že zapisano, izkazuje finančno neupravičenost.

Potrebno je tudi izpostaviti, da gre v tem primeru za projekt vlaganja v infrastrukturo javnega značaja, ki ima širše družbene učinke, tako ima projekt širši družbeni pomen. Projekt bo tako prispeval k širšim družbenim učinkom in imel široke družbene koristi, posledično zgolj vidik finančnih kazalnikov ni najbolj primeren za odločanje o upravičenosti projekta. Zato se za odločanje o upravičenosti projekta uporablja ocena ekonomskih kazalnikov, ki upoštevajo tudi vpliv projekta s širšo paleto družbenih učinkov.

Vključitev širših družbenih koristi v analizo upravičenosti za javnega partnerja tako izkazuje pozitivne vrednosti za izvedbo projekta po principu JZP. Potrebno je poudariti, da delež družbenih koristi, ki jih ustvarja projekt ni bilo mogoče denarno ovrednotiti, zato je sama družbena korist izvedbe projekta dejansko še višja.

4 Osnovni podatki o investitorju in izdelovalcu investicijske dokumentacije

4.1 Investitor

Naziv:	Občina Slovenska Bistrica
Naslov:	Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica
Telefon:	+386 (0)2 843 28 10
Faks:	+386 (0)2 818 11 41
Elektronska pošta:	obcina@slov-bistrica.si
Odgovorna oseba:	dr. Ivan Žagar, župan

4.2 Izdelovalec DIIP

Naziv:	GE projekt d.o.o.
Naslov:	Stegne 21c, 1000 Ljubljana
Telefon:	+386 (0)590 57560
Faks:	+386 (0)590 57561
Elektronska pošta:	info@ge-projekt.eu
Odgovorna oseba:	Branko Medvešek, direktor

4.3 Izdelovalec IP

Naziv:	GE projekt d.o.o.
Naslov:	Stegne 21c, 1000 Ljubljana
Telefon:	+386 (0)590 57560
Faks:	+386 (0)590 57561
Elektronska pošta:	info@ge-projekt.eu
Odgovorna oseba:	Branko Medvešek, direktor

5 Analiza obstoječega stanja s prikazom potreb

5.1 Analiza obstoječega stanja

Občina Slovenska Bistrica ima zelo ugodno lokacijo. Občinsko središče leži ob osrednji slovenski avtocesti, ki povezuje ne samo Maribor in Ljubljano, temveč tudi sever in jug Evrope, s prometnimi vozlišči v bližini pa tudi njen vzhod in zahod. Ta lega omogoča ohranjanje in razvoj gospodarske aktivnosti, obenem pa dobra dostopnost do večjih zaposlovalnih središč (Maribor, Ljubljana) pomeni privlačnost za priseljevanje ljudi. Ob relativno nizkih cenah bivališč in odlični dostopnosti se posledično ustvarjajo obsežni dnevni migracijski tokovi.

V trenutnem stanju se občani večino svojih poti opravijo z osebnimi avtomobili, le majhen delež s kolesi. Izbor mobilnega sredstva je sicer zelo pogojena z vremenom in letnim časom. Po pridobljenih podatkih iz analize občine o načinih potovanja je razvidno, da se osebni avtomobili uporabljajo tudi za kratke poti, ki bi jih bilo lažje opraviti peš ali s kolesom. To je posebej izrazito pri potovanjih na delo in po nakupih. To se pozna tudi pri mladih, ki imajo v večji meri zaradi premajhne telesne aktivnosti povišano telesno težo in pomanjkanje samostojnosti v prometu.

V Slovenski Bistrici sta med oblikami javnega potniškega prometa na voljo železniški in avtobusni prevoz. Na avtobusni postaji Slovenska Bistrica je na delovni dan v času šolskega pouka več kot sto postajnih dogodkov (prihodov/odhodov) avtobusov. Problem predstavlja precej necentralna lokacija postaje, še bolj pa je ta težava izrazita v primeru uporabe železniškega prometa, saj je železniška postaja Slovenska Bistrica od občinskega središča oddaljena dobre štiri kilometre. Povezljivost železniškega omrežja je v smeri proti Mariboru zelo dobra, malenkost slabša je povezljivost proti Ljubljani, predvsem zaradi potrebnega prestopanja v Zidanem Mostu. Za večjo izkoriščenost železniškega omrežja je potrebno omogočiti boljšo povezavo med sicer necentralno lego železniške postaje in ostalim priljubljenim mestom Slovenske Bistrice. S sistemom izposoje mestnih koles brez prevzemno oddajnih mest se bo poleg ostalih pozitivnih učinkov pomembno tudi prispevalo k povečanju povezljivosti obstoječih postajališč javnega potnega prometa z ostalimi priljubljenimi lokacijami po mestu. Uporaba teh koles bo namreč omogočala prevoz s kolesom, ki ga bo uporabnik lahko odložil na končni točki svojega prevoza, saj ga ne bo potrebno parkirati na posebnem oddajnem mestu.

Zaradi trenutnih potovalnih navad, predvsem pogoste uporabe avtomobilov, so prebivalci občine na svojih domovanjih, delovnih mestih, v vrtcih in šolah izpostavljeni pretiranemu hrupu, tresenju tal in stavb ter višjim koncentracijam prašnih delcev in emisij. Te negativne vplive bo mogoče kratkoročno in srednjeročno blažiti z ustreznimi ukrepi, s katerimi bi povečali privlačnost uporabe javnih prevoznih sredstev ter drugih trajnostnih oblik transporta, tukaj ima velik potencial predvsem kolesarjenje, in s tem manjšali uporabo prevoza z avtomobili.

Aktiven življenjski slog lahko izjemno pripomore k izboljšanju zdravja ljudi. V občini Slovenska Bistrica izstopajo predvsem štirje kazalniki, ki so nad slovenskim povprečjem (splošna umrljivost in umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja ter astmatična obolenja in prekomerna telesna teža pri otrocih in mladostnikih) (Vir: NIJZ, Zdravje v občini; 2018). Te želimo izboljšati tudi s pomočjo večjega deleža aktivne mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje, ter z zmanjšanjem izpostavljenosti občanov onesnaženju, hrupu in tresljam zaradi cestnega prometa.

Namen uvedbe in delovanja sistema za izposajo mestnih koles sledi viziji izkoriščanja potencialov kolesarjenja, opredeljeni v Celostni prometni strategiji občine Slovenska Bistrica. Med drugim želi Občina Slovenska Bistrica z uvedbo sistema izposoje mestnih koles uveljaviti:

- kolesarjenje kot enakovreden in varen prevozni način za vsakodnevne opravke;

- kolesarjenje pozicionirati kot uveljavljeno obliko rekreacije ter pomemben dejavnik za izletnike in turiste;
- omogočiti kolesarsko dostopnost do vseh ključnih ciljev v občini;
- privabiti nove obiskovalce;
- zagotoviti nadaljevanje nadgradnje varnih kolesarskih poti v prihodnje;
- opremiti zanimive in prometne lokacije z ustrežno opremo za varno parkiranje koles;
- zagotoviti redno vzdrževanje kolesarskega omrežja in funkcionalen sistem izposoje koles;
- s spodbujanjem uporabe koles izboljšati zdravje občanov.

Ključna cilja za doseg te vizije se nanašata na povečanje deleža potovanj s kolesom učencev, ki v šolo ne kolesarijo in povečanje deleža zaposlenih, ki na delo kolesarijo. Med ključnimi ukrepi za doseg navedenih ciljev, bo projekt pripomogel k izboljšanju pogojev za parkiranje koles (ureditev pokritih kolesarnic, stojal za kolesa) ter promociji kolesarjenja.

5.1.1 Razvoj kolesarske infrastrukture na območju

Če se želi izkoristiti potencial kolesarskega prometa, je potrebno zagotoviti ustrezno mrežo kolesarskih povezav in vso pripadajočo infrastrukturo v urbanem območju in okolici.

Kolesarska infrastruktura se je v zadnjih letih na območju izboljševala z novogradnjami in rekonstrukcijami cest, še vedno pa ostajajo omejitve, ki občane odvrtaajo od širšega sprejetja kolesarstva kot načina transporta po mestu. Povečanje priljubljenosti in razširjenosti kolesarjenja se bo zagotovilo z dodatno rekonstrukcijo in povečanjem povezljivosti kolesarskih poti ter z vzpostavitvijo sistema izposoje mestnih koles.

Do sedaj so se za vzpostavitev sistema izposoje koles zaključila vsa gradbena dela za postavitev 7 pokritih kolesarskih postaj na predvidenih lokacijah. Postaje so se iz treh strani dodatno zasteklile. Vsaka od postaj je opremljena s stojali za kolesa, ki omogočajo hkraten zaklep tako okvirja kot vsaj enega izmed koles. Prav tako so se v okolje umestila 4 dodatna stojala za kolesa. Izdelana je bila mobilna aplikacija za Android in iOS, preko katere bo potekala izposoja koles, vključno s plačilom izposoje, rezervacijo kolesa in informacijo o najbližjih lokacijah koles, ki so uporabniku na voljo tisti trenutek. Sprva je projekt predvideval, da se bo nabavilo 90 koles, ki se bodo polnila na električnih polnilnicah na kolesarskih postajah, vendar tehnična rešitev izbranega ponudnika omogoča snemljive baterije, ki se polnijo na običajnih in USB vtičnicah, enako kot se polnijo mobilni telefoni. Zaradi tega več ni bilo potrebe po postavitvi dodatnih električnih polnilnic. Izvajalec je do konca leta 2019 že dobavil 90 koles, vključno z opremo za nadgraditev koles za delovanje in povezljivost v sistemu brez prevzemno oddajnih mest (kontrolerji, motorčki, senzorji in ključavnice). Ob koncu je izbrani izvajalec tudi pozval na podaljšanje roka za dokončanje aktivnosti z obrazložitvijo, da jim dobavitelj koles ni mogel zagotoviti dobave tolikšnega števila koles v dogovorjenem času in niso mogli pričeti s predelavami koles v okvirnem terminskem načrtu ter jih v dogovorjenem predvidenem roku tudi zaključiti. Te aktivnosti so že zaključene, naslednji korak, ki je predmet tega projekta pa je zagotoviti vse potrebne pogoje, da bo sistem izposoje mestnih koles nemoteno obratoval.

5.2 Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami

Slovenija se je kot polnopravna članica EU zavezala, da bo skladno z zakonodajo EU in nacionalno zakonodajo prispevala svoj delež k doseganju ciljev strategije Unije za pametno, trajnostno in vključujočo rast (EU 2020).

Cilji predmetne investicije in prispevek k uresničevanju strategije Unije za pametno, trajnostno in vključujočo rast (EU 2020).

Investicija je usklajena z usmeritvami in cilji naslednjih strateških dokumentov.

Strategija Evropa 2020

Evropa 2020 je strategija, ki vsebuje vizijo socialnega tržnega gospodarstva Evrope. Poudarja pomen pametne, trajnostne in vključujoče gospodarske rasti kot načina za odpravo strukturnih pomanjkljivosti evropskega gospodarstva, za izboljšanje njegove konkurenčnosti in produktivnosti ter podporo trajnostnemu socialno-tržnemu gospodarstvu.

Pomemben cilj Strategije Evropa 2020, ki ga zasleduje projekt, se nanaša na podnebne spremembe in energijo, pri čemer je bistveno znižati emisije toplogrednih plinov, povečati učinkovitost rabe energije in povečati delež rabe energije iz obnovljivih virov.

Operativni program evropske kohezijske politike 2014-2014

OP je strateški izvedbeni dokument, ki je podlaga za črpanje 3,2 milijarde € razpoložljivih sredstev iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), Evropskega socialnega sklada (ESS) in Kohezijskega sklada (KS) v obdobju 2014-2020.

V dokumentu so opredeljena prednostna področja vlaganj v tekočem programskem obdobju in je skladen s Partnerskim sporazumom med Slovenijo ter Evropsko komisijo za obdobje 2014-2020, sledi strategiji EU 2020 ter ustreza zahtevam posameznega sklada EU, tako da je zagotovljena ekonomska, socialna in teritorialna kohezija.

Projekt je skladen s prednostno osjo 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, tematskim ciljem 4: Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih, prednostno naložbo 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, specifičnim ciljem 1: Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Strategija razvoja Slovenije 2030 (SRS 2030)

Konec leta 2017 je bila sprejeta Strategija razvoja Slovenije 2030 kot krovni razvojni okvir države, ki v ospredje postavlja kakovost življenja za vse. S petimi strateškimi usmeritvami in dvanajstimi medsebojno povezanimi razvojnimi cilji postavlja nove dolgoročne razvojne temelje Slovenije, z vključevanjem ciljev trajnostnega razvoja Organizacije združenih narodov pa Slovenijo uvršča med države, ki so prepoznale pomen globalne odgovornosti do okolja in družbe.

SRS 2030 zato vključuje tudi uresničevanje globalnega razvojnega načrta Agende Organizacije združenih narodov za trajnostni razvoj do leta 2030.

SRS 2030 opredeljuje 5 strateških usmeritev, ki bodo pripomogle k višji kakovosti življenja ljudi:

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

Projekt sledi 8. razvojnemu cilju SRS 2030: Nizkoogljično krožno gospodarstvo, ki se osredotoča na učinkovitejšo rabo surovin in obnovljivih virov energije ter zmanjšanje obremenjevanja okolja.

Celostna prometna strategija občine Slovenska Bistrica (CPS)

Občina Slovenska Bistrica je uspešno kandidirala na javnem razpisu za pridobitev sredstev za sofinanciranje priprave Celostne prometne strategije občine Slovenska Bistrica in jo konec preteklega leta potrdila na seji Občinskega sveta v letu 2017, s čimer je pridobila ustrezno pravno veljavo.

S celostnim prometnim načrtovanjem želi Občina Slovenska Bistrica postopoma vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo prispeval k:

- boljši kakovosti bivanja v občini;
- gospodarskemu razvoju;
- izboljšanju zdravja;
- izboljšani mobilnosti in dostopnosti;
- vključitvi deležnikov in širše javnosti v kompleksna razvojna vprašanja in s tem k transparentnejšemu odločanju;
- učinkovitejšemu dostopu do sredstev.

Akcijski načrt ukrepov stebra Izkoriščanje potencialov kolesarjenja med drugim predvideva postavitev parkirnih stojal in kolesarnic ter vzpostavitev sodobnega sistema za izposajo koles in e-koles.

Načrt razvojnih programov Občine Slovenska Bistrica

Investicija je uvrščena v Načrt razvojnih projektov Občine Slovenska Bistrica, zato so v proračunu občine za ta namen rezervirana ustrezna proračunska sredstva.

6 Analiza tržnih možnosti

Projekt Upravljanje sistema mestnih koles Zapelji me, ki je predmet presoje v tem dokumentu, bo pripomogel k razvoju trajnostne mobilnosti na urbanih območjih in izboljšanju pogojev pri vzpostavitvi trajnostnih oblik transporta v Slovenski Bistrici.

Povpraševanje po uporabi sistema izposoje mestnih koles obstaja. V dokumentu Cestna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica je razvidno, da bi se del voženj, ki se jih trenutno opravi z avtomobili, lahko opravilo s kolesi. Velik potencial za izboljšave na tem področju je predviden predvsem pri kratkih vožnjah v šolo in na delo na razdalji do 3 km, ki se okoli 50 % deležu opravijo z osebnimi avtomobili.

Obratovanje sistema izposoje koles bo prinašal neposredne prihodke od uporabe sistema. Za širše sprejetje in uporabo je potrebno, da je storitev cenovno ugodna, saj se na ta način lahko zagotovi redne uporabnike. Plačilo storitve se bo izvajala preko mobilne aplikacije, ki bo imela podporo za Android in iOS.

Gre za investicijo širšega družbenega pomena, saj gre za naložbo v javno infrastrukturo, ki bo povečala delež transporta s kolesarjenjem po mestu. Cilj projekta je zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in trdnih delcev, povečanje telesne aktivnosti prebivalcev in izboljšanje kazalcev zdravja ter zmanjšanje odhodkov za mobilnost.

Predvideni uporabniki sistema so prebivalci obravnavanega območja občine, ki si bodo lahko izposojali javna kolesa in živeli v bolj zdravem okolju z manj onesnaževanja zaradi motoriziranega prometa. Posredni uporabniki pa so vsi obiskovalci občine, ki bodo zahajali na to območje in bodo uporabljali javna kolesa.

Sistem bo odlično dopolnjeval obstoječi javni potniški promet, saj bo povezoval necentralno pozicionirana železniška in avtobusna postajališča z ostalimi deli mesta.

7 Tehnično – tehnološki del

Investicijski ukrepi, ki so bili v okviru sistema izposoje mestnih koles že izvedeni in niso predmet tega projekta, so predstavljeni v poglavju 5.1.1. Predmet tega investicijskega projekta je izvedba naslednjih investicijskih ukrepov, s katerimi se bo zagotovilo manjkajoče dele za delovanje sistema:

- nakup vozila za prevažanje koles;
- delavnica z rezervno opremo;
- IT oprema;
- skladišče;
- servisni sistem.

Investicijski ukrepi projekta bodo zagotavljali:

- ustrezne pogoje za dnevno prevažanje mestnih koles na različne lokacije glede na potrebe;
- prostor in opremo za tekoče servisiranje koles;
- IT opremo, s katero se bo spremljal sistem izposoje;
- prostore za skladiščenje koles v času izven obratovalne sezone sistema;
- prilagoditev plačilnega sistema, izdaje računov in sistema za samodejno pošiljanje delovnih nalog za vzdrževanje koles.

7.1 Podrobnejša predstavitev načrtovanih investicijskih ukrepov

7.1.1 Nakup vozila za prevažanje koles

K ukrepu sta zajeta tovorno kombinirano vozilo in prikolica. Osnovna funkcija vozila bo prevažanje koles znotraj območja mesta, glede na zaznane potrebe, tako da bodo kolesa ob določenih urah na lokacijah, kjer bo zaznano večje zanimanje za izposajo.

7.1.2 Delavnica z rezervno opremo

V delavnici se bo skladiščila vsa potrebna rezervna oprema, ki bo potrebna za tekoče vzdrževanje kolesa. Rezervna oprema, zajeta znotraj tega ukrepa, bo zadoščala začetnim potrebam za obratovanje sistema.

7.1.3 IT oprema

V tem investicijskem ukrepu je predviden nakup mobilne naprave oz. tablice ali osebnega računalnika s katerim bo omogočeno spremljanje stanja koles v sistemu (lokacije, splošno stanje, ...). S spremljanjem se bo skrbelo za ustrezno razporeditev koles po mestu, ki bo v skladu s potrebami uporabnikov, in dodatno spremljanje javljanja napak, ki se bodo med uporabo potencialno pojavljala na kolesih.

7.1.4 Skladišče

Skladišče oz. zabojnik bo omogočal hranjenje vseh koles v času izven obratovalne sezone (predvideno od novembra do februarja).

7.1.5 Podporni servisni sistem

Podporni servisni sistem bo nudil vzpostavitev plačilnega sistema s povezavo do banke preko plačilnih sredstev (npr. Paypal, Moneta, ...). Podporni sistem bo omogočal tudi izdajo računov, delovanje sistema za samodejno pošiljanje pri javljanju napak in obvestil o potrebnem premeščanju koles iz ene lokacije na drugo. V ukrepu je zajet tudi priprava pisarne, da bo omogočeno delo v obliki, kot je zamišljeno v projektu.

7.2 Podrobnejša predstavitev ukrepov za delovanje sistema

Predvideno je, da bo na letni ravni sistem izposoje mestnih koles deloval in bil na voljo končnim uporabnikom od marca do oktobra (8 mesecev/leto). V času izven obratovalne sezone pa se bo kolesa po potrebi dodatno servisirala, drugače pa se jih bo hranilo v skladišču.

7.2.1 Vzdrževanje koles in kolesarnic

Kolesa in kolesarnice bo potrebno v času obratovanja sistema izposoje koles vzdrževati, tako da bodo na voljo za izposajo v čim večjih kapacitetah. S tekočim vzdrževanjem se bo ohranjala njihova izpravnost in posledično višala življenjska doba. To zajema tako enostavnejše ukrepe (recimo mazanje, dezinfekcija, polnjenje zračnic, itd.) kot tudi zahtevnejše, kjer bo potrebna zamenjava sestavnih delov (npr. menjalnik, zavore, itd.).

7.2.2 Delovanje serverja, aplikacije, naročnine za delovanje SIM kartic, upravljanje spletnih strani

Na kolesih je predvidena ključavnica s SIM kartico ponudnika mobilne telefonije. Služila bo odklepanju, zaklepanju, določitvi lokacije koles, informacijo o stanju baterije in druge informacije, ki bodo na voljo uporabnikom v aplikaciji. Preko kartice se bodo beležili tudi časovni intervali izposoje koles. Vse informacije in podatke bo potrebno pošiljati tudi na server, kjer se bodo ti podatki tudi hranili. Ponudnik serverja nudi najem kolokacije, internetno povezavo, upravljanje z bazo podatkov in varnostne popravke. Za večanje tržnega zanimanja in števila uporabnikov bo potrebno svojo prisotnost ohranjati tudi na družbenih omrežjih in spletni strani.

7.2.3 Stroški kombiniranega vozila

Za dobro delovanje sistema bo potrebno kolesa, v skladu s potrebami tudi prevažati iz ene lokacije mesta na drugo. Za delovanje vozila bo potrebno gorivo.

7.2.4 Stroški zaposlitve

Za celotno vzdrževanje sistema je predvidena 1 polna zaposlitev skozi celotno leto. Zaposlena oseba bo skrbela za nemoteno obratovanje sistema ter opravljala potrebne tekoče servise in relokacije koles iz ene lokacije na drugo. V času izven obratovalne sezone bo poudarek na potrebnem servisiranju koles in postajališč, tako da bo v sezonah obratovanja čim večja kapaciteta koles, ki bodo na voljo končnim uporabnikom.

7.2.5 Stroški za podporo uporabnikom

Za podporo uporabnikom je predvidena tudi 24 urna telefonska in internetna podpora za vse stvari v zvezi z delovanjem sistema.

7.2.6 Zavarovanje

Kolesa in kolesarnice bodo zavarovana. Pri zavarovanju je potrebno zagotoviti zavarovanje koles in kolesarnic, kot tudi zavarovanje oseb v prometu, ko bodo kolesa uporabljali.

8 Analiza zaposlenih

8.1 Analiza projekta na zaposlovanje

Za obravnavano varianto brez investicije analiza zaposlenih ni smiselna, saj se obstoječe stanje z vidika zaposlitev ne spreminja.

Z izvedbo projekta po izbrani varianti po modelu JZP je predvidena 1 nova polna zaposlitev z 8 urnim delovnikom. Zaposlena oseba bo skrbela za nemoteno delovanje sistema. Izvedba projekta po modelu JZP bo doprinesla k optimizaciji aktivnosti obratovanja sistema, saj bodo naloge prevzeli usposobljeni zasebni partnerji z izkušnjami pri podobnih projektih. Učinek prenosa aktivnost na zasebnega partnerja se bo poznal v posrednem učinku kvalitetnejšega in stroškovno učinkovitejšega vzdrževanja pri delovanju sistema, predvideni pa so tudi višji prihodki zaradi večje podpore in izkušenj pri trženju sistema izposoje koles. Kljub predvidenem letnem obratovanju sistema od marca do oktobra, je zaposlitev predvidena tudi v preostalih mesecih leta, s poudarkom na vzdrževanju koles in drugih elementov sistema (npr. stojala, kolesarska postajališča, ...).

9 Ocena vrednosti projekta

Izvedba projekta sodi med investicije, ki prispevajo k trajnostnemu razvoju družbe, blaginji in kakovosti življenja državljanov Republike Slovenije. Projekt investira v infrastrukturo na področju mobilnosti in transporta, ki ima širše družbene učinke.

Stroške investicije sestavljajo naslednji potrebni elementi, ki bodo omogočali delovanje sistema. Izhodišča za stroške posameznih investicijskih elementov so določena na podlagi poizvedovanj in predhodnih izkušenj iz sodelovanja pri sorodnih oz. primerljivih projektih.

Investicijske stroške v nadaljevanju prikazujemo v stalnih oz. tekočih cenah. Ker je izvedba in financiranje projekta predvideno v letu 2020, je ocena vrednosti projekta po tekočih enaka oceni po stalnih cenah. Investicijski stroški projekta so ocenjeni na podlagi izkušenj in primerjav s sorodnimi projekti.

Tabela 8: Ocena vrednosti investicije obravnavanih ukrepov po stalnih/tekočih cenah

št	naziv ukrepa	leto 2020	SKUPAJ	DDV 22 %	SKUPAJ Z DDV
1	Vozilo za prevažanje koles	15.000	15.000	3.300	18.300
2	Delavnica z rezervno opremo	5.000	5.000	1.100	6.100
3	IT oprema	2.000	2.000	440	2.440
4	Skladišče	7.000	7.000	1.540	8.540
5	Podporni servisni sistem	10.000	10.000	2.200	12.200
	SKUPAJ brez DDV	39.000	39.000	8.580	47.580
	DDV 22 %	8.580	8.580		
	SKUPAJ z 22 % DDV	47.580	47.580		

10 Lokacija

Investicija se bo izvajala na območju Občine Slovenska Bistrica, ki se nahaja v podravski regiji. Obravnavano območje, ki ga bo zajemal sistem izposoje mestnih koles leži znotraj mestnega območja Slovenske Bistrice.

11 Analiza vplivov na okolje

Glede na zakonske določbe za obravnavani poseg ni potrebno izvesti podrobne presoje vplivov na okolje.

Projekt je namenjen varovanju okolja in preprečevanju nadaljnega onesnaževanja v prometu. Promet je leta 2017 predstavljal 32 % skupnih izpustov toplogrednih plinov v Sloveniji, od tega okoli dve tretjini teh izpustov v prometu predstavlja osebni potniški promet.

Med izvedbo investicijskih ukrepov ni predvidenega dodatnega onesnaževanja zraka.

Med obratovanjem sistema bo zaradi uporabe sistema, kot alternativa uporabi osebnih avtomobilov, projekt pripomogel k zmanjšanju voženj z motornimi vozili, kar posledično pomeni zmanjšanje emisij izpušnih plinov, trdih delcev ter hrupa. To bo imelo neposreden vpliv na izboljšano okolje v urbanem območju (čistejši zrak, manj hrupa, ...).

Negativni vplivi na okolje pri izvedbi projekta predstavljajo izpusti emisij in trdih delcev tovornega vozila za prevažanje koles ter potrebna energija za delovanje zaledne pisarne, delavnice in IT opreme. Pri delovanju je predviden nastanek odpadkov, ki bodo morebiti nastajali pri tekočem servisiranju koles. Negativni vplivi so glede na okoljske koristi zanemarljivi.

Gledano v celoti trajanja bo izvedba projekta imela pozitiven vpliv na okolje, saj se bo pripomoglo k zmanjšanju uporabe osebnih vozil za transport po mestu in okolici, kar ima neposredni vpliv na zmanjšanje emisij izpušnih plinov, trdih delcev in hrupa. To poleg za občane bolj zdravega okolja pomeni tudi participacijo mesta pri zmanjšanju toplogrednih plinov, ki nastanejo v prometu.

11.1 Upoštevane zakonske podlage

Splošno:

- Uredba o vrstah posegov v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15 in 26/17).

12 Časovni načrt izvedbe projekta

V nadaljevanju predstavljamo okvirni časovni načrt izvedbe projekta glede na predvidene prihajajoče aktivnosti.

Tabela 9: Časovni načrt izvedbe investicije

AKTIVNOST	ROK IZVEDBE
Dokument identifikacije investicijskega projekta	izvedeno
Investicijski program	junij 2020
Pridobitev vlog o zainteresiranosti za izvedbo JZP	junij 2020
Ocena o upravičenosti izvedbe JZP	junij 2020
Sprejem odločitve o izvedbi JZP	julij 2020
Javni razpis	julij 2020
Podpis pogodbe in začetek uporabe sistema	julij 2020
Začetek uporabe sistema	avgust 2020
Trajanje pogodbene dobe JZP	10 let

12.1 Organizacija in način vodenja projekta

Za izvedbo projekta je odgovoren investitor Občina Slovenska Bistrica. Odgovorna oseba investitorja je župan dr. Ivan Žagar, ki sprejema ključne odločitve, ki se nanašajo na izvedbo projekta.

Odgovorna oseba investitorja za pripravo investicijskih projektov je mag. Branko Žnidar, direktor občinske uprave.

12.2 Analiza izvedljivosti

Izvedba investicijskih ukrepov ne potrebuje gradbenega dovoljenja, saj v okviru projekta ni predvidene nobene gradnje. Prav tako ni potrebno narediti analize presoje vplivov na okolje ter pridobiti soglasij nosilcev urejanja prostora.

12.3 Poročilo o izvajanju investicije

Skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010) mora investitor zagotoviti ustrezen nadzor in spremljanje izvajanja investicije. V ta namen morajo biti najmanj enkrat letno izdelano poročila o izvajanju investicije, najkasneje ob zaključku leta v poslovnem poročilu, pa tudi če se predvideva, da bodo odmiki od investicijskih stroškov večji od 20 % ocenjene vrednosti projekta ali pa časovni načrt izvedbe podaljšan za več kot eno leto. V okviru poročil o izvajanju investicije se ugotavljajo odmiki od predvidenega načrta izvajanja investicije v vseh njenih segmentih, poročilo pa zajema tudi nujne ukrepe za reševanje dilem in težav, ki se pojavijo med izvajanjem.

12.4 Poročilo o spremljanju učinkov

Poročilo o spremljanju učinkov investicijskega projekta pripravi upravljavec investicije za spremljanje kazalnikov, predvidenih v investicijskem programu. Nato to poročilo preuči ter pripravi predlog za morebitne potrebne ukrepe. Upravljavec je dolžan spremljati učinke ves čas trajanja ekonomske dobe projekta oz. v skladu s predpisi sofinancerjev.

Projekt ima jasno časovno in organizacijsko strukturo, poleg tega so rešena bistvena vprašanja pripravljalne faze, zato menimo, da je projekt s tega vidika realen in izvedljiv.

13 Načrt financiranja po dinamiki in virih

V tem predmetnem dokumentu se preverja izvedba projekta s financiranjem po javnonaročniškem modelu JZP. Financiranje po modelu JZP je bilo v sklopu izdelave DIIPa, ki predstavlja vstopen dokument za izdelavo IPja, spoznano za najbolj primeren način izvedbe projekta.

13.1 Finančna konstrukcija investicije

Finančna konstrukcija v predmetni analizi je na tej stopnji finančnega in ekonomskega razvoja projekta narejena funkcionalno in konzervativno z upoštevanjem glavnih finančnih in ekonomskih relacij deležnikov v ekonomskem modelu. Predmetna analiza služi, kot smernica in ekonomska podlaga za podajo finančne in ekonomske upravičenosti izvedbe projekta.

13.2 Viri financiranja po javnonaročniškem modelu JZP

Za financiranje projekta po modelu JZP so predvideni naslednji viri financiranja:

13.2.1 Javni partner:

V okviru obravnavane analize je upoštevano, da javni partner ne financira investicijskih stroškov.

13.2.2 Zasebni partner:

Zasebni partner v okviru obravnavane analize po modelu JZP financira delež investicije, ki je ocenjen na 39.000 EUR brez DDV, kar predstavlja 100 % vrednosti celotnega investicijskega projekta.

V opravljeni analizi ZP financira potrebno manjkajočo opremo oz. infrastrukturo za delovanje sistema izposoje javnih koles, kot je opredeljeno v poglavju 7.1.

Podrobneje vire financiranja v okviru modela JZP predstavljamo v preglednici *Tabela 10*. Ker je predpostavljeno, da si zasebni partner DDV na stroške investicije poračunava, je v preglednici *Tabela 11* nadalje predstavljena finančna konstrukcija projekta.

Tabela 10: Struktura in viri financiranja projekta po modelu JZP

	leto 2020	SKUPAJ	DDV 22 %	SKUPAJ z DDV 22 %
1. INVESTICIJA				
<i>Občina SB</i>	-	-	-	-
<i>Zasebni partner</i>	39.000	39.000	8.580	47.580
SKUPAJ BREZ DDV	39.000	39.000	8.580	47.580
<i>DDV skupaj 22 %</i>	8.580	8.580		
<i>DDV zasebni partner 22 %</i>	8.580	8.580		
<i>SKUPAJ Z DDV 22 %</i>	47.580	47.580		

Tabela 11: Finančna konstrukcija projekta po modelu JZP

	leto 2020	SKUPAJ	DDV 22 %	SKUPAJ z DDV 22 %
1. INVESTICIJA				
<i>Občina SB</i>	-	-	-	-
<i>Zasebni partner</i>	39.000	39.000	0	39.000
SKUPAJ	39.000	39.000	0	39.000

14 Podrobnejša opredelitev izbrane variante financiranja

14.1 Financiranje po modelu JZP

Model javno-zasebnega partnerstva predvideva, da zasebni partner zagotovi vsa potrebna sredstva za izvedbo investicije oz. v višini, kot je to pogodbeno dogovorjeno med javnim in zasebnim partnerjem.

V analizi te alternative oz. podvariante obravnavamo model JZP in posamezne kategorije investicije, ki so potrebne za ugotavljanje in pripravo ocene upravičenosti izvedbe projekta po modelu JZP, kot to predpisuje Pravilnik o vsebini upravičenosti izvedbe JZP.

Projekti se ocenjujejo na podlagi naslednjih kriterijev, ki jih bomo postopoma obravnavali v nadaljevanju:

- življenjske dobe projekta;
- neto sedanje vrednosti;
- interne stopnje donosnosti;
- rezultatov in ciljev investicije (tako imenovana value for money analiza);
- stroškov in koristi vloženih sredstev v projekt (tako imenovana cost benefit analiza).

14.2 Osnovne značilnosti, prednosti in slabosti javno-zasebnega partnerstva

Glede na skupni imenovalec definicij javno-zasebnega partnerstva v evropski in slovenski pravni ureditvi javno-zasebno partnerstvo obsega različne načine sodelovanja med javnim in zasebnim sektorjem, katerih cilj je zagotoviti zasebno iniciativo za financiranje, upravljanje, vzpostavitev, prenovo, vodenje ali vzdrževanje infrastrukture oziroma izvajanje javnih storitev, pri čemer sta glavni značilnosti dolgoročnost razmerja ter delitev tveganja in učinkov.

14.2.1 Glavne ekonomske značilnosti javno-zasebnega partnerstva

Glavne ekonomske značilnosti javno-zasebnega partnerstva so:

- metoda financiranja;
- dolgotrajnost razmerja;
- različnost vlog javnega in zasebnega sektorja in
- porazdelitev tveganja med javnim in zasebnim partnerjem.

14.2.2 Prednosti in slabosti javno-zasebnega partnerstva

Med prednosti javno-zasebnega partnerstva med drugim sodijo:

- ✓ proračunska nevtralnost oziroma razbremenitev javnih financ (breme financiranja namreč prevzema zasebnik, s čimer zasebni kapital pospešuje razvoj infrastrukture in omogoča alokacijo javnih sredstev v druge vire);
- ✓ prenos finančnih, industrijskih in drugih tveganj na zasebni sektor;
- ✓ izkoriščanje know-howa in izkušenj zasebnega partnerja;
- ✓ stimulacija zasebnega partnerja (le ob uspešno zasnovanem in realiziranem projektu bo lahko povrnil vložena sredstva in ustvaril načrtovani dobiček);
- ✓ objektivna presoja izvedljivosti projekta (s strani zasebnega partnerja);

- ✓ predvidevanje, da bo z vzpostavitvijo konkurence v fazi izbire zasebnega partnerja mogoče zagotoviti ekonomsko bolj ugodno oziroma kvalitetnejše izvajanje dejavnosti;
- ✓ večja preglednost pri razporeditvi stroškov;
- ✓ optimizacija izvajanja javnih nalog;
- ✓ doseganje optimalnega učinka med stroški in učinki;
- ✓ ustvarjanje novih poslovnih priložnosti za zasebni sektor;
- ✓ privatizacija oziroma liberalizacija izvajanja javnih služb.

Med slabosti javno-zasebnega partnerstva se uvrščajo:

- odpor javnosti pred zasebnim kapitalom;
- povečane zahteve po kontrolnih mehanizmih;
- strah pred izgubo javnega vpliva na izvajanje javnih nalog;
- nevarnost nesolventnosti zasebnega partnerja.

14.3 Temeljna načela javno-zasebnega partnerstva

14.3.1 Načelo enakosti oziroma nediskriminatornosti

Javni partner mora zagotoviti, da med kandidati v vseh elementih in fazah postopka sklepanja in izvajanja javno-zasebnega partnerstva ni razlikovanja in da ne ustvarja okoliščin, ki pomenijo krajevno, predmetno, osebno diskriminacijo kandidatov, diskriminacijo, ki izvira iz klasifikacije dejavnosti, ki jo izvaja kandidat, ali drugo diskriminacijo. Prav tako Javni partner ne sme različno obravnavati kandidatov, ki so v enakem ali bistveno podobnem pravnem in dejanskem položaju, kot tudi ne enako obravnavati kandidatov, ki so v bistveno različnem pravnem ali dejanskem položaju.

14.3.2 Načelo transparentnosti

Javni partner mora pri sklepanju javno-zasebnega partnerstva zagotoviti čim večje možne stopnje objavljanja v sorazmerju z namenom, naravo in predmetom ter vrednostjo (obsegom) projekta javno-zasebnega partnerstva zagotoviti objektivno iskanje kandidatov. Zato morajo biti vsi razpisi in drugi procesni akti v postopku sklepanja javno-zasebnega partnerstva (akt o izbiri ...) objavljeni na svetovnem spletu. Prav tako mora javni partner v postopku sklepanja javno-zasebnega partnerstva zagotoviti, da imajo kandidati dostop do enakih podatkov za pripravo vloge in za sodelovanje v postopku sklepanja ter do podatkov o pogojih in merilih za izbiro kandidata. Izvajalec javno-zasebnega partnerstva mora biti torej izbran na pregleden način in po predpisanem postopku.

14.3.3 Načelo sorazmernosti

Načelo sorazmernosti predvsem omejuje možno enostransko oblastno poseganje v razmerje javno-zasebnega partnerja. 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. Zato sme javni partner v postopku sklepanja in pri izvajanju javno-zasebnega partnerstva uporabiti le tiste ukrepe za doseg z zakonom ali na njegovi podlagi izdanim predpisom določenega cilja, ki objektivno vodijo do tega cilja, najmanj omejijo oziroma prizadenejo zasebnega partnerja oziroma predstavljajo najblažji ukrep za doseg tega cilja in so po svojem obsegu in posledicah primerljivi s pomenom cilja. Ob tem pa se za enostranske posege javnega partnerja v razmerje javno-zasebnega partnerstva se, če ni z zakonom določeno drugače, smiselno uporabljajo pravila

obligacijskega prava o odškodninski odgovornosti zaradi kršitve pogodbe (povračilo dejanske škode in izgubljenega dobička).

14.3.4 Načelo uravnoteženosti

Načelo uravnoteženosti se veže neposredno na razmerje javno-zasebnega partnerstva. Le-to mora zagotoviti uravnoteženost pravic, obveznosti in pravnih koristi javnega in zasebnega partnerja. Zagotavljanje javnega interesa (zagotavljanje javnih dobrin ali storitev) je v pristojnosti javnega partnerja, oba partnerja pa zagotavljata interes uporabnikov in vseh drugih udeležencev, tako v postopku nastajanja kot tudi izvajanja projekta javno-zasebnega partnerstva. Tveganja v razmerju javno-zasebnega partnerstva morajo biti razporejena tako, da jih nosi tista stranka, ki jih najlažje obvladuje; v vsakem primeru pa mora izvajalec javno-zasebnega partnerstva, ne glede na naravo razmerja javno-zasebnega partnerstva, nositi vsaj del poslovnega tveganja (tržnih tveganj v zvezi z obsegom povpraševanja, ponudbe oziroma tveganjem razpoložljivosti). Ob tem velja izpostaviti, da v primeru, če izvajalec javno-zasebnega partnerstva ne nosi niti dela poslovnega tveganja, razmerje, ne glede na poimenovanje oziroma zakonsko ureditev, ni javno-zasebno partnerstvo po ZJZP.

14.3.5 Načelo konkurence

Javni partner v postopku sklepanja javno-zasebnega partnerstva ne sme omejevati konkurence med kandidati. Še posebej ne sme omejevati možnih kandidatov z neupravičeno uporabo diskriminatornih meril. Hkrati mora pri nastajanju in izvajanju razmerja javno-zasebnega partnerstva javni partner ravna v skladu s predpisi o varstvu oziroma preprečevanju omejevanja konkurence.

14.3.6 Načelo procesne avtonomije

Načelo procesne avtonomije stremi k temu, da se obligacijsko razmerje med strankama čim manj omejuje v razmerju do splošnih pravil obligacijskega prava, saj lahko, če ni s predpisi drugače določeno, stranke javno-zasebnega partnerstva pogodbeno razmerje javno-zasebnega partnerstva, skladno z zakonom, ki ureja obligacijska razmerja, prosto urejajo. Omejitve so sicer določene pri pisni obliki pogodbe (kjer stranke ne morejo spremeniti določbe o odličnosti ter spreminjati ali dopolnjevati pogodbo), trajanju razmerja, itd.

14.3.7 Načelo subsidiarne odgovornosti

Načelo subsidiarne odgovornosti zajema širšo vsebino, saj ureja sledeča tri načela:

- načelo neprekinjenega izvajanja,
- načelo nemotenega izvajanja in načelo enakopravnega izvajanja javno-zasebnega partnerstva do vseh uporabnikov in drugih udeležencev,
- načelo izvajanja skladno s tehničnimi pogoji,

Pri čemer se vsa navedena načela podrobno uredijo v pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu.

Javni partner subsidiarno odgovarja za škodo, ki jo pri izvajanju javno-zasebnega partnerstva povzroči njegov izvajalec uporabnikom storitev ali drugim osebam, pri čemer ima javni partner v razmerju do izvajalca pravico do povračila škode in vseh stroškov, ki so s tem nastali. Pomembno dejstvo je, da javni partner s prenosom izvajanja predmeta javno-zasebnega partnerstva na izvajalca javno-

zasebnega partnerstva ni rešen odgovornosti za neprekinjeno, nemoteno in enakopravno izvajanje projekta.

14.3.8 Načelo medsebojnega sodelovanja

Javni partner mora skladno z načelom medsebojnega sodelovanja pomagati izvajalcu javno-zasebnega partnerstva pri zagotavljanju potrebnih stvarnih in drugih pravic ter raznih dovoljenj, ki jih sam ne more pridobiti, skladno s predpisi in sklenjeno pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu.

14.4 Oblike javno-zasebnega partnerstva

14.4.1 Opredelitev oblik javno-zasebnega partnerstva

Razmerje javno-zasebnega partnerstva se skladno z veljavno zakonodajo lahko izvaja v dveh oblikah:

- razmerje pogodbenega partnerstva;
- razmerje statusnega (institucionalno, equity) partnerstva.

14.4.1.1 Statusno partnerstvo

Statusno javno-zasebno partnerstvo je razmerje, sklenjeno med javnim in zasebnim partnerjem na način, da država, ena ali več samoupravnih lokalnih skupnosti ali drugih oseb javnega prava oziroma drug javni partner podeli izvajanje pravic in obveznosti, ki iz javno-zasebnega partnerstva izhajajo, izvajalcu statusnega javno-zasebnega partnerstva:

- z ustanovitvijo pravne osebe;
- s prodajo deleža javnega partnerja v javnem podjetju ali drugi osebi javnega ali zasebnega prava;
- z nakupom deleža v osebi javnega ali zasebnega prava, z dokapitalizacijo ali;
- na drug, primeroma naštetim oblikam pravno in dejansko soroden in primerljiv način

ter s prenosom izvajanja pravic in obveznosti, ki iz javno-zasebnega partnerstva izhajajo, na to osebo. Bistveno je torej, da sta javni in zasebni oz. zasebno-javni gospodarski subjekt skupaj udeležena kot družbenika v izvajalcu statusnega partnerstva.

14.4.1.2 Pogodbeno partnerstvo

Pogodbeno partnerstvo se deli še naprej in ima lahko obliko:

- koncesijskega razmerja ali
- javnonaročniškega razmerja.

JAVNO-NAROČNIŠKO PARTNERSTVO

Javnoročniško razmerje je odplačno razmerje med naročnikom in dobaviteljem blaga, izvajalcem gradenj ali izvajalcem storitev, katerega predmet je naročilo blaga, izvedba gradnje ali storitve.

KONCESIJSKO PARTNERSTVO

Koncesijsko razmerje je dvostransko pravno razmerje med državo oziroma samoupravno lokalno skupnostjo ali drugo osebo javnega prava kot koncedentom in pravno ali fizično osebo kot koncesionarjem, v katerem koncedent podeli koncesionarju posebno ali izključno pravico izvajati

gospodarsko javno službo oziroma drugo dejavnost v javnem interesu, kar lahko vključuje tudi zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu.

14.4.1.3 Razmejitev

Ker je pravilna določitev oblike oziroma vrste javno-zasebnega partnerstva nujna za pravno pravilno vodenje postopka je razmejitev med javno-naročniškim in koncesijskim partnerstvom ključnega pomena.

Razmejitev med javno-naročniškim in koncesijskim partnerstvom se opravi glede na razdelitev tveganj. Če nosi javni partner večino ali celotno poslovno tveganje izvajanja projekta javno-zasebnega partnerstva, se javno-zasebno partnerstvo, ne glede na poimenovanje oziroma ureditev v posebnem zakonu, ne šteje za koncesijsko, temveč za javnonaročniško. Če iz okoliščin javno-zasebnega partnerstva ni mogoče ugotoviti, kdo nosi večino poslovnega tveganja, se v dvomu šteje, da gre za javnonaročniško partnerstvo.

Navedeno pravilo o razmejitvi med javnonaročniškim in koncesijskim partnerstvom, velja smiselno tudi za presojo razmerja statusnega partnerstva.

14.4.2 Razmejitev tveganj in optimalna oblika javno-zasebnega partnerstva

V kontekstu razmejitve opredeljene v predhodnem poglavju je torej prvi korak presoje razmerja razmejitev med tem kdo torej nosi investicijsko in kdo tržna tveganja:

- investicijsko tveganje → se nanaša na fazo izvedbe in pričetek izvajanja storitve; v praksi so to tveganja povezana z zamudo pri izvedbi, odstopom od zahtevanih standardov, dodatno nastalimi stroški pri izvedbi investicije, pravnimi in okoljskimi ovirami, tehničnimi pomanjkljivostmi, zunanjimi negativnimi dejavniki, itd.;
- tveganje razpoložljivosti → se nanaša na fazo izvajanja oziroma na morebitno nedoseganje zavez danih v okviru pogodbe; v praksi so to tveganja vezana na nedoseganje pogodbeno dogovorjene ravni storitev oziroma kvalitete le teh;
- tveganje povpraševanja → se nanaša na variacijo povpraševanja, ki ni vezana na izvajanje storitev s strani zasebnega partnerja (gre za tveganja, kjer sprememba v povpraševanju ne more oziroma ni povezljiva s kvaliteto storitve, ki jo zagotavlja zasebni partner);

Glede na predhodno podano tehnično obravnavano variant izvedbe projekta je potrebno ugotoviti, da pri projektu prihaja do sledečih razdelitev tveganj med zasebnim in javnim partnerjem:

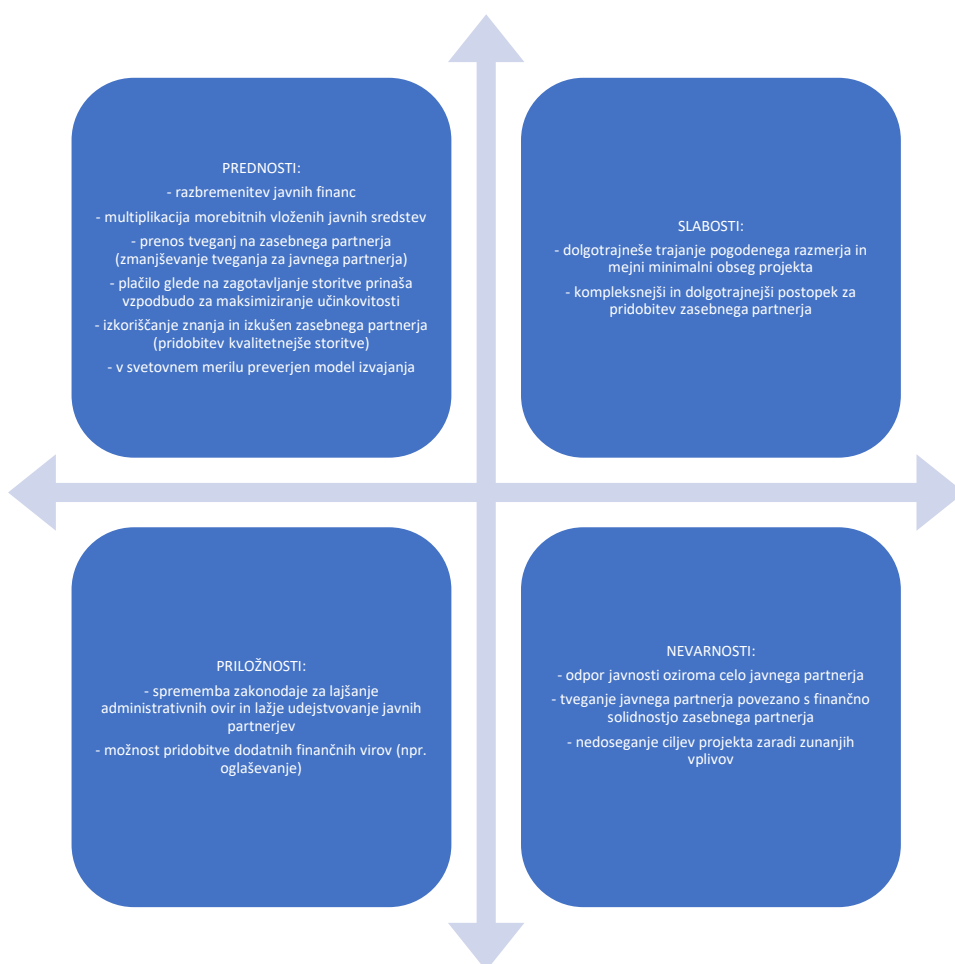
	INVESTICIJSKO TVEGANJE	TVEGANJE RAZPOLOŽLJIVOSTI	TVEGANJE POVPRŠEVANJA
JAVNI PARTNER	X		X
ZASEBNI PARTNER		X	

Glede na zgoraj podano razdelitev oblik javno-zasebnega partnerstva (in dejstvo, da statusno javno-zasebno partnerstvo za konkretni primer zaradi dodatnih administrativnih ovir ni primerno) se v predmetni vlogi o zainteresiranosti kot edina pravna primerna oblika javno zasebnega partnerstva izkazuje javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo.

14.5 Primerjalna SWOT analiza

SWOT analizo je moč aplicirati na vse ravni in aspekte investicije. Pri SWOT analizi elemente preverbe predstavljajo štirje 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 dejavniki vpliv, da se prilagodimo, razvijemo, ali kako drugače ukrepamo. Pri notranjih dejavniki 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 prilagajanjem ostalih dejavnikov. Končna strategija je, da gradimo na prednostih, odpravimo pomanjkljivosti, izkoristimo priložnosti ter se izognemo nevarnostim.



15 Vrednotenje drugih stroškov in koristi ter presoja finančne in ekonomske upravičenosti

Upravičenost investicijskega projekta smo analizirali z izračunom finančnih in ekonomskih kazalnikov in sicer notranje stopnje donosa, neto sedanje vrednosti in izračun relativne neto sedanje vrednosti. Pri izračunu omenjenih kazalnikov smo upoštevali metodo diskontiranja (DCF).

Neto sedanja vrednost: Neto sedanja vrednost ali čista sedanja vrednost je razlika med sedanjo vrednostjo izdatkov dolgoročne naložbe in sedanjo vrednostjo (diskontiranih) neto denarnih tokov od dolgoročne naložbe.

Interna stopnja donosnosti: Interna stopnja donosnosti je tista diskontna stopnja, pri kateri je neto sedanja vrednost enaka nič. Interna stopnja donosnosti se primerja z diskontno stopnjo, ki je merilo za oceno pričakovanih rezultatov predlaganega projekta.

Relativna neto sedanja vrednost: Relativna neto sedanja vrednost prikazuje sedanjo vrednost neto denarnih tokov v celotni ekonomski dobi investicije glede na sedanjo vrednost stroškov investicije. Relativna neto sedanja vrednost je razmerje med neto sedanjo vrednostjo projekta in diskontiranimi investicijskimi stroški.

Kazalniki, ki so uporabljeni pri analizi so:

- interna stopnja donosnosti;
- neto sedanja vrednost;
- relativna neto sedanja vrednost.

Predpostavke, ki smo jih upoštevali pri vrednotenju investicije so naslednje:

- Finančna diskontna stopnja pri izračunu upravičenosti investicije za javnega partnerja: 4 %;
- Finančna diskontna stopnja pri izračunu upravičenosti investicije za privatnega partnerja: 5 %;
- Ekonomska diskontna stopnja pri izračunu upravičenosti investicije: 5 %;
- Pogodbeno obdobje projekta javno-zasebnega partnerstva: 10 let (120 mesecev);
- Zahtevana interna stopnja donosnosti investicije za zasebnega partnerja, ki je bila prepoznana kot najnižja stopnja donosnosti projekta za pristop le tega k projektu JZP: 7 % (Predmetna predpostavka je privzeta iz primerljivih primerov JZP ter posledično predstavlja minimalno še sprejemljivo donosnost za zasebnika.).

Poleg tega se pri izvedbi projekta predpostavlja:

- Zasebni partner, ob ustrezni ureditvi medsebojnih razmerij v okviru JZP, davek na dodano vrednost (DDV) poračuna.

15.1 Finančna analiza

V nadaljevanju so prikazani učinki izvedbe projekta na operativne stroške in prihodke v življenjski dobi projekt za izbrano varianto izvedbe projekta po modelu JZP.

15.1.1 Stroški upravljanja in vzdrževanja

V spodnjih preglednicah so prikazane projekcije letnih stroškov upravljanja in vzdrževanja sistema po zaključeni investiciji oz. finančnih učinkov investicije. Stroški so razdeljeni na stroške, ki jih plačuje javni partner ter na stroške, ki jih plačuje zasebni partner.

Stroški javnega partnerja so doplačilo zasebniku in plačilo zavarovanja koles in postaj v času delovanja projekta. Višina zavarovanja je ocenjena na podlagi prejetih projekcij pri prejetih ponudbah od zavarovalnih hiš. Višina doplačila zasebniku je določena na takšen način, da se zasebniku izvedba projekta prinaša stopnjo donosa, s katero finančno upravičuje izvedbo projekta. Ta vrednost je nastavljena tako, da je v začetku trajanja projekta višja, potem pa se z vsakim letom spodbuda javnega partnerja zmanjšuje za 3.000 EUR/leto brez DDV.

Tabela 12: Stroški upravljanja in vzdrževanja za javnega partnerja

Leto	Doplačilo [EUR]	Zavarovanje [EUR]	Skupaj [EUR]	DDV [EUR]	Skupaj z DDV [EUR]
2020	9.170	5.000	14.170	3.117	17.287
2021	25.880	12.000	37.880	8.334	46.214
2022	22.880	12.000	34.880	7.674	42.554
2023	19.880	12.000	31.880	7.014	38.894
2024	16.880	12.000	28.880	6.354	35.234
2025	13.880	12.000	25.880	5.694	31.574
2026	10.880	12.000	22.880	5.034	27.914
2027	7.880	12.000	19.880	4.374	24.254
2028	4.880	12.000	16.880	3.714	20.594
2029	1.880	12.000	13.880	3.054	16.934
2030	710	7.000	7.680	1.690	9.370

Pri določevanju stroškov zasebnega partnerja se upoštevajo vrednosti brez DDV, saj se predpostavlja, da si zasebnik DDV poračunava. Zasebnemu partnerju stroške predstavlja:

- stroški vzdrževanja koles in kolesarnic vključno s čiščenjem (ocenjeno na približno 5.000 EUR/leto);
- stroški delovanja serverja, podpora aplikaciji in stroški naročnin za delovanje SIM kartic koles (14.500 EUR/leto);
- stroški kombiniranega vozila za prevažanje koles (ocenjeno na približno 3.500 EUR/leto);
- stroški za podporo uporabnikom (ocenjeno na 3.500 EUR na leto);
- stroški 1 zaposlitve (ocenjeno na približno 18.000 EUR/leto).

Opredelitev zahtev za posamezen del je podrobneje opredeljena v poglavju 7.2. Prikaz stroškov po letih trajanja projekta je prikazan v naslednji tabeli. Predvideni stroški v letu 2020 in 2030 so manjši od stroškov v ostalih let trajanja projekta, saj sistem ne bo obratoval polni leti (gledano na projekt, trajanje projekta z začetkom avgusta 2020 in zaključkom julija 2030).

Tabela 13: Stroški upravljanja in vzdrževanja za zasebnega partnerja

Leto	Skupaj brez DDV [EUR]
2020	15.846
2021	44.697
2022	44.697
2023	44.697
2024	44.697
2025	44.697
2026	44.697
2027	44.697
2028	44.697
2029	44.697
2030	26.767

15.1.2 Prihodki projekta

V spodnjih preglednicah so prikazane projekcije letnih prihodkov pri delovanju projekta. Projekt prinaša v izvedbi po modelu JZP prihodke samo zasebnemu partnerju, in sicer prihodke zaradi izposoje koles, kar bo zasebnik zaračunaval v skladu s cenikom (ocenjena štartnina 0,25 EUR, 0,5 EUR/h izposoje), in zaradi trženja oglasnih prostorov, ki bodo na voljo na kolesih, kolesarskih postajališčih in v aplikaciji. Predvideno je, da bodo prihodki, tako s trženjem kot tudi z izposojjo, rastle s trajanjem projekta, ko bo projekt dodatno pridobival na prepoznavnosti.

Dodatno prihodke zasebnemu partnerju prinaša tudi doplačilo javnega partnerja, kot spodbudo zasebnemu partnerju za vstop v projekt, s katero se zasebnemu partnerju finančno upraviči izvedbo projekta.

Tabela 14: Prihodki zasebnega partnerja

Leta	Trženje [EUR]	Izposoja [EUR]	Doplačilo – JP [EUR]	Skupaj brez DDV [EUR]
2020	1.100	1.110	9.170	11.380
2021	7.040	7.770	25.880	40.690
2022	10.560	9.980	22.880	43.420
2023	14.780	12.200	19.880	46.860
2024	19.220	14.410	16.880	50.510
2025	23.070	16.630	13.880	53.580
2026	27.680	17.740	10.880	56.300
2027	31.820	18.850	7.880	58.550
2028	35.010	19.950	4.880	59.840
2029	35.010	19.950	1.880	56.840
2030	21.880	12.470	710	35.060

15.1.3 Finančna upravičenost projekta

Finančno upravičenost investicijskega projekta po modelu JZP smo analizirali z izračunom finančnih, in sicer notranje stopnje donosa, neto sedanje vrednosti in izračun relativne neto sedanje vrednosti. Pri izračunu omenjenih kazalnikov smo upoštevali metodo diskontiranja (DCF).

Podrobnejši izračuni in ugotovitve finančne analize so prikazani v prilogi 1. V spodnji preglednici so podani glavni finančni kazalci za izbrano varianto po modelu JZP, posebej z vidika javnega in zasebnega partnerja.

Tabela 15: Glavni finančni kazalci

Kazalnik	Financiranje projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva - VIDIK JAVNEGA PARTNERJA	Financiranje projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva - VIDIK ZASEBNEGA PARTNERJA
Finančna interna stopnja donosa (F-ISD; IRR)	neizračunljiva	7,061%
Finančna neto sedanja vrednost (F-NSV; NPV)	-265.478	10.571
Finančna relativna neto sedanja vrednost (F-RNSV; RNPV)	/	0,2710
Doba vračila sredstev (enostavna - finančni vidik)	0,00	6,30

Na podlagi izvedene finančne analize in izvedbe projekta zaključimo, da z vidika javnega partnerja projekt izkazuje kazalce finančne upravičenosti pod mejnimi vrednostmi upravičenosti.

Analiza finančne upravičenosti z vidika zasebnega partnerja sicer izkazuje finančno upravičenost izvedbe projekta zanj, vendar je potrebno pojasniti, da je bilo doplačilo javnega partnerja, ki zasebniku predstavlja del prihodkov, določeno na takšen način, da je zasebniku zagotovljena minimalna finančna upravičenost izvedbe projekta. Analiza upravičenosti za javnega partnerja pa, kot že zapisano, izkazuje finančno neupravičenost.

Kot navedeno, je iz finančnega vidika projekt javnega partnerja neupravičen. Vendar je potrebno pri tem izpostaviti, da predstavlja izvedba projekta vlaganje v infrastrukturo javnega značaja, ki ima širše družbene učinke, tako ima tudi projekt širši družbeni pomen. Projekt bo tako prispeval k širšim družbenim učinkom in imel široke družbene koristi, posledično zgolj vidik finančnih kazalnikov ni najbolj primeren za odločanje o upravičenosti projekta.

15.2 Ekonomska analiza

Pri ekonomski analizi, ki upošteva koristi investicije iz širšega družbenega, ekonomskega in gospodarskega vidika, je kot ekonomske koristi potrebno obravnavati tako neposredne kot tudi posredne učinke. Neposredni učinki se odražajo v samem poslovanju pri obratovanju sistema, posredni pa na učinke, ki jih obratovanje prinaša na družbo v širšem pomenu.

Koristi in stroške različnih učinkov je mogoče primerjati le v primeru skupne enote, v kateri so ti izraženi in ta enota je denarni ekvivalent ocenjenih koristi. Kriterij, po katerem odločamo ali posamezni projekt izvedemo ali ne je ta, da mora v svoji življenjski dobi prinašati pozitivne neto družbene koristi. Le na ta način je mogoče upravičiti uporabo (javnih) sredstev za izvedbo posameznega projekta. Pri vrednotenju učinkov projekta je potrebo upoštevati vse potencialne vplive, ki jih ta projekta ima, saj lahko na ta način ugotovimo, ali je projekt sprejemljiv tudi iz družbenega vidika. Družbeno-ekonomskih učinkov ni mogoče vedno denarno ovrednotiti, vendar jih je potrebno pri analizi upoštevati, saj lahko pomembno vplivajo na blaginjo ljudi.

Ekonomska analiza je bila izvedena z upoštevanjem spodaj navedenih denarnih učinkov:

- zmanjšanje eksternih stroškov motoriziranega prometa;
- zmanjšanje porabe goriva za promet;
- rast zaposlenosti.

Zmanjšanje eksternih stroškov motoriziranega prometa

Občanom in ostalim obiskovalcem bo na voljo sistem za izposajo mestnih koles brez prevzemno oddajnih mest, s katerim se bo lahko dopolnjeval obstoječi javni potniški promet (avtobusni, železniški) ali pa se bo uporabljal kot alternativa uporabi osebnih vozil, sploh v primeru pri opravljanju krajših poti. Delna zamenjava obstoječih načinov prevoza s kolesarstvom bo pomenila zmanjšanje izpusta emisij. Ocenjeni eksterni strošek prometa je za Slovenijo ocenjen na 23 EUR/100 km (vir: Eksterni strošek prometa, Lep et al, 2004). V teh stroških so zajeti stroškov zaradi nesreč, onesnaževanja okolja, podnebnih sprememb, hrupa in prometnih zastojev).

Zmanjšanje porabe goriva za promet

Zaradi manjše uporabe motoriziranega načina transporta je predvideno tudi zmanjšanje porabe goriva in posledičnega zmanjšanja izdatkov za gorivo. Upoštevalo se je ceno goriva brez dajatev in davka (glede na povprečje zadnjih let je to 0,6 EUR/l) pri povprečni kombinirani porabi osebnih avtomobilov 7 l/100 km, kar je za urbano območje, kjer so potrebna pogosta pospeševanja in zaviranja, dokaj realno.

Rast zaposlenosti

V okviru delovanja projekta je predvidena tudi rast zaposlenosti, saj bo projekt ustvaril eno zaposlitev za polni delovni čas.

Pri presoji izvedbe projekta so bile upoštevane tudi koristi, ki jih ni bilo mogoče izraziti v denarju. Med te koristi štejemo:

- prispevek k razvoju trajnostne mobilnosti in spremembi mobilne kulture;
- izboljšana kakovost življenjskega prostora v urbanem področju;
- povečati uporabo javnih prevoznih sredstev;
- povečati delež kolesarjev in ustvariti spodbudo občini za nadaljnje investiranje v razvoj kolesarske infrastrukture;
- povečanje aktivnosti občanov in ostalih obiskovalcev;
- pozitiven vpliv za zdravje občanov (boljša kakovost zraka in manj motečih dejavnikov v okolici, povišana aktivnost);
- omogočiti nadaljnji razvoj občine.

15.2.1 Ekonomska upravičenost projekta

Upravičenost investicijskega projekta smo analizirali z izračunom ekonomskih kazalnikov in sicer notranje stopnje donosa, neto sedanje vrednosti in izračun relativne neto sedanje vrednosti. Pri izračunu omenjenih kazalnikov smo upoštevali metodo diskontiranja (DCF).

Podrobnejši izračuni in ugotovitve ekonomske analize so prikazani v prilogi 2. V spodnji preglednici so podani glavni ekonomski kazalci za izbrano varianto po modelu JZP.

Tabela 16: Ekonomski kazalci investicije

Kazalnik	Financiranje projekta po modelu JZP
Ekonomska interna stopnja donosa (E-ISD; IRR)	14,141 %
Ekonomska neto sedanja vrednost (E-NSV; NPV)	52.911
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost (E-RNSV; RNPV)	1,6959
Doba vračila sredstev (enostavna - ekonomski vidik)	5,04

Na podlagi izvedene ekonomske analize izvedbe projekta zaključimo, da projekt izkazuje kazalce ekonomske upravičenosti nad mejnimi vrednostmi upravičenosti, saj družbene koristi projekta daleč presegajo vložke v investicijo.

Vključitev širših družbenih koristi v analizo upravičenosti namreč izkazuje pozitivne vrednosti izvedbe investicije, poleg tega so vrednosti tudi nad mejno vrednostjo ekonomske upravičenosti projekta.

Kot že navedeno, je iz finančnega vidika projekt za javnega partnerja neupravičen. Vendar je potrebno pri tem izpostaviti, da predstavlja projekt vlaganje v infrastrukturo javnega značaja, ki ima širše družbene učinke, tako ima tudi projekt širši družbeni pomen. Projekt bo tako prispeval k širšim družbenim učinkom in imel široke družbene koristi, posledično zgolj vidik finančnih kazalnikov ni najbolj primeren za odločanje o upravičenosti projekta. Zato je bil preverjen tudi ekonomski vidik izvedbe projekta, ki kot prikazano, izkazuje upravičenost izvedbe projekta.

16 Analiza tveganja in analiza občutljivosti

16.1 Analiza tveganja

Tveganja lahko razdelimo na finančna in nefinančna. Nefinančna tveganja v primeru izvajanja predmetnega projekta lahko opredelimo kot tveganja vezana na obdobje izvajanja predvidenih aktivnosti, ki so predvsem vezana na dobavo opreme in sprejetje predlaganih rešitev. Tveganja je možno omejiti z ustreznim načrtovanjem in nadzorom.

Na analizo tveganja lahko gledamo tudi kot na ocenjevanje verjetnosti, da s projektom ne bo doseženih pričakovanih učinkov. Če je mogoče to verjetnost številčno izraziti, se to 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). Ocenjujemo, da je verjetnost tveganja minimalna in da cilji projekta zaradi teh tveganj niso ogroženi.

16.2 Analiza občutljivosti

Analiza občutljivosti je analiza učinkov, ki so posledica spreminjanja ključnih stroškov in koristi investicije. Na podlagi izvedene analize je predstavljen vpliv sprememb ključnih parametrov upravičenosti projekta na celotno investicijo. Ključni stroški investicije z vidika javnega partnerja so obratovalni stroški. Po izvedbi projekta po modelu JZP javni partner nima obratovalnih prihodkov in stroškov investicijskih ukrepov, zato se pri analizi občutljivosti ni preverjalo vpliva sprememb teh dveh parametrov.

V sklopu analize smo analizirali vpliv spremembe obratovalnih stroškov investicije na finančno upravičenost projekta z vidika javnega partnerja. Ker Na podlagi relativne spremembe obratovalnih stroškov v nadaljevanju prikazujemo na kakšen način spremembe vplivajo na upravičenost projekta z vidika javnega partnerja.

V spodnji preglednici so podani rezultati izvedene analize občutljivosti za javnega partnerja po modelu JZP.

Tabela 17: Analiza občutljivost za izvedbo po modelu JZP – vidik javnega partnerja

Relativna sprememba operativnih stroškov	ISD ali IRR	NSV ali NPV	Relativna NSV
20%	neizračunljiva	-318.574	/
10%	neizračunljiva	-292.026	/
0%	neizračunljiva	-265.478	/
-10%	neizračunljiva	-238.930	/
-20%	neizračunljiva	-212.382	/

17 Predstavitev in razlaga rezultatov

V sklopu predmetnega projekta je predviden zagon in obratovanje sistema izposoje mestnih koles v Občini Slovenska Bistrica. Projekt stremi k pospešitvi prehoda na trajnostne oblike mobilnosti s posebnim poudarkom na povečanje uporabe koles in javnih prevoznih sredstev. To bo pripomoglo k izboljšanju kakovosti zraka v mestu in drugih kazalcev (hrup, prometni zastoji, ...) ter izboljšanega zdravja občanov oz. prebivalcev mesta.

Izvedba nameravanega projekta je smiselna, saj je analiza pokazala, da je projekt ekonomsko upravičen zaradi številnih družbenih koristi, ki opravičujejo oz. narekujejo izvedbo. Projekt sicer za javnega partnerja ne izkazuje finančne upravičenosti, kljub temu pa je zaradi omenjenih družbenih koristi izvedba projekta upravičena. Poleg denarno ovrednotenih družbenih koristi, bo izvedba projekta prinašala tudi številne druge že naštetih koristi, ki dodatno opravičujejo izvedbo.

Po opravljeni analizi ocenjujemo, da je model javno-zasebnega partnerstva, v primeru optimalnega vodenja JZP postopka in optimalnega poslovnega vodenja investicije, zelo gospodarna in finančno-ekonomsko smiselna izbira.

18 Priloge

- Priloga 1: Finančna analiza izbrane variante z vidika javnega in zasebnega partnerja;
- Priloga 2: Ekonomska analiza izbrane variante.

PRILOGA 1 - Model javno-zasebnega partnerstva - Finančni kazalniki donosnosti in upravičenosti investicije

JZP - vidik JP; javnega partnerja

VREDNOST z DDV (EUR)

zap. št.	leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2020	0	17.287	0	0	-17.287
1	2021	0	46.214	0	0	-46.214
2	2022	0	42.554	0	0	-42.554
3	2023	0	38.894	0	0	-38.894
4	2024	0	35.234	0	0	-35.234
5	2025	0	31.574	0	0	-31.574
6	2026	0	27.914	0	0	-27.914
7	2027	0	24.254	0	0	-24.254
8	2028	0	20.594	0	0	-20.594
9	2029	0	16.934	0	0	-16.934
10	2030	0	9.370	0	0	-9.370
SKUPAJ		0	310.819	0	0	-310.819

DISKONTIRANE VREDNOSTI (EUR)

zap. št.	leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2020	0	17.287	0	0	-17.287
1	2021	0	44.436	0	0	-44.436
2	2022	0	39.343	0	0	-39.343
3	2023	0	34.576	0	0	-34.576
4	2024	0	30.118	0	0	-30.118
5	2025	0	25.951	0	0	-25.951
6	2026	0	22.061	0	0	-22.061
7	2027	0	18.431	0	0	-18.431
8	2028	0	15.048	0	0	-15.048
9	2029	0	11.897	0	0	-11.897
10	2030	0	6.330	0	0	-6.330
SKUPAJ		0	265.478	0	0	-265.478

4%

Finančni kazalnik	Vrednost	Enota
Finančna interna stopnja donosa (F-ISD; IRR)	neizračunljiva	%
Finančna neto sedanja vrednost (F-NSV; NPV)	-265.478	EUR
Finančna relativna neto sedanja vrednost (F-RNSV; RNPV)	#DIV/0!	
Doba vračila sredstev (enostavna)	0,00	Leto

JZP - vidik ZP; zasebnega partnerja

VREDNOST z DDV (EUR)

zap. št.	leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2020	39.000	15.846	11.380	0	-43.466
1	2021	0	44.697	40.690	0	-4.007
2	2022	0	44.697	43.420	0	-1.277
3	2023	0	44.697	46.860	0	2.163
4	2024	0	44.697	50.510	0	5.813
5	2025	0	44.697	53.580	0	8.883
6	2026	0	44.697	56.300	0	11.603
7	2027	0	44.697	58.550	0	13.853
8	2028	0	44.697	59.840	0	15.143
9	2029	0	44.697	56.840	0	12.143
10	2030	0	26.767	35.030	0	8.263
SKUPAJ		39.000	444.884	513.000	0	29.116

DISKONTIRANE VREDNOSTI (EUR)

zap. št.	leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2020	39.000	15.846	11.380	0	-43.466
1	2021	0	42.978	39.125	0	-3.853
2	2022	0	41.325	40.144	0	-1.180
3	2023	0	39.735	41.658	0	1.923
4	2024	0	38.207	43.176	0	4.969
5	2025	0	36.737	44.039	0	7.301
6	2026	0	35.324	44.495	0	9.170
7	2027	0	33.966	44.493	0	10.527
8	2028	0	32.659	43.725	0	11.065
9	2029	0	31.403	39.935	0	8.532
10	2030	0	18.083	23.665	0	5.582
SKUPAJ		39.000	366.264	415.835	0	10.571

4%

Finančni kazalnik

Finančni kazalnik	Vrednost	Enota
Finančna interna stopnja donosa (F-ISD; IRR)	7,061%	%
Finančna neto sedanja vrednost (F-NSV; NPV)	10.571	EUR
Finančna relativna neto sedanja vrednost (F-RNSV; RNPV)	0,2710	
Doba vračila sredstev (enostavna)	6,30	LET

PRILOGA 2 - Model javno-zasebnega partnerstva - Ekonomski kazalniki upravičenosti investicije

JZP

VREDNOST PO TEKOČIH CENAH (EUR)

zap. št.	leto	Investicijski stroški	Stroški	Prihodki in koristi	Ostane vrednosti	Neto ekonomski tok
0	2020	31.200	16.677	4.955	0	-42.922
1	2021	0	45.357	27.298	0	-18.060
2	2022	0	45.357	35.593	0	-9.764
3	2023	0	45.357	44.598	0	-759
4	2024	0	45.357	53.813	0	8.456
5	2025	0	45.357	62.448	0	17.091
6	2026	0	45.357	69.451	0	24.093
7	2027	0	45.357	75.983	0	30.626
8	2028	0	45.357	81.556	0	36.199
9	2029	0	45.357	81.556	0	36.199
10	2030	0	27.014	50.826	0	23.812
SKUPAJ		31.200	451.907	588.077	0	104.970

DISKONTIRANE VREDNOSTI (EUR)

zap. št.	leto	Investicijski stroški	Stroški	Prihodki in koristi	Ostane vrednosti	Neto ekonomski tok
0	2017	31.200	16.677	4.955	0	-42.922
1	2018	0	43.198	25.998	0	-17.200
2	2019	0	41.140	32.284	0	-8.857
3	2020	0	39.181	38.525	0	-656
4	2021	0	37.316	44.272	0	6.957
5	2022	0	35.539	48.930	0	13.391
6	2023	0	33.846	51.825	0	17.979
7	2024	0	32.235	54.000	0	21.765
8	2025	0	30.700	55.200	0	24.501
9	2026	0	29.238	52.572	0	23.334
10	2027	0	16.584	31.203	0	14.619
SKUPAJ		31.200	355.653	439.764	0	52.911

5%

ekonomski kazalnik	vrednost	enota
Ekonomska interna stopnja donosa (E-ISD; IRR)	14,141%	%
Ekonomska neto sedanja vrednost (F-NSV; NPV)	52.911	EUR
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost (F-RNSV; RNPV)	1,6959	
Doba vračila sredstev (enostavna - ekonomski vidik)	5,04	LET