



MESTNA OBČINA KRANJ

Slovenski trg 1

4000 Kranj

PROJEKT:

---

**PODELITEV KONCESIJE ZA UPRAVLJANJE JAVNIH PARKIRNIH  
POVRŠIN V MESTNI OBČINI KRANJ**

---

OCENA IZVEDLJIVOSTI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA



<i>Naročnik:</i>	MESTNA OBČINA KRANJ
<i>Projekt:</i>	»Podelitev koncesije za upravljanje javnih parkirnih površin v Mestni občini Kranj«
<i>Dokument:</i>	Ocena izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva
<i>Kranj in datum:</i>	Kranj, avgust 2012



---

**PODPISI**

---

**INVESTITOR**

<b>NAZIV</b>	Mestna občina Kranj
<b>NASLOV</b>	Slovenski trg 1, 4000 Kranj
<b>ODGOVORNA OSEBA</b>	g. Mohor Bogataj, župan
     Kranj, avgust 2012	          Kranj, avgust 2012  (Žig in podpis)

**IZDELOVALEC OCENE IZVEDLJIVOSTI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA**

<b>NAZIV</b>	JHP projektne rešitve d.o.o.
<b>NASLOV</b>	Cesta talcev 5, 1230 Domžale
<b>ODGOVORNA OSEBA</b>	mag. Jana Habjan Piletič, direktorica
     Domžale, avgust 2012	          Domžale, avgust 2012  (Žig in podpis)

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

<b>NAZIV</b>	Mestna občina Kranj
<b>NASLOV</b>	Slovenski trg 1, 4000 Kranj
<b>ODGOVORNA OSEBA</b>	g. Mohor Bogataj, župan
     Kranj, avgust 2012	          Kranj, avgust 2012  (Žig in podpis)



---

## DEFINICIJE KLJUČNIH POJMOV

---

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

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

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

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

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

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

»**Koncesijsko razmerje**« je dvostransko pravno razmerje med Mestno občino Kranj kot koncedentom in pravno ali fizično osebo kot koncesionarjem (zasebni partner), v katerem koncedent podeli koncesionarju posebno ali izključno pravico izvajati gospodarsko javno službo oziroma drugo dejavnost v javnem interesu, kar vključuje tudi postavitev/prenovo naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu.

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



---

## KAZALO VSEBINE

---

PODPISI.....	2
<i>INVESTITOR</i> .....	2
<i>IZDELOVALEC OCENE IZVEDLJIVOSTI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA</i> .....	2
<i>OSEBE ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE</i> .....	2
DEFINICIJE KLJUČNIH POJMOV .....	3
KAZALO VSEBINE .....	4
KAZALO TABEL .....	6
KAZALO SLIK.....	6
<b>1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN OSTALIH ODGOVORNIH OSEBAH .....</b>	<b>7</b>
1.1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU.....	7
1.2. OSNOVNI PODATKI O IZDELOVALCU OCENE IZVEDLJIVOSTI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA .....	8
1.3. OSNOVNI PODATKI O OSEBAH ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE PROJEKTNE IN INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE .....	8
<b>2. UVOD.....</b>	<b>9</b>
2.1. PREDSTAVITEV PROJEKTA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA .....	9
<b>3. PРАВNA PODLAGA .....</b>	<b>13</b>
<b>4. IDENTIFIKACIJA JAVNEGA INTERESA .....</b>	<b>15</b>
4.1. STRATEGIJE IN RAZVOJNI PROGRAMI, KI SO V SKLADU S CILJI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	15
4.1.1. <i>Strategija trajnostnega razvoja Mestne občine Kranj 2009-2023</i> .....	15
4.1.2. <i>Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS)</i> .....	16
4.1.3. <i>Program reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji</i> .....	17
<b>5. OPIS IN CILJI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....</b>	<b>18</b>
5.1. OPIS OBSTOJEČEGA STANJA S TEHNIČNIMI POSTAVKAMI .....	18
5.1.1. <i>Parkiranje brez časovne omejitve</i> .....	18
5.1.2. <i>Parkirišča z modro cono</i> .....	19
5.1.3. <i>Parkirišča v starem mestnem jedru in na površinah v območju za pešce</i> .....	20
5.2. PREDSTAVITEV SKLOPOV PARKIRIŠČ, KI SO PREDMET PROJEKTA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA ..	23
5.3. PRIKAZ OBRATOVANJA AVTOMATSKO VHODNO - IZHODNEGA KONTROLNEGA SISTEMA V MESTNEM JEDRU 24	
5.3.1. <i>Ureditev parkiranja v mestnem jedru</i> .....	24
5.3.2. <i>Funkcije parkirnega sistema:</i> .....	24
5.3.3. <i>Avtomataska blagajna</i> .....	24
5.3.3.1. <i>Plačevanje z bančnimi karticami</i> .....	25
5.3.3.2. <i>Plačevanje s parkirno kartico</i> .....	25
5.3.3.3. <i>Plačevanje z gotovino</i> .....	25
5.3.3.4. <i>Plačevanje z Moneto</i> .....	25
5.3.4. <i>Nadzorni center</i> .....	26



---

5.3.4.1.	Strojna oprema.....	26
5.3.4.2.	Funkcije.....	26
5.3.5.	<i>Video nadzor</i> .....	26
5.4.	PRIKAZ OBRATOVANJA AVTOMATSKO VHODNO - IZHODNEGA KONTROLNEGA SISTEMA NA JAVNIH PARKIRIŠČIH.....	27
5.4.1.	<i>Ureditev javnih parkirišč z zapornicami</i> .....	27
5.4.2.	<i>Avtomatska blagajna</i> .....	27
5.4.3.	<i>Usmerjevalni sistem</i> .....	27
5.4.4.	<i>Nadzorni center</i> .....	28
5.4.4.1.	Strojna oprema.....	28
5.4.4.2.	Funkcije.....	28
5.5.	NAMEN IN TERMINSKI OKVIR INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	28
5.5.1.	<i>Namen investicijskega projekta javno-zasebnega partnerstva</i> .....	28
5.5.2.	<i>Časovne aktivnosti prevzema/nadgradnje parkirnih površin v MOK</i> .....	29
5.6.	RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO.....	29
5.7.	OCENA VREDNOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	30
5.8.	VIRI FINANCIRANJA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	31
<b>6.</b>	<b>OPREDELITEV JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....</b>	<b>32</b>
6.1.	OSNOVNE ZNAČILNOSTI, PREDNOSTI IN SLABOSTI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	32
6.1.1.	<i>Glavne ekonomske značilnosti javno-zasebnega partnerstva</i> .....	33
6.1.2.	<i>Prednosti javno-zasebnega partnerstva</i> .....	34
6.2.	OBLIKE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	35
6.2.1.	<i>Javno-naročniško partnerstvo</i> .....	35
6.2.2.	<i>Koncesijsko partnerstvo</i> .....	36
6.3.	PREDLOG OPTIMALNEGA MODELA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	37
6.4.	TEMELJNA NAČELA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	39
<b>7.</b>	<b>SWOT ANALIZA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....</b>	<b>41</b>
7.1.	OPREDELITEV SWOT ANALIZE.....	41
7.2.	SWOT ANALIZA KONCESIJSKEGA MODELA BOT.....	42
<b>8.</b>	<b>IZHODIŠČA ZA IZRAČUN FINANČNO-EKONOMSKIH KAZALNIKOV S POVZETKOM TRŽNIH MOŽNOSTI.....</b>	<b>44</b>
8.1.	IZHODIŠČA IN PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA.....	44
8.1.1.	<i>Projekcija prihodkov projekta javno-zasebnega partnerstva</i> .....	44
8.1.2.	<i>Projekcija stroškov projekta javno-zasebnega partnerstva</i> .....	47
8.2.	POVZETEK ANALIZE TRŽNIH MOŽNOSTI.....	48
<b>9.</b>	<b>FINANČNO-EKONOMSKA ANALIZA.....</b>	<b>50</b>
9.1.	POVZETEK FINANČNO-EKONOMSKE ANALIZE.....	50
9.2.	OPIS FINANČNIH KAZALNIKOV.....	52
9.3.	IZRAČUN FINANČNO-EKONOMSKIH KAZALNIKOV PROJEKTA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	53
9.3.1.	<i>Ocena prihodkov in stroškov poslovanja projekta javno-zasebnega partnerstva</i> .....	53
9.3.1.1.	<i>Ocena prihodkov in stroškov poslovanja zasebnega partnerja v projektu javno-zasebnega partnerstva</i> .....	53
9.3.2.	<i>Likvidnosti tok poslovanja projekta javno-zasebnega partnerstva</i> .....	55
9.3.2.1.	<i>Likvidnostni tok poslovanja zasebnega partnerja v projektu javno-zasebnega partnerstva</i> .....	55

---



---

9.3.3.	<i>Finančni tok poslovanja projekta javno-zasebnega partnerstva</i> .....	58
9.3.3.1.	Finančni tok poslovanja zasebnega partnerja v projektu javno-zasebnega partnerstva.....	58
9.3.4.	<i>Neto sedanja vrednost projekta javno-zasebnega partnerstva</i> .....	61
9.3.4.1.	Neto sedanja vrednost zasebnega partnerja v projektu javno-zasebnega partnerja .....	61
9.3.5.	<i>Ekonomska analiza stroškov in koristi projekta javno-zasebnega partnerstva</i> .....	62
9.3.5.1.	Faza 1 – davčni popravki .....	62
9.3.5.2.	Faza 2 – popravki zaradi eksternalij .....	63
9.3.5.3.	Faza 3 – od tržnih do obračunskih cen.....	63
9.3.5.4.	Diskontiranje.....	64
9.3.5.5.	Izračun ekonomske stopnje donosnosti .....	64
9.4.	ANALIZA TVEGANJ .....	68
10.	<b>POVZETEK IN UGOTOVITVE</b> .....	<b>71</b>

## KAZALO TABEL

---

TABELA 1: PRIKAZ ŠTEVILA CELOTNE PARKIRNE OPREME TER LASTNIŠTVA NAD NJO.....	12
TABELA 2: PRIKAZ OPREMLJENOSTI JAVNIH PARKIRIŠČ S PARKIRNO OPREMO V MESTNI OBČINI KRANJ .....	23
TABELA 3: PREDVIDEN ČASOVNI OKVIR IZVEDBE PROJEKTA PO MODELU JZP .....	29
TABELA 4: OCENA STROŠKOV NAJEMA PARKIRNE OPREME NA MESEC IN NA LETO .....	30
TABELA 5: PRIKAZ FIKSNEGA STROŠKOVNEGA DELA UPORABNINE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA .....	31
TABELA 6: CILJI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	33
TABELA 7: PRIKAZ PRIHODKOV POSLOVANJA OD PRODAJE PARKIRNINE NA LETO ZA POSAMEZNA PARKIRIŠČA .....	45
TABELA 8: PRIKAZ PREDVIDENEGA ŠTEVILA VHODOV AVTOMOBILOV NA PARKIRIŠČA BREZ ČASOVNE OMEJITVE PARKIRANJA.....	46
TABELA 9: PRIKAZ PREDVIDENIH PRIHODKOV IZ POSLOVANJA PARKIRIŠČ MODRE CONE V MESTNEM JEDRU KRANJA .....	46
TABELA 10: STROŠKI UPRAVLJANJA IN VZDRŽEVANJA JAVNIH PARKIRIŠČ V MESTNI OBČINI KRANJ NA LETO V EUR.....	47
TABELA 11: POVZETEK KLJUČNIH PARAMETROV POSLOVANJA ZASEBNEGA PARTNERJA.....	49
TABELA 12: OCENA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA ZASEBNEGA PARTNERJA V PROJEKTU JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA ..	53
TABELA 13: LIKVIDNOSTNI TOK POSLOVANJA ZASEBNEGA PARTNERJA V PROJEKTU JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	55
TABELA 14: FINANČNI TOK POSLOVANJA ZASEBNEGA PARTNERJA V PROJEKTU JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA .....	58
TABELA 15: NETO SEDANJA VREDNOST ZASEBNEGA PARTNERJA V PROJEKTU JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA .....	61
TABELA 16: KLJUČNI FINANČNI KAZALNIKI POSLOVANJA ZASEBNEGA PARTNERJA V PROJEKTU JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA .....	62
TABELA 17: ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI PROJEKTA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA .....	65
TABELA 18: ANALIZA TVEGANJ ZA OBRAVNAVAN PROJEKT JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	69
TABELA 19: KLJUČNE POSTAVKE IN FINANČNO-EKONOMSKI KAZALNIKI PROJEKTA PO MODELU JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA .....	72

## KAZALO SLIK

---

SLIKA 1: PRIKAZ PARKIRIŠČ, KJER POTEKA »MODRA CONA« .....	21
---	----



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

## 1.1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU

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



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

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

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

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





---

## 2. UVOD

---

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

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

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

Namen študije je:

- izvesti prikaz upravičenosti projekta v okviru javno-zasebnega partnerstva,
- preveriti obstoj javnega interesa in ostalih elementov pogojenih za izvedbo projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva,
- raziskati možne načine izvedbe javno-zasebnega partnerstva za konkretni projekt,
- opredeliti temeljne pravne elemente javno-zasebnega partnerstva, vključno s SWOT<sup>1</sup> analizo predmetnih modelov javno-zasebnega partnerstva in opredeliti podlage za vsebino odloka o javno-zasebnem partnerstvu,
- opredeliti optimalni model in obliko javno-zasebnega partnerstva za konkretni projekt.

### 2.1. PREDSTAVITEV PROJEKTA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

---

Predmet projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva je prevzem<sup>2</sup> upravljanja javnih parkirnih površin<sup>3</sup> v Mestni občini Kranj s strani zasebnega partnerja, ki bo izbran skladno s temeljnimi načeli javno-zasebnega partnerstva in javnega naročanja na javnem razpisu. Ključnega pomena pri izvedbi

---

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

<sup>2</sup> Predmetni dokument »Ocena izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva« vključuje zgolj prevzem postavljene parkirne opreme ter samo navaja možnost dodatne postavitve oziroma nadgradnje obstoječih parkirnih površin v Mestni občini Kranj.

<sup>3</sup> Med parkirne površine uvrščamo parkirna mesta zagrajena z zapornicami ter nameščenimi parkirnimi avtomati, parkirišča ob prometnih cestah v t.i. »modri coni«, potopne stebričke za vstop in izstop osebnih vozil v samem mestnem jedru ter vsa parkirna oprema, ki je nujno potrebna za izvajanje dejavnosti storitev oddajanja parkirišč.



javno-zasebnega partnerstva je sledenje načelu transparentnosti, enakopravne obravnave potencialnih ponudnikov, zagotavljanje gospodarnosti.

Iz vpogleda v trenutno stanje na področju upravljanja parkirnega sistema v Mestni občini Kranj je razvidno, da podjetje LF3M, podjetje za razvojno, laboratorijsko, proizvodno, trgovsko in servisno dejavnost ter inženiring d.o.o., upravlja s sledečo infrastrukturo namenjeno parkiranju na javnih parkirnih površinah v Mestni občini Kranj:

- avtomatske blagajne<sup>4</sup>;
- zapornice;
- usmerjevalne sisteme;
- parkirne avtomate;
- potopne stebričke;
- čitalce brezkontaktnih kartic;
- računalniški sistem s strojno in programsko opremo;
- programska in strojna oprema za upravljanje in nadzor iz nadzornega centra;
- brezžična povezava z GSM modemom.

Zasebni partner bo po pravnomočno zaključenem postopku izbora na podlagi javnega razpisa, v sklenjenem razmerju javno-zasebnega partnerstva prevzel v upravljanje izključno parkirno opremo, katera bo opredeljena v javnem razpisu za izbor zasebnega partnerja ter z njo razpolagal, jo upravljal in nadgrajeval za obdobje 15. let, z možnostjo podaljšanja, ki bo opredeljeno v pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu. Vprašanje morebitnih dodatnih potencialov za izboljšanje delovanja sistema ali povečanja kapacitet je predmet opredelitve v okviru javnega razpisa, kjer se navedeni vidiki lahko ustrezno pravno in ekonomsko ovrednotijo.

Poleg opisa obstoječe infrastrukture je ključnega pomena obstoječa in potencialna kapaciteta javnih parkirnih površin, ki so aplikativne za konkretni projekt. Z vpogledom v obstoječe parkirne kapacitete na javnih parkirnih mestih je razvidno, da je v Mestni občini Kranj na voljo 134 parkirnih mest v območju kratkotrajnega parkiranja in 372 parkirnih prostorov, kjer trajanje parkiranja ni časovno omejeno, torej trenutno je na voljo skupno 506 javnih parkirnih mest.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Trenutni koncesionar ima sklenjene pogodbe z mobilnimi operaterji za plačevanje z GSM aparati, sklenjene pogodbe z vsaj tremi izdajatelji plačilno-kreditnih kartic ter možnost plačevanja parkirnine s parkirnimi karticami, ki jih izda Mestna občina Kranj.

<sup>5</sup> Javne parkirne površine, kjer se plačuje parkirna, so vsi s predpisano prometno signalizacijo označeni deli vozišča, namenjeni parkiranju vozil.



---

Območje kratkotrajnega parkiranja obsega naslednja parkirišča:

- parkirišče na Slovenskem trgu;
- del Gregorčičeve ulice;
- od križišča s Stritarjevo ulico do križišča s Koroško cesto;
- na skali;
- na Bleiweisovi cesti pred poslovno stavbo Gorenjske banke in
- vzdolžni parkirni prostori, ki mejijo na parkirišče na Hujah, ob Likozarjevi cesti.

Parkirišča, na katerih trajanje parkiranja časovno ni omejeno obsega:

- ploščad med stavbo Mestne občine Kranj in restavracijo Brioni (parc. št. 280/1, k.o. Kranj);
- parkirišče na Hujah ob Likozarjevi cesti (parc. št. 60/4, k.o. Huje);
- parkirišče pri »Zlati ribi« (parc. št. 423/3, 994/0, obe k.o. Kranj);<sup>6</sup>
- parkirišče pri »Čebelici« (parc. št. 101, k.o. Kranj);
- parkirišče pri Zdravstvenem domu Kranj (parc. št. 904/1, k.o. Kranj).

Na vseh predmetnih parkiriščih v Mestni občini Kranj se plačuje parkirnina<sup>7</sup>, razen za posamezna parkirna mesta, za katera so sklenjene najemne pogodbe. Imetniki dovolilnic za vožnjo, ustavljanje in parkiranje v območju za pešce, lahko brezplačno parkirajo na parkiriščih, kjer parkiranje časovno ni omejeno, razen na parkirišču pri Zdravstvenem domu Kranj. Na vseh parkiriščih v Mestni občini Kranj, z izjemo parkirišča pri »Zdravstvenem domu«, je v času med 17.00 in 08.00 uro rezervirano za stanovalce starega mestnega jedra, ki imajo v območju za pešce stalno ali začasno prebivališče.

Z namenom strnitve navedenega se glede na opisane infrastrukturne kapacitete na trenutnem območju urejanja javnih parkirnih površin v Mestni občini Kranj v nadaljevanju poda tabelarični prikaz obstoječe parkirne opreme (število posameznih kosov) ter lastništvo predmetne infrastrukture.

---

<sup>6</sup> Parkirišče pri »Zlati ribi« trenutno ne obratuje in zato tudi ni vključeno v kasnejšo finančno-ekonomsko analizo.

<sup>7</sup> Parkirnine, v skladu z Odredbo o določitvi javnih parkirnih površin, kjer se plačuje parkirnina, njena višina in način plačevanja, ni potrebno plačevali invalidnim osebam, v kolikor imajo veljavne parkirane karte.

*Tabela 1: Prikaz števila celotne parkirne opreme ter lastništva nad njo*

Parkirna oprema	Število kosov	Lastništvo nad parkirno opremo	
		LF3M d.o.o. <sup>8</sup>	Mestna občina Kranj
Avtomatska blagajna	6	/	6
Zapornice	12	/	12
Usmerjevalni sistem	5	/	5
Parkirni avtomat	6	6	/
Vstopno-izstopni steber	19	1	18
Potopni stebrički	9	/	9
<b>SKUPAJ</b>	<b>57</b>	<b>7</b>	<b>50</b>

*Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.*

<sup>8</sup> Podjetje, ki trenutno razpolaga s javnimi parkirišči v Mestni občini Kranj ter skrbi za njihovo brezhibno delovanje.



---

### 3. PRAVNA PODLAGA

---

V okviru navedenega projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva je ključnega pomena preverba ali so izpolnjeni obligatorni zakonski elementi<sup>9</sup> za nastanek in obstoj javno-zasebnega partnerstva in sicer: obstoj javnega interesa, delitev tveganj med javnega in zasebnega partnerja, obstoj interesa s strani ključnih strank torej javnega in zasebnega partnerja za realizacijo projekta. V kolikor se na ustreznih pravnih podlagah izkaže, da je ureditev vprašanja upravljanja javnih parkirnih površin v Mestni občini Kranj utemeljena z javnim interesom, da gre hkrati z ureditvijo pravic in obveznosti razdeljenih med javnega in zasebnega partnerja za preplet gospodarnega, sprejemljivega in obvladljivega načina delitve tveganj ter da tako javni kot zasebni partner ugotavljata podlage za izvedljivost projekta, gre zaključiti, da so podane pravne podlage za umestitev projekta v okvir definicije javno-zasebnega partnerstva.

Pri izdelavi študije so bili upoštevani sledeči predpisi:

- Zakon o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list št. 127/2006, v nadaljevanju: ZJZP);
- Zakon o gospodarskih javnih službah (Uradni list št. 32/1993, 30/1998-ZZLPPO, 127/2006-ZJZP in 38/2010-ZUKN, 57/2011);
- Zakon o javnem naročanju (Uradni list št. 128/2006, 16/2008, 19/2010, 18/2011, 43/2012 Odl.US: U-I-211/11-26);
- Zakon o izvrševanju proračunov Republike Slovenije za leti 2011 in 2012 (Uradni list RS, št. 96/2010, 4/2011, 45/2011 Odl.US: U-I-1/11-15, 22/2012-ZUKN-C, 37/2012);
- Zakon o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/2011 – UPB4);
- Zakon o davku na dodano vrednost (Uradni list RS, št. 13/2011 – UPB3, 18/2011, 78/2011, 38/2012);
- Zakon o graditvi objektov (Uradni list RS, št. 102/2004 (14/2005 - popr.), 92/2005-ZJC-B, 93/2005-ZVMS, 111/2005 Odl.US: U-I-150-04-19, 120/2006 Odl.US: U-I-286/04-46, 126/2007, 57/2009 Skl.US: U-I-165/09-8, 108/2009, 61/2010-ZRud-1 (62/2010 popr.), 20/2011 Odl.US: U-I-165/09-34, 57/2012 odslej ZGO-1);
- Zakon o financiranju občin (Uradni list RS, št. 123/2006, 101/2007 Odl.US: U-I-24/07-66, 57/2008, 94/2010-ZIU, 36/2011, 40/2012-ZUJF);
- Zakon o integriteti in preprečevanju korupcije (Uradni list RS, št. 69/2011-UPB2);
- Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/2010, 48/2012);

---

<sup>9</sup> Predvsem 2. in 7. člena ZJZP.



- 
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavanje investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010);
  - Odlok o Svetu Vlade Republike Slovenije za javno-zasebno partnerstvo (Uradni list RS, št. 61/2007, 36/2009);
  - Odlok o ureditvi in pravilih cestnega prometa v Mestni občini Kranj (Uradni list RS, št. 55/2011);
  - Pravilnik o vsebini upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva (Uradni list RS, št. 32/2007);
  - Pravilnik o vsebini in načinu vodenja evidenc projektov javno-zasebnega partnerstva in sklenjenih pogodb v okviru javno-zasebnega partnerstva (Uradni list RS, št. 56/2007 – UPB1);
  - Odredba o spremembi in dopolnitvi Odredbe o določitvi območja javnih parkirnih površin, kjer se plačuje parkirnina, njena višina in način plačevanja, št. 354-41/2011-46/07 sprejeta dne 02.06.2011;
  - Direktiva 2004/18/ES z dne 31.03.2004;
  - Obligacijski zakonik (Uradni list RS, št. 97/2007-UPB1).



---

## 4. IDENTIFIKACIJA JAVNEGA INTERESA

---

Da je projekt »Podelitev koncesije za upravljanje javnih parkirnih površin v Mestni občini Kranj« upravičljiv na nacionalni ravni, o tem pričajo številni nacionalni programi in resolucije. Omenjene programe oziroma resolucije smo povzeli v nadaljevanju dokumenta.

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

---

#### 4.1.1. Strategija trajnostnega razvoja Mestne občine Kranj 2009-2023

Predmetni projekt, torej sklenitev javno-zasebnega partnerstva za podelitev koncesije za upravljanje javnih parkirnih površin v Mestni občini Kranj je ključnega pomena, saj neurejeno parkiranje in promet lahko povzroča:

- prometni kaos,
- slabo parkirno politiko, ki negativno vpliva na družbene trende, bivalno in prometno kulturo meščanov in obiskovalcev mesta Kranj,
- nezadostno zagotovitev javnih parkirnih površin, ki omogočajo osnove za uspešno urejanje mirujočega prometa v Mestni občini Kranj,
- povečanje nedovoljenega parkiranja po pločnikih in zelenicah,
- mesto z neustrezno parkiranimi avtomobili v mestnim jedru in centru mesta, kar ovira varnost meščanov in obiskovalcev ter povzroča oviro pri nadaljnjem razvoju in upravljanju mesta.

Ugotavlja se, da je konkretni projekt skladen z *Ukrepom 4.2. – »Stari Kranj – dostopen in urejen«*, kjer razvojni motiv obnove starega mestnega jedra pomeni izboljšati kakovost bivanja in poslovanja v Starem Kranju, še zlasti povečati število parkirnih površin, izboljšati dostopnost, varnost z vidika evakuacijskih in požarnih poti ter ohraniti avtentičnost podobe mestnega jedra in kulture bivanja. Dvig kakovosti prostora in dostopnosti bo lahko sprožil intenzivnejšo in bolj kakovostno trgovsko in turistično ponudbo ter nov spekter različnih oblik druženja in javnih prireditev, ki se glede na primernost in namen lahko odvijajo v starem mestnem jedru.

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



hkrati nudijo zadostno mobilnost in komoditeto meščanov. Zraven večjih pomembnih investicij zajema ukrep tudi izgradnjo parkirnih površin (odprtih parkirnih mest in parkirnih hiš) ter izgradnjo druge potrebne infrastrukture, ki bo omogočala izvedbo trajnostne prometne politike v Mestni občini Kranj.

#### 4.1.2. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS)

Izvajanje prometne politike v Republiki Sloveniji bo učinkovito v povezavi z izvajanjem Strategije prostorskega razvoja Slovenije v smislu racionalnega in učinkovitega prostorskega razvoja. Javni interes je povezan s socialnimi in ekološkimi razlogi. Mestna občina Kranj se je v skladu s številnimi sprejetimi dokumenti zavezala zagotavljati osnovne možnosti mobilnosti njenim prebivalcev in obiskovalcem predvsem zaradi izobraževanja in dela, pa tudi zaradi dostopnosti do zdravstvenih in oskrbnih storitev v samem mestnem jedru, z oskrbo zadostnih parkirnih površin. Hkrati tudi spremenjene razmere na trgu, velika ponudba različnih izdelkov oziroma storitev s krajšimi življenjskimi cikli, zadovoljevanje želja in potreb kupca, koncept proizvodnje brez zalog itd. zahteva od dobaviteljev oskrbo manjših količin materiala v krajših časovnih intervalih. Kakovostna logistična storitev, v našem primeru parkirišča v samem mestnem jedru Kranja, pomeni zanesljivost, enostavno naročanje, sledljivost blaga, prilagodljivost glede količine, pravočasnost dobave, nepoškodovanost tovora itd.

##### Cilji prometne politike:

Splošni cilji prometne politike na nacionalni ravni so prioritarno razvrščeni na sledeč način:

- internalizacija zunanjih stroškov, ki jih povzroča promet,
- doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor,
- povečanje prometne varnosti in varovanja,
- vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev ter interesov,
- ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti,
- zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta ter javnih parkirnih površin v samem jedru mesta in ožjem centru mesta,
- optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov,
- vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva,
- deregulacija posameznih podsistemov prometa in prodaja državnih lastniških deležev, skladno z obstoječo zakonodajo, kjer ni ogrožen javni interes, zasebni ponudniki pa z načelom tržnega gospodarstva lahko zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti in dostopnosti ne sme znižati,





- natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi.

#### 4.1.3. Program reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji

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

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

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



---

## 5. OPIS IN CILJI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

---

### 5.1. OPIS OBSTOJEČEGA STANJA S TEHNIČNIMI POSTAVKAMI<sup>10</sup>

---

V Mestni občini Kranj je na razpolago 130 parkirnih prostorov, ki spadajo v režim kratkotrajnega parkiranja (»modra cona«<sup>11</sup>), za kar je potrebno plačati parkirnino. Parkiranje v območju kratkotrajnega parkiranja je časovno omejeno na največ 120 minut od prihoda na parkirišče.

Parkirnina se na javnih parkirnih površinah v območju kratkotrajnega parkiranja obračunava vsak delovnik, od ponedeljka do petka med 07.00 uro in 17.00 uro. Ob sobotah, nedeljah in praznikih, se parkirnina ne obračunava. Imetnikom veljavne parkirne karte za invalidne osebe, ni potrebno obračunavati parkirnine.

#### 5.1.1. Parkiranje brez časovne omejitve

Na območjih brez časovne omejitve, ki jih predstavljajo parkirišče »Čebelica«, parkirišče na »Hujah« ob Likozarjevi cesti, parkirišče med stavbo Mestne občine Kranj in restavracijo Brioni in parkirišče pred »Zdravstvenim domom Kranj«, je potrebno plačevati parkirnino, vendar čas trajanja parkiranja ni omejen. Prva ura parkiranja je brezplačna na parkirišču med stavbo Mestne občine Kranj in restavracijo Brioni ter na parkirišču pri »Zdravstvenem domu«, vsaka začetna nadaljnja ura se obračuna v višini 1,0 EUR. Za ostali parkirišči brez časovne omejitve (Parkirišče »Čebelica« in parkirišče na »Hujah« ob Likozarjevi cesti) pa velja, da sta prvi dve uri parkiranja brezplačni, vsaka

---

<sup>10</sup> Trenutno ima Mestna občina Kranj z zasebnim podjetjem LF3M d.o.o. od oktobra 2009 sklenjeno pogodbo o pobiranju parkirnine s parkirnimi avtomati z gotovino, GSM, parkirnimi karticami Mestne občine Kranj in plačilno-kreditnimi karticami. Ta pogodba obvezuje zasebno podjetje, da skupni prihodek od poslovanja parkirišč na modri coni deli z Mestno občino Kranj po naslednjem ključu:

- 35% prihodka Mestna občina Kranj, 65% prihodka zasebnik, če je stopnja plačane zasedenosti nad 30%,
- 30% prihodka Mestna občina Kranj, 70% prihodka zasebnik, če je stopnja plačane zasedenosti od 25-30%,
- 25% prihodka Mestna občina Kranj, 75% prihodka zasebnik, če je stopnja plačane zasedenosti od 20-25%,
- 15% prihodka Mestna občina Kranj, 85% prihodka zasebnik, če je stopnja plačane zasedenosti od 15-20%,
- 0% prihodka Mestna občina Kranj, 100% prihodka zasebnik, če je stopnja plačane zasedenosti manjša od 15%.

Glede na optimalni prikaz predvidenega poslovanja zasebnega partnerja je tovrstna delitev po ključu iz nadaljnje finančno-ekonomske analize izpuščena, vsekakor pa se nakazuje možnost delitve prihodka na zasebnika in Mestno občino Kranj, kar bo podrobneje oziroma natančno opredeljeno v kasnejši pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu.

<sup>11</sup> Modra cona je cona, kjer je parkiranje časovno omejeno na dve uri. Parkirišča so označena z modrimi talnimi oznakami. Prva ura parkiranja je brezplačna za imetnike parkirne kartice Mestne občine Kranj, druga ura parkiranja pa se obračuna v višini 1,0 EUR.



začetna ura parkiranja pa se obračuna v višini 1,0 EUR. Prav tako na citiranih lokacijah lahko uporabniki brezplačno parkirajo vsak dan med 20.00 in 6.00 uro ter ob sobotah, nedeljah in praznikih.

Med parkirišča, kjer parkiranje ni časovno omejeno, spadajo naslednja parkirišča:

- Parkirišče pri vrtcu »Čebelica«;
- Parkirišče na Hujah ob Likozarjevi cesti<sup>12</sup>;
- Parkirišče med stavbo Mestne občine Kranj in restavracijo Brioni;
- Parkirišče pri »Zlati ribi«;<sup>13</sup>
- Parkirišče pred Zdravstvenim domom Kranj.

Pri vstopni zapornici uporabnik vzame listek, s katerim ob povratku plača parkirnino na bližnjem avtomatu. V primeru, da uporabnik ni prekorachili neplačljivega termina (1 ura – parkirišče »Brioni«, parkirišče pri »Zdravstvenem domu«, 2 uri – parkirišče »Čebelica« in »Huje«) listek, ki ga je prejeli ob vhodu, vstavi v izhodno zapornico in tako lahko zapusti parkirišče.

#### 5.1.2. Parkirišča z modro cono

Med parkirišča, katera spadajo pod t.i. »modro cono« so naslednja:

- Parkirišče na Gregorčičevi ulici;
- Parkirišče na Slovenskem trgu;
- Parkirišče na Skali;
- Parkirišča ob Likozarjevi cesti na Hujah;
- Parkirišče pred stavbo Gorenjske banke ob Bleiweisovi cesti;
- Parkirišče od križišča s Stritarjevo ulico do križišča s Koroško cesto.

Ko uporabnik parkira v modri coni, na najbližjem parkomatu s pomočjo parkirne kartice dobi parkirni listek in ga postavi na vidno mesto v avtomobilu. Listek za brezplačno parkiranje dobi za eno uro

---

<sup>12</sup> Uporabniki parkirišča ob Likozarjevi cesti imajo pravico prvi 2 uri brezplačno parkirati svoje avtomobile.

<sup>13</sup> Parkirišče pri »Zlati ribi« trenutno ne obratuje in zato tudi ni vključeno v kasnejšo finančno-ekonomsko analizo.



---

vsakdan, a le enkrat na dan. Če uporabnik ne poseduje parkirne kartice Mestne občine Kranj<sup>14</sup>, lahko parkirnino plača s kovanci ali preko mobilnega telefona (vendar v tem primeru prva ura parkiranja ni brezplačna).

### 5.1.3. Parkirišča v starem mestnem jedru in na površinah v območju za pešce

Za prvih 30 minut parkiranja morajo uporabniki, skladno z Odredbo o višini in načinu plačevanja vstopa in kratkotrajnega parkiranja na javnih površinah v območju za pešce, plačati 2,00 EUR. Za naslednjih 30 minut morajo uporabniki plačati 5,00 EUR, za vsakih naslednjih 30 minut pa morajo uporabniki plačati 10,00 EUR. V času dostave je 30-minutno parkiranje brezplačno.

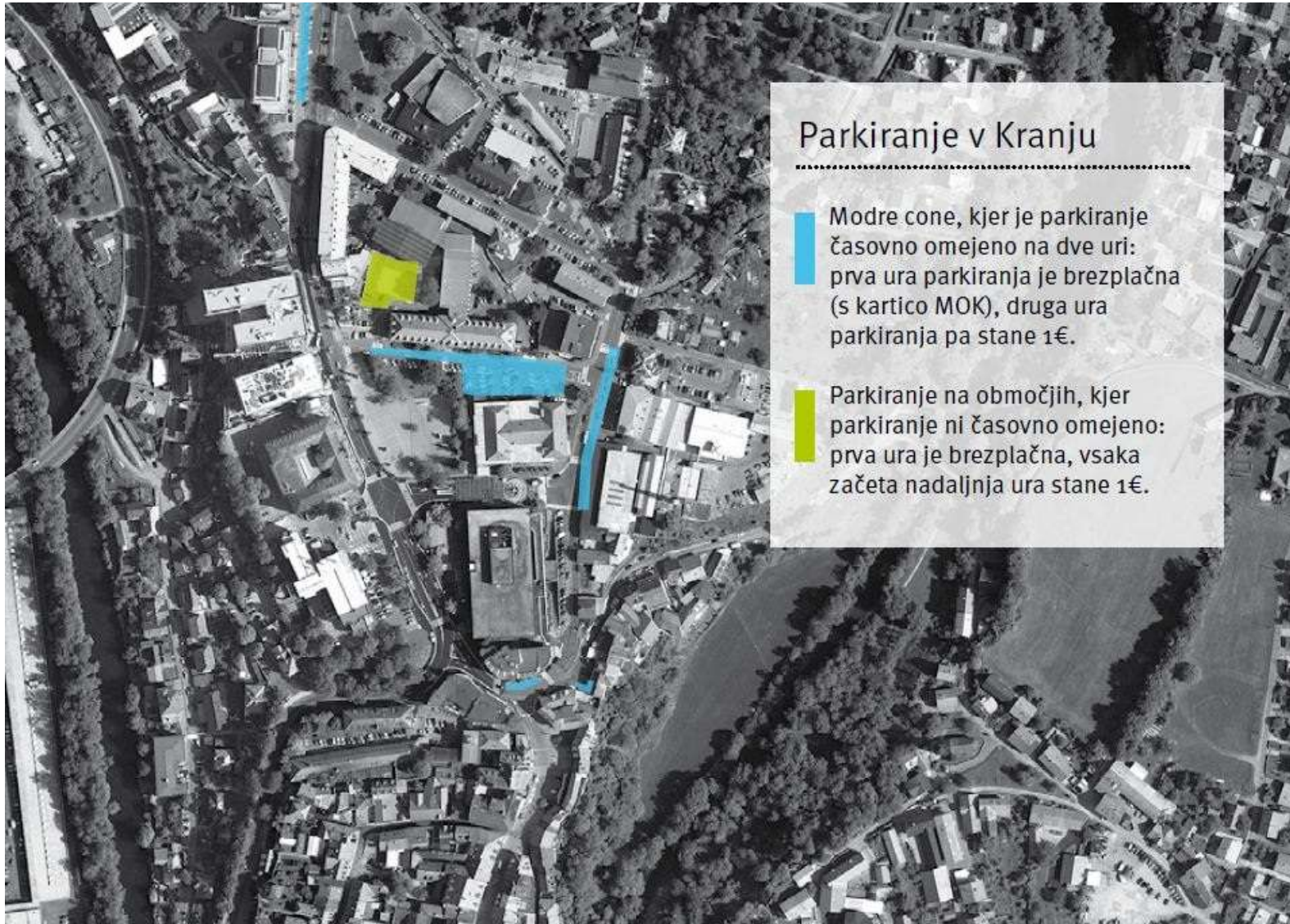
V primeru izgube vstopne karte ali listka iz blagajne, prekoračitve časa 15-ih minut po prejemu listka iz blagajne, prekoračitve časa parkiranja 2 ur, morajo uporabniki plačati 50,00 EUR.

Prav tako lahko ustavitev in kratkotrajno parkiranje časovno traja največ dve uri. Po izteku dovoljenega časa morajo vozniki vozila odpeljati iz območja za pešce.

---

<sup>14</sup> Parkirno kartico lahko uporabniki kupijo v sprejemni pisarni Mestne občine Kranj in v Turistično informacijskem centru Kranj. Kartica predstavlja plačilno sredstvo. Kartica uporabniku omogoča vsak dan eno uro brezplačnega parkiranja v modri coni. Uporabnik jo zgolj vstavi v parkomat in izbere čas parkiranja »1 ura«.

Slika 1: Prikaz parkirišč, kjer poteka »modra cona«





MESTNA OBČINA KRANJ

Slovenski trg 1

4000 Kranj



*Vir: JHP projektne rešitve, avgust 2012.*

## 5.2. PREDSTAVITEV SKLOPOV PARKIRIŠČ, KI SO PREDMET PROJEKTA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

V nadaljevanju prikazujemo opremljenost predmetnih javnih parkirišč s parkirno opremo, ki bo podrobneje predstavljena v nadaljevanju dokumenta.

Tabela 2: Prikaz opremljenosti javnih parkirišč s parkirno opremo v Mestni občini Kranj

Lokacija parkirne opreme	Avtomatska blagajna	Zapornice	Usmerjevalni sistem	Parkirni avtomati	Vstopno-izstopni steber	Potopni stebrički
Pred MOK do Brioni	1	1	1	2	2	/
Gregorčičeva ulica	/	/	/	/	2	3
Bleiweisova cesta	/	/	/	1	/	/
Pri »Čebelici«	1	2	1	/	2	/
Na Hujah	1	2	1	/	2	/
Pri Zdravstvenem domu	1	2	1	/	2	/
Pri »Zlati ribi«	1	3	1	/	3	/
Ulica Nikole Tesla	/	/	/	/	1	1
Koroška cesta	1	/	/	/	1	3
Poštna ulica	1	/	/	/	2	2
Prodajni avtomat-MOK	1	/	/	/	/	/
Vilfan, Globus	/	/	/	2	/	/
Župančičeva ulica	/	2	/	/	2	/
Likozarjeva cesta	/	/	/	1	/	/
<b>SKUPAJ</b>	<b>8<sup>15</sup></b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>6<sup>16</sup></b>	<b>19</b>	<b>9</b>

Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.

<sup>15</sup> Število avtomatski blagajn se je v prejšnjem letu zmanjšalo iz 8 na 6.

<sup>16</sup> Parkirni avtomat je naprava, s katero je mogoče učinkovito reševati pereč problem parkiranja v mestnih središčih, v tako imenovanih »modrih conah«. Plačilna sredstva so denar (bankovci in kovanci), kreditne in debetne bančne kartice (Activa, Activa-Maestro, Eurocard-Mastercard, Diners), čip kartica in GSM telefonski aparat. Z minimalno porabo električne energije omogoča veliko avtonomnost delovanja, z dodanim polnjenjem akumulatorja iz električnega omrežja ali preko sončnih celic pa se lahko zagotovi stalen vir energije. Parkirni avtomat povezan z nadzornim centrom predstavlja inteligentni sistem, ki omogoča stalen nadzor nad avtomati in s tem posredno tudi s parkirnimi prostori. V nadzornem centru se zbirajo in obdelujejo podatki (transakcije), obdelujejo in polnijo čip kartice, preko njega poteka procesiranje prometa z bančnimi karticami in mobilnega plačevanja.

V Mestni občini Kranj je trenutno postavljenih 6 parkirnih avtomatov, ki omogočajo uporabnikom plačevanje parkirnine v »modri coni«. Plačevanje je mogoče s kovanci, plačilnimi bančnimi karticami, parkirno kartico Mestne občine Kranj ter z Moneto. Parkirna kartica omogoča uporabnikom tudi 1-urno brezplačno parkiranje. Vgrajen GSM modem omogoča podatkovno zvezo z nadzornim centrom, krmiljenje avtomata preko mobilnika ter pošiljanje SMS sporočil o stanju parkirnega avtomata ter obveščanje o napakah. Vse transakcije se preko GPRS povezave takoj zabeležijo tudi v nadzornem centru, hkrati pa se pošljejo tudi stanja o količini denarja v avtomatu, zalogi papirja itd.



---

### 5.3. PRIKAZ OBRATOVANJA AVTOMATSKO VHODNO - IZHODNEGA KONTROLNEGA SISTEMA V MESTNEM JEDRU

---

#### 5.3.1. Ureditev parkiranja v mestnem jedru

Vhod na kokrškem mostu in Gregorčičevi ulici je namenjen za dostop do mestnega jedra za vsa vozila. Vhoda in izhoda sta opremljena s hidravličnimi potopnimi stebrički in terminaloma za identifikacijo abonentskih kartic ter izdajo parkirnih listkov opremljenih s črtno kodo. Abonenti za vhod in izhod uporabljajo abonentsko kartico, ostali uporabniki pa parkirnino plačajo na dveh avtomatskih blagajnah (pred pošto in na Koroški cesti) in se s plačanim računom na izhodu identificirajo preko bralnika črtne kode. Potopni stebrički so gnani s pomočjo hidravlike, kar omogoča delovanje tudi pri ekstremnih vremenskih pogojih. Za detekcijo vozila je uporabljen detektor z induktivno zanko. Sistema sta preko optične povezave povezana z nadzornim centrom v prostorih Mestne občine Kranj. Na podlagi navedenega se zaradi stalnega video nadzora zagotavlja ustrezna varnosti in možnost hitrejšega ukrepanja v primerih nesreč in urgenc.

#### 5.3.2. Funkcije parkirnega sistema:

- ✓ Krmiljenje potopnih stebričkov;
- ✓ Detekcija napak potopnih stebričkov;
- ✓ Zaznavanje prisotnosti vozil;
- ✓ Izdaja parkirnih listkov;
- ✓ Kontrola pristopa abonentov;
- ✓ Krmiljenje semaforjev;
- ✓ Krmiljenje potopnih stebričkov preko nadzornega centra;
- ✓ Krmiljenje potopnih stebričkov s pomočjo mobilnika.

#### 5.3.3. Avtomatska blagajna

V mestnem jedru (pri pošti in na Koroški cesti) sta dve avtomatski blagajni, ki uporabnikom parkirišč omogočata plačevanje parkirnine. Uporabnik se identificira s parkirnim listkom, ki ga pridobi na vhodu v mesto. Storitve se lahko plača z denarjem (bankovci, kovanci) in z elektronskimi plačilni sredstvi (Mobilno plačevanje, plačilne kartice in s parkirno kartico). Blagajna omogoča tudi vračanje gotovine. Vgrajen GSM modem omogoča podatkovno zvezo z nadzornim centrom, krmiljenje sistema preko mobilnika ter pošiljanje SMS sporočil o stanju sistema ter obveščanje o napakah. Vse transakcije se





---

preko GPRS povezave takoj zabeležijo tudi v nadzornem centru, hkrati pa se pošljejo tudi stanja o količini denarja v blagajni, zalogi papirja, zasedenosti parkirišča itd.

#### 5.3.3.1. Plačevanje z bančnimi karticami

Avtomat omogoča plačevanje z bančnimi karticami različnih izdajateljev. Na avtomatu se preko čitalnika odčita magnetni zapis na kartici (PAN in datum veljavnosti). Zapis se v kodirani obliki preko podatkovne zveze pošlje nadzornemu centru. V nadzornem centru se v posebni tabeli zbirajo vse transakcije opravljene z bančnimi karticami katere se enkrat dnevno pošljejo v procesni center banke, ki je pooblaščen za procesiranje bančnih kartic, hkrati pa nadzorni center sprejme stop liste bančnih kartic.

#### 5.3.3.2. Plačevanje s parkirno kartico

Za plačevanje parkirnine s parkirno kartico se uporablja standardna kartica po protokolu ISO 7816, na kateri je pred-naložen kredit. Avtomat odčita kredit na kartici ter s posebnim protokolom odšteje kredit s kartice. Kartice ni mogoče polniti.

#### 5.3.3.3. Plačevanje z gotovino

Čitalnik bankovcev omogoča optično razpoznavanje vseh evrskih bankovcev v vseh štirih smereh. Za plačilo s kovanci je namenjen poseben čitalnik kovancev, ki hkrati omogoča tudi vračanje posameznih kovancev.

#### 5.3.3.4. Plačevanje z Moneto

Za plačilo z mobilnikom je v avtomatsko blagajno vgrajen M-Pay modul. Dejansko plačilo v sistemu M-Pay pa se opravi enako kot telefoniranje: uporabnik pokliče avtorizacijski center, ki ugotovi številko njegovega telefona. Nato prisloni mobilni telefon k plačilnemu terminalu M-Pay ter počaka, da se prenos zaključi. Če je višina zneska transakcije v okviru uporabnikovega limita oziroma stanja na predplačniškem računu, avtorizacijski center nakup odobri. Znesek nakupa se pripiše na uporabnikov račun za telefon in se poravna hkrati z drugimi mobilnimi storitvami, pri predplačniških uporabnikih pa se stanje na računu zmanjša takoj.



---

### 5.3.4. Nadzorni center

#### 5.3.4.1. Strojna oprema

Strojna opreme zajema sortiman profesionalne strojne opreme s pripadajočo periferno opremo za prenos podatkov in obdelavo parkirnih in abonentskih brezkontaktnih kartic. Parkirni sistem je preko optične povezave povezan z nadzornim centrom. S stalno povezavo je omogočen popoln nadzor nad delovanjem parkirnega sistema. Nadzorni center uporablja Windows operacijski sistem.

#### 5.3.4.2. Funkcije

Nadzorni center opravlja sledeče funkcije:

- ✓ Spremljanje statusov parkirnih sistemov;
- ✓ Vodenje dogodkov;
- ✓ Vodenje in obdelava transakcij;
- ✓ Nastavitev parametrov delovanja parkirnega sistema;
- ✓ Procesiranje transakcij s plačilnimi karticami;
- ✓ Črne liste, bele liste, stop liste;
- ✓ Obdelava parkirnih kartic;
- ✓ Obdelava in izdajanje abonentskih brezkontaktnih kartic;
- ✓ Kreiranje skupin abonentov in časovnih stavkov;
- ✓ Spremljanje servisnih intervalov;
- ✓ Obračun parkiranja in ostalih storitev;
- ✓ Pomoč uporabnikom;
- ✓ Krmiljene parkirnega sistema.

#### 5.3.5. Video nadzor

Vsi parkirni sistemi, kjer se uporabljajo potopni stebrički je pod stalnim video nadzor. Kamere so usmerjene tako, da je razvidno delovanje celotnega sistema (potopni stebrički, vhodni terminal in semafor). Kamere so preko optične povezave povezane s snemalnikom, kateri omogoča daljše hranjenje posnetkov, hkrati pa je omogočen oddaljeni dostop do kamer s pomočjo osebnega računalnika oziroma pametnega telefona.



---

## 5.4. PRIKAZ OBRATOVANJA AVTOMATSKO VHODNO - IZHODNEGA KONTROLNEGA SISTEMA NA JAVNIH PARKIRIŠČIH

---

### 5.4.1. Ureditev javnih parkirišč z zapornicami

V Mestni občini Kranj je trenutno pet parkirišč (Čebelica, Huje, Zdravstveni dom, Brioni, Zlata riba<sup>17</sup>), ki so opremljena z zapornicami. Vsako parkirišče je opremljeno z vhodnim in izhodnim terminalom, vhodno in izhodno zapornico, usmerjevalno tablo in avtomatsko blagajno. Vhodni terminal omogoča branje abonentskih brezkontaktnih kartic ter izdajo parkirnega listka opremljenega s črtno kodo. Na izhodnem terminalu se prav tako nahaja bralnik brezkontaktnih kartic, ter motoriziran bralnik listkov s črtno kodo, kar omogoča da se uporabljeni listki zbirajo v posebni posodi.

Zapornice so izvedeno gnane z elektromotorjem. Detekcija vozil je pri vhodnem terminalu izvedena z detektorjem induktivne zanke, na zapornicah pa z optičnimi senzorji. Vhodni terminal je preko serijske komunikacije povezan z avtomatsko blagajno, kar omogoča, da se vsi dogodki in statusi preko avtomatske blagajne prenašajo v nadzorni center.

### 5.4.2. Avtomatska blagajna

Na vsakem parkirišču se nahaja avtomatska blagajna, ki uporabnikom javnih parkirišč omogoča plačevanje parkirnine. Uporabnik se identificira s parkirnim listkom, ki ga pridobi na vhodnem terminalu. Storitve se lahko plača z denarjem (bankovci, kovanci) in z elektronskimi plačilnimi sredstvi (Mobilno plačevanje, plačilne kartice in s parkirno kartico). Blagajna omogoča tudi vračanje gotovine. Vgrajen GSM modem omogoča podatkovno zvezo z nadzornim centrom, krmiljenje sistema preko mobilnika ter pošiljanje SMS sporočil o stanju sistema ter obveščanje o napakah. Vse transakcije se preko GPRS povezave takoj zabeležijo tudi v nadzornem centru, hkrati pa se pošljejo tudi stanja o količini denarja v blagajni, zalogi papirja, zasedenosti parkirišča itd.

### 5.4.3. Usmerjevalni sistem

Pred prihodom v Mestno občino Kranj je postavljena usmerjevalna tabla, ki voznike informira o zasedenosti posameznega parkirišča. Krmilnik podatke o zasedenosti pridobiva iz nadzornega centra preko GPRS povezave in krmili semaforje na tabli.

---

<sup>17</sup> Parkirišče pri »Zlati ribi« trenutno ne obratuje in zato tudi ni upoštevano pri kasnejši finančno-ekonomski analizi.



---

#### 5.4.4. Nadzorni center

##### 5.4.4.1. Strojna oprema

Profesionalna strojna oprema s pripadajočo periferno opremo za prenos podatkov in obdelavo parkirnih in abonentskih brezkontaktnih kartic. Parkirni sistem je preko GPRS povezave povezan z nadzornim centrom. S stalno povezavo je omogočen popoln nadzor nad delovanjem parkirnega sistema. Nadzorni center uporablja Windows operacijski sistem.

##### 5.4.4.2. Funkcije

Nadzorni center opravlja sledeče funkcije:

- ✓ Spremljanje statusov parkirnih sistemov;
- ✓ Vodenje dogodkov;
- ✓ Vodenje in obdelava transakcij;
- ✓ Nastavitev parametrov delovanja parkirnega sistema;
- ✓ Procesiranje transakcij s plačilnimi karticami;
- ✓ Črne liste, bele liste, stop liste;
- ✓ Obdelava parkirnih kartic;
- ✓ Obdelava in izdajanje abonentskih brezkontaktnih kartic;
- ✓ Kreiranje skupin abonentov in časovnih stavkov;
- ✓ Spremljanje servisnih intervalov;
- ✓ Obračun parkiranja in ostalih storitev;
- ✓ Pomoč uporabnikom;
- ✓ Krmiljene parkirnega sistema.

---

### 5.5. NAMEN IN TERMINSKI OKVIR INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

#### 5.5.1. Namen investicijskega projekta javno-zasebnega partnerstva

Namen investicijskega projekta je prevzem v upravljanje infrastrukture na javnih parkiriščih ter parkirnih površinah v Mestni občini Kranj ter njihovo upravljanje za obdobje 15 let. Zasebni partner bo moral zagotoviti tudi potrebna investicijska vlaganja za realizacijo projekta.



### 5.5.2. Časovne aktivnosti prevzema/nadgradnje parkirnih površin v MOK

Z namenom časovne predstavitve nadaljnjih aktivnosti vezanih na izvedbo projekta v okviru javno-zasebnega partnerstva je v nadaljevanju prikazana agenda potrebnih postopkovnih in pogodbenih aktivnosti v okviru projekta »Podelitev koncesije za upravljanje javnih parkirnih površin v Mestni občini Kranj«.

Tabela 3: Predviden časovni okvir izvedbe projekta po modelu JZP

Zap.št.	Aktivnosti	Trajanje
1.	Izdelava Ocene izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva	Avgust 2012
2.	Izdelava Odloka o javno-zasebnem partnerstvu	Avgust 2012
3.	Izdelava razpisne dokumentacije za izbor zasebnega partnerja	Avgust 2012
4.	Javni razpis za izbor zasebnega partnerja	September – Oktober 2012
5.	Sklenitev pogodbe med javnim in zasebnim partnerjem	November 2012
6.	Trajanje JZP	November 2012 – November 2027

Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.

### 5.6. RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO

Razlogi za investicijsko namero so naslednji:

- Koriščenje prednosti zasebnega upravljanja javnih parkirnih površin v Mestni občini Kranj s prevzemom opredeljenega tveganja, ki ga zasebni partner obvladuje v optimalnejših okvirih od javnega partnerja;
- večja urejenost cestnih oz. parkirnih površin ter preprečitev parkiranja na površinah za pešce v samem mestnem jedru Mestne občine Kranj;
- enovita ureditev lastniških vprašanj vezanih na investicijsko opremo za urejanje javnih parkirišč v Mestni občini Kranj;
- izvedba investicijskega projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva za Mestno občino Kranj ne bi predstavljala dodatnih investicijskih ali vzdrževalnih vlaganj, zaznati gre namreč obraten trend, kjer investicijska vlaganja in vzdrževanja prevzame zasebni partner, javni partner pa ima možnost participacije na deležu pridobljenih sredstev zasebnega partnerja na konkretnem projektu;
- Investicijska naložba se zasebnemu partnerju predvidoma povrne v 10. letu ekonomske dobe projekta, hkrati pa tudi Mestna občina Kranj prejema t.i. »koncesnino« za podelitev koncesije



zasebnemu partnerju. Koncesnina bo natančneje opredeljena ter določena v prihodnji pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu.

## 5.7. OCENA VREDNOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Ocena stroškov najema parkirne opreme na javnih parkirnih prostorih v Mestni občini Kranj temelji na sledečih osnovah:

- pri izračunu ocenjene vrednosti parkirne opreme, je kot ponder upoštevano dejstvo, da gre za funkcionalno zahtevnejšo opremo, kadar imamo v mislih plačilne avtomate, celoten računalniški sistem s strojno in programsko opremo ter izdanih cca. 50.000 kartic Mestne občine Kranj za omogočeno 1-urno brezplačno parkiranje;
- zakonsko določen plačilni rok najemne parkirne opreme je 30 dni;
- tekoče cene<sup>18</sup> so izračunane ob upoštevanju napovedi Urada za makroekonomske analize in razvoj (UMAR). Ta v svojem poročilu »Pomladanska napoved gospodarskih gibanj 2012« napoveduje:
  1. za leto 2013 porast cen v višini 1,80 %;
  2. za leto 2014 porast cen v višini 1,90 %.<sup>19</sup>

Tabela 4: Ocena stroškov najema parkirne opreme na mesec in na leto

Postavka	Leto	Stroški najema na mesec brez DDV (EUR)	Stroški najema na mesec z DDV (EUR)	Stroški najema na leto brez DDV (EUR)	Stroški najema na leto z DDV (EUR)
Najem parkirnih avtomatov	2012-2027	1.200,00	1.440,00	14.400,00	17.280,00
Obdelava kartic MOK in ostalih bančno-plačilnih kartic ter kartic vstopa v staro mestno jedro	2012-2027	880,00	1.056,00	10.560,00	12.672,00
Daljinski nadzor in krmiljenje	2012-2027	350,00	420,00	4.200,00	5.040,00
SIM kartice in stroški GPRS storitev	2012-2027	550,00	660,00	6.600,00	7.920,00
<b>SKUPAJ</b>	<b>2012-2027</b>	<b>2.980,00</b>	<b>3.576,00</b>	<b>35.760,00</b>	<b>42.912,00</b>

<sup>18</sup> »Tekoče cene« so cene, kakršne pričakujemo med izvajanjem investicije in vključujejo učinke splošne rasti cen (inflacije); pri analizi delno realiziranih investicij so tekoče cene dejansko realizirane cene investicije na podlagi situacij oziroma obračunov del in drugih računov.

<sup>19</sup> Vse cene so preračunane na leto 2012. Ker inflacijska stopnja za leto 2015 še ni podana, smo predvideli enako inflacijsko stopnjo kot za leto 2012, torej 2,00 %. Enako smo predvideli za nadaljnja leta v ekonomski dobi investicijskega projekta.



Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.

## 5.8. VIRI FINANCIRANJA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Vsakoletni fiksni strošek zasebnega partnerja, ki ga je slednji v okviru upravljanja z obstoječo infrastrukturo kot uporabnino dolžan upoštevati se ocenjuje v višini 42.912,00 EUR z DDV.

### Naveden strošek letne uporabnine zajema:

1. Šest parkirnih avtomatov, za kar v vrednosti uporabnine znaša predvidoma 17.280,00 EUR z DDV;
2. Nadzorni center za obdelavo kartic Mestne občine Kranj in ostalih bančno-plačilnih kartic ter kartic vstopa v staro mestno jedro, za kar v vrednosti uporabnine znaša predvidoma 12.672,00 EUR z DDV;
3. Daljinski nadzor in krmiljenje – upravljanje vseh opisanih sistemov z računalnika in preko GPRS, za kar v vrednosti uporabnine znaša predvidoma 5.040,00 EUR z DDV;
4. Najem SIM kartic in stroški GPRS storitev, za kar v vrednosti uporabnine znaša predvidoma 7.920,00 EUR z DDV.

Tabela 5: Prikaz fiksnega stroškovnega dela uporabnine investicijskega projekta

VIRI FINANCIRANJA	2012-2027	Delež
Zasebni partner	42.912,00 EUR	100,00 %

Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.



---

## 6. OPREDELITEV JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA<sup>20</sup>

---

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

### 6.1. OSNOVNE ZNAČILNOSTI, PREDNOSTI IN SLABOSTI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

---

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

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

---

<sup>20</sup> Poglavje zajema splošno opredelitev javno-zasebnega partnerstva in se ne navezuje na obravnavan primer.





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

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

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

#### 6.1.1. Glavne ekonomske značilnosti javno-zasebnega partnerstva

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

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

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

Tabela 6: Cilji javno-zasebnega partnerstva

1.	Hitro, racionalno in stroškovno učinkovito izvedbo projektov.
2.	Za davkoplačevalce pridobiti »več za manj«, s pomočjo optimalno določenega tveganja in »risk managementa«.
3.	Učinkovitost s povezovanjem planiranja in gradnje javne infrastrukture s financiranjem, izvajanjem in vzdrževanjem.
4.	Ustvarjanje dodane vrednosti s sinergijskimi učinki med institucijami javnega sektorja in zasebnimi podjetji, posebej s povezovanjem in izmenjavo izkušenj javnega in zasebnega sektorja, izmenjavo znanja in dosežkov.



5.	Ublažitev posledic omejenih zmogljivosti kapacitet in finančnih virov ter doseganje večje storilnosti.
6.	Uvajanje tekmovalnosti in večja zmožnosti izgradnje infrastrukture, posebej s skupnimi vlaganji in partnerskimi dogovori.
7.	Preglednost pri zagotavljanju izvajanja javnih storitev skozi boljše modele upravljanja in ob uvajanju kontrolnih mehanizmov.
8.	Inovativnost in raznolikost mreže javnih storitev.
9.	Učinkovita raba javnih zmogljivosti z namenom doseganja prednosti za uporabnike javnih storitev.

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

#### 6.1.2. Prednosti javno-zasebnega partnerstva

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

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



---

## 6.2. OBLIKE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

---

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

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

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

### 6.2.1. Javno-naročniško partnerstvo

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



Bistvena razlika med klasičnim javnim naročilom in javno-zasebnim partnerstvom je tudi glede opredelitve zadolženosti Mestne občine Kranj, saj projekti javno-zasebnega partnerstva praviloma ne pomenijo dodatnega zadolževanja javnega partnerja.

Upoštevajoč cilje projekta in izkazan interes zasebnega partnerja, zgoraj predstavljena oblika ni optimalna za Mestno občino Kranj. Glede na proučitev konkretnega primera gre namreč zaključiti, da je moč s strani zasebnega partnerja mogoče v celoti prevzeti tveganja vezana na investicijska vlaganja, prevzem fiksnih in variabilnih stroškov, s čimer se tako Mestni občini Kranj prihrani strošek investicije v obstoječo in bodočo infrastrukturo in njeno vzdrževanja.

Zaradi ekonomsko izkazanega interesa zasebnega partnerja, predmetni model (javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo) v konkretnem primeru ni optimalen, saj zanj niso izpolnjeni osnovni elementi glede bistvenega prevzema tveganja s strani javnega partnerja oz. ne zagotavlja pričakovanj, ki jih je moč izpolniti v okviru drugega modela javno-zasebnega partnerstva.

### 6.2.2. Koncesijsko partnerstvo

Koncesijsko razmerje predstavlja dvostransko pogodbeno razmerje med koncendentom (Mestna občina Kranj) in zasebnim partnerjem kot koncesionarjem, v katerem bi koncendent podelil koncesionarju pravico za izvedbo projekta za dogovorjeno časovno obdobje, kar bi vključevalo upravljanje in vzdrževanje parkirnih površin za obdobje 15 let z možnostjo podaljšanja.<sup>21</sup> Od obsega dejavnosti, ki bi jih Mestna občina Kranj podelila koncesionarju, načina delitve poslovnega tveganja, pri čemer je vrsta lastniškega modela nad infrastrukturo odvisna nadaljnjih razčlemb samega projekta in delitve tveganj med javnim in zasebnim partnerjem, kar je smiselno detajlneje opredeliti v razpisni dokumentaciji za izbor zasebnega partnerja in posledično v koncesijski pogodbi.

V primeru odločitve za obliko koncesijskega partnerstva bi torej Mestna občina Kranj po izvedenem postopku izbire zasebnega partnerja na podlagi ocene izvedljivosti za sklenitev javno-zasebnega partnerstva z njim sklenila koncesijsko pogodbo, s katero bi na zasebnega partnerja prenesla pravico (in obveznost) za izvedbo projekta – torej upravljanje infrastrukture na javnih parkiriščih ter parkirnih površinah v Mestni občini Kranj ter njihovo vzdrževanje in upravljanje za obdobje najmanj 15 let. Mestna občina Kranj bi na zasebnega partnerja prenesla tudi pravico uporabe obstoječe infrastrukture, ki je nujno potrebna za izvajanje projekta, kar se zagotovi z upravno odločbo po pravnomočni izbiri zasebnega partnerja ali že na podlagi same koncesijske pogodbe. Zasebni partner bi bil zavezan

---

<sup>21</sup> Zraven upravljanja in vzdrževanja obstoječih parkirnih površin v MOK, bi zasebnik imel možnosti tudi nadgraditi oziroma razširiti parkirne površine, s katerimi bi pridobil dodatna parkirna mesta v okolici ter samem centru Kranja.



upravljati z infrastrukturo na javnih parkiriščih ter parkirnih površinah v Mestni občini Kranj ter jih vzdrževati in upravljati za obdobje najmanj 15 let. Postavljena infrastruktura in oprema bi v skladu z dogovorom prešla v last Mestne občine Kranj po izteku veljavnosti koncesijske pogodbe. Ob navedenem velja poudariti, da javni partner v primeru potrebnih upravnih postopkov, vezanih na izvedbo konkretnega projekta skladno z načelom sodelovanja, ki ga opredeljuje 19. člen Zakona o javno-zasebnem partnerstvu, dolžan zasebnemu partnerju nuditi ustrezno pomoč. Navedena zakonska obveza hkrati nakazuje in poudarja pomen in cilj javno-zasebnega partnerstva, ki že v svoji esenci temelji na **partnerstvu** obeh ključnih pogodbenih strank, ki zasledujeta skupni cilj uspešne realizacije projekta. Na drugi strani pa je pri zasebnem partnerju poudarek na tem, da prevzame stroške upravljanja infrastrukture na javnih parkiriščih ter parkirnih površinah,<sup>22</sup> Za katere se tudi v obdobju končanja koncesijske pogodbe pričakuje nivo zagotovljene funkcionalnosti in ohranjenosti, ki jo gre pripisati tovrstni opremi.

### 6.3. PREDLOG OPTIMALNEGA MODELA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

Glede na to, da je upravljanje javnih parkirišč v Mestni občini Kranj še sedaj predmet urejanja na podlagi pogodbenega odnosa z zunanjim izvajalcem, gre zaključiti, da se tudi po izteku trenutno veljavne pogodbe o pobiranju parkirnine s parkirnimi avtomati z gotovino, gsm, parkirnimi karticami Mestne občine Kranj in plačilno-kreditnimi karticami št. 371-7/2009-4-(46/04) z obstoječim izvajalcem, nakazuje interes s strani potencialnih javnih partnerjev za sklenitev javno-zasebnega partnerstva. Potrditev navedenega sklepa gre iskati v naboru ključnih prednostmi tovrstnega sodelovanja:

- ✓ Večja učinkovitost uporabe storitev javnega sektorja. Vključitev zasebnega kapitala v storitve javnega sektorja prinaša pozitivne sinergijske učinke z večjo stroškovno učinkovitostjo in višjo kakovostjo ponujenih storitev;
- ✓ Premoženje javnega sektorja je izkoriščeno z večjo dodano vrednostjo;
- ✓ Boljša porazdelitev tveganj. Temeljno načelo javno-zasebnega partnerstva je alokacija oz. razporeditev tveganja tako, da je za javnega in zasebnega partnerja doseženo učinkovitejše upravljanje s stroški;
- ✓ Spodbuda za izvedbo javno-zasebnega partnerstva. Razdelitev tveganja pripomore k temu, da lahko zasebni sektor izboljša menedžment upravljanja in zmogljivosti na obravnavanem investicijskem projektu;

<sup>22</sup> V primeru morebitne potrebne nadgradnje javnih parkirišč oziroma nastalih stroškov vzdrževanja, bi v celoti v skladu s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu, stroške prevzel zasebni partner.



- ✓ Izboljšana kakovost storitev. Kakovost storitev, ki bodo izvedena v razmerju javno-zasebnega partnerstva, bo večja kot če bi investicijski projekt izvedli po klasičnih javnih naročilih. Rezultati se bodo odražali predvsem v boljši integraciji storitev, večji ekonomiji obsega ter večjih inovacijah na področju izvajanja predmetnih storitev.
- ✓ Možnost pridobitve dodatnih prihodkov za zasebni subjekt. Z investicijskim projektom, vpetim v javno-zasebno partnerstvo, bo zasebni subjekt pripomogel k znižanju stroškov Mestne občine Kranj, ki je večji del odvisna od subvencij.

Upošteva se cilje in predmet projekta »Podelitev koncesije za upravljanje javnih parkirnih površin v Mestni občini Kranj« velja zaključiti, da bi bila izvedba koncesijskega razmerja, natančneje modela TOOT (»Prevzemi - V lasti – Upravljaj – Prenesi v last«), v konkretnem primeru, optimalna izbira lastniškega modela javno-zasebnega partnerstva. Slednje je še posebej pomembno, zlasti z vidika morebitnih nesreč (okvara zapornic, okvara potopnih stebričkov, itd.), urgenc, urejanje zavarovalnih vprašanj (zavarovanje infrastrukture, prijava škode, izvedba postopka povračila za nastalo škodo itd.) in popravil ter zagotavljanja nemotenega delovanja celotne infrastrukture 24 ur na dan 7 dni v tednu in 365 oz. 366 dni v letu. V primeru slednjih bi odgovornost za navedeno prevzel zasebni partner, zaradi česar je z namenom učinkovitega upravljanja navedenih aktivnosti potrebna ustrezna podlaga v obliki predlaganega lastniškega modela. Zaradi kompleksnosti in dolgotrajnosti pogodbenega razmerja je ključnega pomena, da se v okviru razpisa za izbor zasebnega partnerja, konkretno v vzorec koncesijske pogodbe, jasno vpišejo vsi elementi pravic in obveznosti obeh pogodbenih strank, ki upoštevajo vidik delitve tveganj in nadzorno ter nedvoumno porazdelijo pogodbene obveznosti obeh pogodbenih strank, ob hkratnem upoštevanju načela uravnoteženosti, ki ga opredeljuje 15. člen Zakona o javno-zasebnem partnerstvu.

V finančno-ekonomski analizi je predstavljena izvedba projekta javno-zasebnega partnerstva v obliki koncesijskega razmerja. V konkretnem primeru to pomeni, da bo zasebni partner s pomočjo lastnih sredstev prevzel v upravljanje parkirne površine z vso infrastrukturno opremo v Mestni občini Kranj<sup>23</sup>, ki so predmet projekta, nato pa bo za obdobje najmanj 15 let, kolikor bo trajala koncesijska pogodba, dolžan z navedeno infrastrukturo upravljati. Po preteku koncesijskega razmerja bo predmetna infrastruktura prešla v last Mestne občine Kranj.

---

<sup>23</sup> Poleg upravljanja in vzdrževanja obstoječih parkirnih površin v Mestni občini Kranj, je ob upoštevanju nadaljnjih trendov in možnih vidikov nadaljnega prostorskega načrtovanja v Mestni občini Kranj, smiselno razmisliti o možnosti nadgradnje oziroma razširitve obstoječih javnih parkirnih površin.



Kot je prikazano v nadaljevanju, tovrstna oblika javno-zasebnega partnerstva predstavlja optimalne tržne možnosti, tako za zasebnega, kot tudi za javnega partnerja.

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

#### 6.4. TEMELJNA NAČELA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

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

<b>NAČELO ENAKOSTI OZ. NEDISKRIMINATORNOSTI</b>
V načelu enakosti mora javni partner zagotoviti, da med kandidati v postopku sklepanja in izvajanja javno-zasebnega partnerstva ni razlikovanja in da ne ustvarja okoliščin, ki pomenijo diskriminacijo. Javni partner ne sme različno obravnavati kandidatov, ki so v enakem ali bistveno podobnem položaju, ter neenako obravnavati kandidatov, ki so v bistveno različnem položaju.
<b>NAČELO PREGLEDNOSTI OZ. JAVNOSTI</b>
Javni partner mora pri sklepanju javno-zasebnega partnerstva zagotoviti objektivno iskanje kandidatov in predmetov, naravo ter vrednost projekta javno-zasebnega partnerstva. Zato morajo biti vsi razpisi in drugi procesni akti v postopku javno-zasebnega partnerstva objavljeni na svetovnem spletu. Javni partner mora v postopku sklepanja javno-zasebnega partnerstva zagotoviti, da imajo kandidati dostop do enakih podatkov za pripravo vloge in sodelovanja v postopkih sklepanja ter podatkov o pogojih in merilih za izbor kandidata. Izvajalec javno-zasebnega partnerstva mora biti izbran na pregleden način in po predpisanem postopku.
<b>NAČELO SORAZMERNOSTI</b>
Predpisuje uporabo pravila obligacijskega prava o odškodninski odgovornosti v primeru enostranskega oblastnega poseganja v razmere javno-zasebnega partnerstva. Ravnanje javnega partnerja je zakonito in skladno z načelom sorazmernosti samo, če izpolnjuje tri predpostavke, in sicer mora biti ukrep nujen, primeren in sorazmeren v ožjem pomenu besede.
<b>NAČELO URAVNOTEŽENOSTI</b>
Načelo uravnoteženosti se nanaša neposredno na razmerje javno-zasebnega partnerstva, ki mora zagotoviti uravnoteženost pravic, obveznosti in pravnih koristi javnega interesa in interesov zasebnega partnerja, uporabnikov in vseh drugih udeležencev, tako v postopku nastajanja in tudi izvajanja javno-zasebnega partnerstva. Tveganja v razmerju javno-zasebnega partnerstva morajo biti razporejena tako, da jih praviloma nosi tista stranka, ki jih najlažje obvladuje. Zato je primerno, da na primer politična tveganja prevzame javni partner, tehnična pa zasebni. V vsakem primeru pa mora izvajalec, ne glede na naravo razmerja javno-zasebnega partnerstva, nositi vsaj del poslovnega tveganja; če tega ne nosi, potem takšno partnerstvo ni javno-zasebno po tem zakonu. V tem primeru razmerja že pojmovno ni mogoče razumeti kot partnerstvo.

**NAČELO KONKURENCE**

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

**NAČELO PROCESNE AVTONOMIJE**

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

**NAČELO SUBSIDIARNE ODGOVORNOSTI**

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

**NAČELO DOLŽNOSTI MEDSEBOJENGA SODELOVANJA**

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

**NAČELO GOSPODARNOSTI**

Poleg obravnavanih načel je treba omeniti načelo gospodarnosti, ki sicer ne sodi v temeljna načela Zakona o javno-zasebnem partnerstvu, vendar implicitno izhaja iz številnih določb zakona, predvsem iz tistih, v katerih se sklicuje na postopke oddaje javnih naročil pri izvedbi javnih razpisov.

**NAČELO SUBSIDIARNOSTI**

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





---

## 7. SWOT ANALIZA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

---

### 7.1. OPREDELITEV SWOT ANALIZE

---

SWOT analizo je moč aplicirati na vse ravni in aspekte investicije. Pri SWOT analizi elemente preverbe predstavljajo štiri vidiki 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 prilagajanji ostalih dejavnikov.

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

**Nevarnosti** so nazadnje tista najbolj pereča zadeva v analizi, ki predstavlja potencialni negativni učinek, na katerega enostavno nimamo vpliva. Tukaj nam preostane zgolj to, da se v svojem bistvu prilagodimo. Izjemno pomembno je, da identificiramo nevarnosti ter izdelamo strategijo, kako bomo reagirali, če se določena nevarnost uresniči.

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



## 7.2. SWOT ANALIZA KONCESIJSKEGA MODELA BOT

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"><li>- Sodelovanje z zasebnim partnerjem odpirajo nove razvojne možnosti in pridobivanje novih izkušenj pri samem poslovanju;</li><li>- Sodelovanje med partnerjema večja prepoznavnost tako zasebnega kot javnega partnerja v občinskem in državnem okolju;</li><li>- Sodelovanje med specializiranim in strokovnim kadrom obeh sektorjev omogoča odkrivanje novih znanj in razvoj novih metod dela v procesu poslovanja;</li><li>- Javni partner izvede en javni razpis s katerim se izbere koncesionarja;</li><li>- Tveganje se porazdeli med javnim in zasebnim partnerjem, ki bodo natančneje opredeljena v pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu;</li><li>- Postavljena oprema ter javne parkirne površine se prenesejo v last koncesionarja za obdobje najmanj 15 let, kot bo določeno v pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu;</li><li>- Upravljanje in vzdrževanje se dolgoročno prenese na koncesionarja, ki prevzema tudi poslovno tveganje rentabilnosti projekta;</li><li>- Pregledno sankcioniranje slabega izvajanja storitev.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Sorazmerno zahteven proces izbire zasebnega partnerja;</li><li>- Možnost dotrajanega procesa izbire zasebnega partnerja zaradi uveljavljanja pravnega varstva neizbranih kandidatov;</li><li>- Tveganje derealizacije projekta v primeru pridobitve finančno nestabilnega zasebnega partnerja;</li><li>- Prevzeto tveganje se izrazi pri finančnih parametrih;</li><li>- Zelo podrobno je potrebno vnaprej opredeliti razmerja (manjša fleksibilnost v fazi izvajanja koncesije);</li><li>- Večji del razmerja je potrebno opredeliti vnaprej pri razpisu, manjša možnost upoštevanja pobud zasebnega sektorja;</li><li>- Javni partner lahko posredno zastopa interese uporabnikov, saj bo za obdobje najmanj 15 let, lastnik predmetne infrastrukture/opreme zasebni partner.</li></ul>

PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"><li>- Dolgoročna ureditev vprašanja upravljanja v okviru ene koncesijske pogodbe;</li><li>- Možnost razširitve tržne dejavnosti in okrepitev položaja na trgu v okviru osnovne dejavnosti;</li><li>- Večja prepoznavnost na lokalnem in državnem nivoju;</li><li>- Povezovanje strokovnih kadrov obeh sektorjev, možnosti odkrivanja novih znanj in razvoj novih metod dela;</li><li>- Sodelovanje z javnim sektorjem prinese večje možnosti za različna sodelovanja v prihodnje;</li><li>- Vzpostavitev dobrih poslovnih odnosov med javnim in zasebnim sektorjem;</li><li>- Vnaprej pregledno opredeljene pravice in dolžnosti</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Nerentabilnost projekta zaradi finančnih ali drugih okoliščin;</li><li>- Morebitni zapleti pri sami realizaciji morebitne nadgradnje obstoječih parkirnih površin;</li><li>- Projekt ne doseže zastavljenih ciljev;</li><li>- Potrebno natančno opredeliti nadzor nad izvajanjem projekta;</li><li>- Potrebno natančno opredeliti način oblikovanja (spremembe) cene;</li><li>- Tveganje javnega partnerja povezano s finančno solidnostjo koncesionarja (varovalo 81. člen Zakona o javno-zasebnem partnerstvu);</li><li>- Javni interes uporabe in upravljanja s postavljeno infrastrukturo je potrebno natančno opredeliti za</li></ul>



<p>obeh partnerjev;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Prevzeto tveganje javnega partnerja je za dolgoročnost koncesijskega pogodbenega razmerja manjše kot pri ostalih modelih, kar se praviloma izrazi pri finančnih parametrih;</li><li>- Najlažje se opredeli možnost predčasnega prenehanja (odvzema) koncesije.</li></ul>	<p>določeno obdobje (opredelitev mehanizmov reševanja – možnih zapletov v času trajanja koncesijskega razmerja).</p>
--	--



---

## 8. IZHODIŠČA ZA IZRAČUN FINANČNO-EKONOMSKIH KAZALNIKOV S POVZETKOM TRŽNIH MOŽNOSTI

---

### 8.1. IZHODIŠČA IN PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA

---

#### 8.1.1. Projekcija prihodkov projekta javno-zasebnega partnerstva<sup>24</sup>

Obravnavana investicija predstavlja prevzem upravljanja infrastrukture na javnih parkiriščih ter parkirnih površinah v Mestni občini Kranj, ki so natančneje predstavljene na lokacijah v točki 2.1. »Predstavitev projekta javno-zasebnega partnerstva«, zato predvidevamo, da so viri prihodkov za zasebnega partnerja naslednji:

1. Prihodek iz naslova parkirišč brez časovne omejitve:<sup>2526</sup>

- Parkirišče »Čebelica«;
- Parkirišče »Huje«;
- Parkirišče »Zdravstveni dom«;
- Parkirišče »Brioni«.

2. Prihodek iz naslova parkirišč na modri coni:

- Parkirišča na modri coni.<sup>27</sup>

3. Prihodek iz naslova parkirišč v starem mestnem jedru:

- Parkirišča v starem mestnem jedru.<sup>28</sup>

---

<sup>25</sup> Prva ura parkiranja je na parkirišču »Brioni« in »Zdravstveni dom« brezplačna, vsaka začetna naslednja pa stane 1,00 EUR. Na ostalih dveh parkiriščih (»Čebelica« in »Huje«) pa sta prvi 2 uri brezplačni, vsaka začetna naslednja pa stane 1,00 EUR. Prav tako se lahko na teh parkiriščih brezplačno parkira vsak dan med 20.00 in 6.00 ter ob sobotah, nedeljah in praznikih.

<sup>26</sup> Iz predmetne analize prihodkov smo izpustili parkirišče pri »Zlati ribi«, saj je le-to že dalj časa zaprto in ne obratuje.

<sup>27</sup> Parkirišča na modri coni zajemajo: a) Parkirišče na Gregorčičevi ulici, b) Parkirišče na Slovenskem trgu, c) Parkirišče na Skali, d) Parkirišča ob Likozarjevi cesti na Hujah, e) Parkirišče pred stavbo Gorenjske banke ob Bleiweisovi cesti, f) Parkirišče od križišča s Stritarjevo ulico do križišča s Koroško cesto. Na teh parkiriščih je parkiranje časovno omejeno na maksimalno 2 uri. Prva ura parkiranja je brezplačna za imetnike parkirne kartice Mestne občine Kranj, druga ura parkiranja pa stane 1,00 EUR.

<sup>28</sup> Za prvih 30 min parkiranja je uporabnikom potrebno plačati 2,00 EUR parkirnine, za nadaljnjih 30 min pa 5,00 EUR. Za vsakih naslednjih 30 min morajo uporabniki plačati 10,00 EUR parkirnine. Izjema je le za dostavna vozila, ki imajo na teh parkiriščih v času dostave za 30 min parkiranje brezplačno.



Glede na to, da je skupno število parkirnih mest v Mestni občini Kranj 506<sup>29</sup> ter da je povprečna mesečna zasedenost parkirišč 25-30 %, prikazujemo na podlagi cene parkirne ure ter časa trajanja parkirne nujno potrebna izhodišča za izračun finančno-ekonomske analize, ki jo opredeljena v nadaljevanju.

Tabela 7: Prikaz prihodkov poslovanja od prodaje parkirnine na leto za posamezna parkirišča

Parkirišča	Cena parkirnine v EUR brez DDV na leto	Cena parkirnine v EUR z DDV na leto
<i>Skupaj prihodki parkirišč brez časovne omejitve<sup>30</sup></i>	<i>88.400,00</i>	<i>106.080,00</i>
Parkirišče »Čebelica«	5.000,00	6.000,00
Parkirišče »Huje«	9.000,00	10.800,00
Parkirišče »Zdravstveni dom«	56.000,00	67.200,00
Parkirišče »Brioni«	18.400,00	22.080,00
<i>Skupaj prihodki parkirišč na modri coni</i>	<i>74.400,00</i>	<i>89.280,00</i>
Parkirišča na modri coni	74.400,00	89.280,00
<i>Skupaj prihodki parkirišč v starem mestnem jedru</i>	<i>12.200,00</i>	<i>12.200,00</i>
Skupaj prihodki parkirišč v starem mestnem jedru	12.200,00	12.200,00
<b>SKUPAJ PRIHODEK NA LETO</b>	<b>175.000,00</b>	<b>210.000,00</b>

Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.

Prav tako je v nadaljevanju predstavljen prikaz števila vhodov avtomobilov za predmetna štiri parkirišča (Parkirišče »Čebelica«, Parkirišče »Huje«, Parkirišče »Zdravstveni dom«, Parkirišče »Brioni«).<sup>31</sup>

<sup>29</sup> V Mestni občini Kranj je na voljo 134 parkirnih mest v območju kratkotrajnega parkiranja in 372 parkirnih prostorov, kjer trajanje parkiranja ni časovno omejeno, torej na voljo je skupno 506 javnih parkirnih mest.

<sup>30</sup> Iz predmetne analize prihodkov smo izpustili parkirišče pri »Zlati ribi«, saj je le-to že dalj časa zaprto in ne obratuje.

<sup>31</sup> Skupno število vhodov avtomobilov za parkirišče pri »Zlati ribi« smo izpustili, saj je le-to že dalj časa zaprto in ne obratuje.

*Tabela 8: Prikaz predvidenega števila vhodov avtomobilov na parkirišča brez časovne omejitve parkiranja*

Parkirišča	Vhod z brezkontaktno kartico	Vhod z listkom	Skupaj vhod <sup>32</sup>	Plačilo parkirne v EUR na leto
Parkirišče »Čebelica«	25.000	88.000	113.000	6.000,00
Parkirišče »Huje«	1.600	95.000	96.600,00	10.800,00
Parkirišče »Zdravstveni dom«	35	175.000	175.035	67.200,00
Parkirišče »Brioni«	3.500	135.000	138.500	22.080,00

*Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.*

Hkrati je spodaj predstavljena predvidena vstopa plačil parkirnin v mestnem jedru Kranja.

*Tabela 9: Prikaz predvidenih prihodkov iz poslovanja parkirišč modre cone v mestnem jedru Kranja*

Parkirišča	Vhod z brezkontaktno kartico	Vhod z listkom	Skupaj vhod	Plačilo parkirne v EUR na leto
Parkirišča na modri coni	/	/	/	89.280,00
Parkirišča v starem mestnem jedru	235.000	103.000	338.000	14.640,00

*Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.*

Predvidoma bo zasebni partner primarno pridobival prihodke iz naslova parkirnine, saj bo predmetna parkirišča dnevno prodajal uporabnikom. Tako bo zasebni partner z višino zaračunanih parkirnih ur zagotavljal rentabilnost projekta in si omogočil vzdržan način poslovanja za obdobje 15 let. Iz naslova parkirnine se bo pokrival tudi strošek tekočega obratovanja parkirne opreme in predvidenega investicijskega vzdrževanja, ki ga je dolžan zagotavljati zasebni partner v okviru predvidenega obsega aktivnosti.

<sup>32</sup> Kljub velikemu številu vhodov avtomobilov na predmetna parkirišča je skupna vrednost plačane parkirnine izrazito nižja od števila vhodov. K temu botruje dejstvo, da je prva ura parkiranja na časovno neomejenih parkiriščih brezplačna za vse uporabnike (parkirišče »Brioni«, parkirišče »Zdravstveni dom«), pri ostalih dveh pa celo 2 uri brezplačnega parkiranja, k čemur stremi Mestna občina Kranj, katere vodilo so čim nižji stroški parkiranja za njene stanovalce ter tako zagotavljanje čim boljše komoditete in kvalitete bivanja.



### 8.1.2. Projekcija stroškov projekta javno-zasebnega partnerstva<sup>33</sup>

Z upravljanjem parkirnih površin na javnih parkiriščih v Mestni občini Kranj bodo nastajali stroški oziroma poslovni odhodki projekta.

Poslovni stroški obratovanja parkirnih površin na javnih parkiriščih v Mestni občini Kranj so naslednji:

1. Stroški materiala;
2. Stroški storitev;
3. Stroški rednega vzdrževanja;
4. Stroški ažuriranja nadzornega centra.

Tabela 10: Stroški upravljanja in vzdrževanja javnih parkirišč v Mestni občini Kranj na leto v EUR

STROŠKI POSLOVANJA	Cena stroškov v EUR brez DDV na leto	Cena stroškov v EUR z DDV na leto
Stroški materiala <sup>34</sup>	9.720,00	11.664,00
Stroški storitev <sup>35</sup>	42.000,00	50.400,00
Stroški rednega vzdrževanja <sup>36</sup>	36.000,00	43.200,00
Ažuriranje nadzornega centra	60.000,00	72.000,00
<b>SKUPAJ STROŠKI UPRAVLJANJA</b>	<b>147.720,00</b>	<b>177.264,00</b>

Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.

Med mesečne stroške prihodnjega upravljavca lahko štejemo tudi slede postavke:

- redno vzdrževanje in servisiranje parkirnih sistemov po navodilih proizvajalca;
- načrtovanje rednih servisov;
- skrb za akumulatorsko napajanje v kolikor je sistem avtonomno napajan;
- skrb za rezervne dele, znanje in izobraževanje;

<sup>33</sup> Stroški amortizacije niso všteti v finančni analizi v nadaljevanju dokumenta, saj se je celotna parkirna oprema na javnih parkiriščih v Mestni občini Kranj v celoti amortizirala. Kljub temu pa ni izgubila svoje vrednosti, saj tovrstna oprema zahteva redno vzdrževanje ter zamenjavo obrabljenih delov ter tako zagotavlja nemoteno delovanje še v prihodnjih letih obratovanja.

<sup>34</sup> Med stroške materiala smo uvrstili letno nabavo ustreznega ter predpisanega termopapirja v obsegu cca. 360 rol, kar znaša 9.720,00 EUR brez DDV.

<sup>35</sup> Med stroške storitev spada 24-urna pomoč uporabnikom parkirišč, vstopa v mesto, vstop v ulico Nikole Tesla, vstop na parkirišče Župančičeva ulica in ostala parkirišča, reševanje nasedlih ter nujnih primerov.

<sup>36</sup> Redno vzdrževanje obsega vzdrževanje celotnega sistema, HW blagajne, zapornice, potopnih stebričkov, prodajalca kartic in usmerjevalnega sistema parkirišč.



- odzivni čas na javljeno napako mora biti takojšen, odprava napake pa najkasneje v dveh delovnih dneh;
- vzdrževanje čistih parkirnih sistemov;
- dobava in menjava papirja za tiskalnike v vhodih terminalih in blagajnah;
- odvzem zalog uporabljenih listkov v izhodnih terminalih;
- pobiranje denarja iz blagajn in polaganje na račun upravljavca;
- skrb, da je v menjalcih denarja vedno na voljo dovolj kovancev za vračanje drobiža;
- vodenje dokumentacije o opravljenih storitvah na sistemih;
- redni dnevni obhodi predmetnih parkirišč s pregledom delovanja parkirišč;
- odstranjevanje tujkov na avtomatskih blagajnah in redno čiščenje;
- reševanje nastalih napak zaradi nepravilnega rokovanja uporabnikov;
- reševanje naletov vozil in posredovanje v primeru nastalih škod;
- menjava termo papirja in akumulatorjev pri solarnem napajanju;
- dviganje in spuščanje zapornic in potopnih stebričkov v posebnih primerih;
- redno vzdrževanje celotnega sistema blagajn, zapornic, potopnih stebričkov in usmerjevalnih sistemov parkirišč;
- obdelovanje škodnih primerov znanih povzročiteljev, vandalizma ter vzpostavitve v prvotno stanje.

## 8.2. POVZETEK ANALIZE TRŽNIH MOŽNOSTI

Na podlagi obstoječega dejanskega stanja se ob projekciji slednjega predvideva, da bo zasebni partner v obdobju najmanj 15 let, kolikor bo navedeno v pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu, pridobival mesečne prihodke iz naslova parkirnin naslednjih parkirišč:<sup>37</sup>

- ✓ Parkirišče pri vrtcu »Čebelica«;
- ✓ Parkirišče na Hujah ob Likozarjevi cesti;
- ✓ Parkirišče med Mestne občine Kranj in restavracijo Brioni;
- ✓ Parkirišče pri Zdravstvenem domu;
- ✓ Parkirišče pri »Zlati ribi«;
- ✓ Parkirišča na Slovenskem trgu, Gregorčičevi ulici ter Bleiweisovi in Likozarjevi cesti.

<sup>37</sup> Iz predmetne analize tržnih možnosti smo izpustili parkirišče pri »Zlati ribi«, saj je le-to že dalj časa zaprto in ne obratuje.





Hkrati je evidentno, da bodo zasebnemu partnerju pri upravljanju in vzdrževanju parkirnih površin nastajali tudi stroški, ki so natančneje predstavljeni v poglavju 8.1.2. »Projekcija stroškov projekta javno-zasebnega partnerstva«.

V nadaljevanju so povzeti vsi temeljni prikazi poslovanja zasebnega partnerja v obravnavanem projektu.

Tabela 11: Povzetek ključnih parametrov poslovanja zasebnega partnerja

Ključne postavke	Cena v EUR z DDV na leto	Cena v EUR z DDV po koncu 15. let poslovanja <sup>38</sup>
<b>I. STROŠKI NAJEMA PARKIRNE OPREME</b>	<b>38.160,00</b>	<b>752.309,65</b>
a) Najem parkirnih avtomatov	17.280,00	302.943,48
b) Obdelava vseh kartic <sup>39</sup>	12.672,00	222.158,55
c) Daljinski nadzor in krmiljenje	5.040,00	88.358,52
d) SIM kartice in stroški GPRS storitev	7.920,00	138.849,10
<b>II. SKUPAJ PRIHODKI/PRLIVI</b>	<b>210.000,00</b>	<b>3.998.470,63</b>
<b>1. Parkirišča brez časovne omejitve</b>	<b>106.080,00</b>	<b>2.019.798,88</b>
a) Parkirišče »Čebelica«	6.000,00	114.242,02
b) Parkirišče »Huje«	10.800,00	205.635,63
c) Parkirišče »Zdravstveni dom«	67.200,00	1.279.510,60
d) Parkirišče »Brioni«	22.080,00	420.410,63
<b>2. Parkirišča na modri coni</b>	<b>89.280,00</b>	<b>1.699.921,23</b>
a) Parkirišča na modri coni	89.280,00	1.699.921,23
<b>3. Parkirišča v starem mestnem jedru</b>	<b>14.640,00</b>	<b>278.750,52</b>
a) Parkirišča v starem mestnem jedru	14.640,00	278.750,52
<b>III. SKUPAJ STROŠKI/ODLIVI</b>	<b>177.264,00</b>	<b>3.107.695,23</b>
<b>1. Stroški upravljanja</b>	<b>177.264,00</b>	<b>3.107.695,23</b>
a) Stroški materiala	11.664,00	204.486,85
b) Stroški storitev	50.400,00	883.585,16
c) Stroški rednega vzdrževanja	43.200,00	757.358,71
d) Ažuriranje nadzornega centra	72.000,00	1.262.264,51

Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.

<sup>38</sup> Cene ključnih postavk v ekonomski dobi projekta javno-zasebnega partnerstva so preračunane v tekočih cenah glede na letno amortizacijsko stopnjo. Za leto 2013 je amortizacijska stopnja določena na 1,80 %, za leto 2014 pa 1,90 %. Ker inflacijska stopnja za leto 2015 še ni podana, smo predvideli enako inflacijsko stopnjo kot za leto 2012, torej 2,00 %. Enako smo predvideli za nadaljnja leta v ekonomski dobi investicijskega projekta.

<sup>39</sup> Med to postavko spada obdelava kartic Mestne občine Kranj in ostalih plačilnih kartic (bančnih kartic) ter kartic vstopa v staro mestno jedro.



---

## 9. FINANČNO-EKONOMSKA ANALIZA

---

### 9.1. POVZETEK FINANČNO-EKONOMSKE ANALIZE

---

Poglavitni namen finančne analize je izračun kazalnikov finančnih rezultatov projekta. Na podlagi izračunane diskontirane neto sedanje vrednosti je finančna ocena celotnega projekta pozitivna, kar je vsekakor razumljivo ob dejstvu, da bo celoten projekt financiral zasebni partner. Na podlagi tega dejstva je celoten projekt finančno upravičljiv tako za javnega kot tudi za zasebnega partnerja. Če upoštevamo dejstvo, da bo zasebni partner, zaradi lastništva nad prevzemom parkirne opreme in upravljanjem javnih parkirnih površin v Mestni občini Kranj prejemal od uporabnikov letne prihodke parkirnine v vrednosti 210.000,00 EUR z DDV, se bodo vložena sredstva zasebnemu partnerju (752.309,65 EUR z DDV po tekočih cenah) povrnila v 10. letu ekonomske dobe projekta, o čemer pričča tudi pozitivna neto sedanja vrednost v višini 52.976,56 EUR.

Podobno kot je ugotovljeno za zasebnega partnerja, je izkazan obstoj finančnih in ekonomskih razlogov javni partner (Mestna občina Kranj) za vstop v razmerje javno-zasebnega partnerstva. Tako bi Mestna občina Kranj od prihodkov zasebnika predvidoma prejemala letne prihodke iz naslova ustrezne delitve prihodkov, kar bo natančno opredeljeno v pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu. To pomeni, da bi Mestna občina Kranj ter njeni prebivalci imeli s pomočjo izdaje brezkontaktnih kartic zagotovljeno parkiranje na predmetnih javnih parkiriščih za trajanje 1 ure, sama pa bi morala kot javni partner prevzeti dolžnost ter zagotoviti ustrezen nivo javnih površin, ki omogoča nemoteno izvajanje parkiranja. Obravnavane javne parkirne površine skupaj s parkirno opremo pa bi pridobila nazaj v last po preteku razmerja javno-zasebnega partnerstva, pri tem pa bi v roku 15 let imela pozitivno finančno korist. Prav tako o učinkovitosti projekta potrjuje tudi izračunana interna stopnja donosnosti. Izračunana interna stopnja donosnosti se primerja z diskontno stopnjo, ki je merilo za oceno pričakovanih rezultatov predlaganega projekta. Tako je interna stopnja donosnosti večja kot diskontna stopnja (7,00 %<sup>40</sup>) in sicer za zasebnega partnerja znaša 23,0907 %, kar pomeni, da je projekt po modelu javno-zasebnega partnerstva kot celota primeren in ekonomsko ter finančno ugoden.<sup>41</sup>

Zraven izračunov vseh potrebnih finančnih kazalnikov so kot dokaz upravičenosti povzeti tudi glavni ekonomski kazalniki in sicer ekonomsko neto sedanjo vrednost, ekonomsko stopnjo donosnosti ter

---

<sup>40</sup> Diskontna stopnja je določena z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010).

<sup>41</sup> Za Mestno občino Kranj kot javnega partnerja interne stopnje donosnosti nismo izračunali, saj sama ne bo financirala prevzema upravljanja infrastrukture na javnih parkiriščih ter parkirnih površinah v Mestni občini Kranj, stroškov pri njihovem vzdrževanju in upravljanju pa tudi ne bo imela.



potrebno razmerje med koristmi in stroški, ki mora za ekonomsko upravičenost investicije biti vedno večje od 1. Sicer koristi družbenega okolja presegajo stroške, ki jih bo okolica imela s projektom. Obravnavana investicija bo izvedena tako, da bo stopnja izrabe zmogljivosti visoka.

Zasebni partner bo po modelu javno-zasebnega partnerstva financiral prevzem upravljanja infrastrukture na javnih parkiriščih ter parkirnih površinah v Mestni občini Kranj ter njihovo vzdrževanje in upravljanje za obdobje 15 let ter tako zagotovil potrebne prostore, na katerih bodo parkirali meščani kot tudi ostali zunanji uporabniki, pri tem pa se bo sprostil sam promet v mestnem središču.

S tem se bo posredno zagotovila možnost za še boljše izrabo prostora. Ker bo investicijski projekt omogočil napredek v bivanjskem okolju nasploh bo s tem pozitivno prispeval tudi k napredku družbe v širšem pomenu besede.

Ekonomska ocena se dela iz širšega družbenega vidika in poleg finančnih kazalcev zajema tudi ostale parametre, na primer vpliv na prometno urejenost, razvoj mestnega jedra v smislu večjih prireditev, vpliv na splošno gospodarsko stanje in podobno, pri čemer se gleda posredne učinke ne samo na investitorja, ampak tudi na širšo družbo.

Vsi ti kazalci imajo skupno to, da jih je težko denarno ovrednotiti. Glede na to, da je investicija manjša od 25 mio EUR, podrobnejša multikriterijska analiza glede na določbe veljavne zakonodaje ni potrebna.

Eksterne koristi, ki jih bo imel upravljanja infrastrukture na javnih parkiriščih ter parkirnih površinah v Mestni občini Kranj je težko ovrednotiti, vendar glede na pomen, ki ga ima za vzpostavitev večje prometne urejenosti, preglednosti ter vsekakor večjega pretoka ljudi v mestu, ocenjujemo, da znaša dodana vrednost oziroma eksterne koristi 50,00 % stroškov investicije oziroma projekta.

Eksterni stroški, ki nastajajo so ocenjeni na približno 10,00 % družbenih koristi. To je predvsem negativni vpliv projekta na področju izbire zasebnega partnerja v zvezi z nadaljnjim postopkom (podaljšan postopek zaradi morebitnih dogodkov, bi povzročil neurejenost cestnega prometa v Mestni občini Kranj, itd.).

V tem kontekstu je projekt javno-zasebnega partnerstva »Podelitev koncesije za upravljanje javnih parkirnih površin v Mestni občini Kranj« vsekakor pozitiven. Ocenjujemo, da pozitivni nedenarni stroški investicije prav gotovo presegajo denarne in nedenarne stroške investicije.

Pozitivni ekonomski učinki investicije so:

- zagotovitev parkirnih površin za meščane Mestne občine Kranj in ostale zunanje uporabnike,
- ustrezna prometna urejenost v smislu zagotovitve prometne oziroma cestne varnosti v Mestni občini Kranj,



- 
- povečanje števila družabnih in kulturnih dogodkov v samem mestnem jedru, zaradi učinkovitega delovanja javnih parkirnih površin.

## 9.2. OPIS FINANČNIH KAZALNIKOV

---

NETO SEDANJA VREDNOST = Neto sedanja vrednost ali čista sedanja vrednost je razlika med sedanjo vrednostjo izdatkov dolgoročne naložbe in sedanjo vrednostjo 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.

### 9.3. IZRAČUN FINANČNO-EKONOMSKIH KAZALNIKOV PROJEKTA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

#### 9.3.1. Ocena prihodkov in stroškov poslovanja projekta javno-zasebnega partnerstva

##### 9.3.1.1. Ocena prihodkov in stroškov poslovanja zasebnega partnerja v projektu javno-zasebnega partnerstva<sup>42</sup>

Tabela 12: Ocena prihodkov in stroškov poslovanja zasebnega partnerja v projektu javno-zasebnega partnerstva

Zap.št.	/	1	2	3	4	5	6	7	8
Ekonomsko leto	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>I. SKUPAJ PRIHODKI</b>	<b>35.000,00</b>	<b>215.917,80</b>	<b>222.220,44</b>	<b>228.931,50</b>	<b>235.845,23</b>	<b>242.967,76</b>	<b>250.305,38</b>	<b>257.864,60</b>	<b>265.652,11</b>
<i>1. Skupaj prihodki parkirišč brez časovne omejitve</i>	<i>17.680,00</i>	<i>109.069,33</i>	<i>112.253,07</i>	<i>115.643,11</i>	<i>119.135,53</i>	<i>122.733,43</i>	<i>126.439,98</i>	<i>130.258,46</i>	<i>134.192,27</i>
a) Parkirišče "Čebelica"	1.000,00	6.169,08	6.349,16	6.540,90	6.738,44	6.941,94	7.151,58	7.367,56	7.590,06
b) Parkirišče "Huje"	1.800,00	11.104,34	11.428,48	11.773,62	12.129,18	12.495,48	12.872,85	13.261,61	13.662,11
c) Parkirišče "Zdravstveni dom"	11.200,00	69.093,70	71.110,54	73.258,08	75.470,47	77.749,68	80.097,72	82.516,67	85.008,68
d) Parkirišče "Brioni"	3.680,00	22.702,21	23.364,89	24.070,51	24.797,44	25.546,32	26.317,82	27.112,62	27.931,42
<i>2. Skupaj prihodki parkirišč na modri coni</i>	<i>14.880,00</i>	<i>91.795,91</i>	<i>94.475,43</i>	<i>97.328,59</i>	<i>100.267,91</i>	<i>103.296,01</i>	<i>106.415,54</i>	<i>109.629,29</i>	<i>112.940,10</i>
a) Parkirišča na modri coni	14.880,00	91.795,91	94.475,43	97.328,59	100.267,91	103.296,01	106.415,54	109.629,29	112.940,10
<i>3. Skupaj prihodki parkirišč v starem mestnem jedru</i>	<i>2.440,00</i>	<i>15.052,56</i>	<i>15.491,94</i>	<i>15.959,80</i>	<i>16.441,78</i>	<i>16.938,32</i>	<i>17.449,86</i>	<i>17.976,85</i>	<i>18.519,75</i>
a) Parkirišča v starem mestnem jedru	2.440,00	15.052,56	15.491,94	15.959,80	16.441,78	16.938,32	17.449,86	17.976,85	18.519,75
<b>II. SKUPAJ STROŠKI</b>	<b>29.544,00</b>	<b>180.454,75</b>	<b>183.883,39</b>	<b>187.561,06</b>	<b>191.312,28</b>	<b>195.138,53</b>	<b>199.041,30</b>	<b>203.022,12</b>	<b>207.082,57</b>
a) Stroški materiala	1.944,00	11.873,95	12.099,56	12.341,55	12.588,38	12.840,15	13.096,95	13.358,89	13.626,07
b) Stroški storitev	8.400,00	51.307,20	52.282,04	53.327,68	54.394,23	55.482,12	56.591,76	57.723,59	58.878,07

<sup>42</sup> V finančno-ekonomski analizi smo predvideli vsako letno povečanje prihodkov za 2,00 %. K temu botruje dejstvo, da je z vsakih letom v Sloveniji več avtomobilov ter tako tudi večja potreba po parkirnih mestih.



c) Stroški rednega vzdrževanja	7.200,00	43.977,60	44.813,17	45.709,44	46.623,63	47.556,10	48.507,22	49.477,37	50.466,91
d) Ažuriranje nadzornega centra	12.000,00	73.296,00	74.688,62	76.182,40	77.706,04	79.260,17	80.845,37	82.462,28	84.111,52
<b>RAZLIKA</b>	<b>5.456,00</b>	<b>35.463,05</b>	<b>38.337,05</b>	<b>41.370,44</b>	<b>44.532,95</b>	<b>47.829,23</b>	<b>51.264,08</b>	<b>54.842,48</b>	<b>58.569,55</b>

Zap.št.	9	10	11	12	13	14	15	
Ekonomsko leto	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	SKUPAJ
<b>I. SKUPAJ PRIHODKI</b>	<b>273.674,81</b>	<b>281.939,79</b>	<b>290.454,37</b>	<b>299.226,09</b>	<b>308.262,72</b>	<b>317.572,25</b>	<b>272.635,78</b>	<b>3.998.470,63</b>
<i>1. Skupaj prihodki parkirišč brez časovne omejitve</i>	<i>138.244,87</i>	<i>142.419,87</i>	<i>146.720,95</i>	<i>151.151,92</i>	<i>155.716,71</i>	<i>160.419,36</i>	<i>137.720,02</i>	<i>2.019.798,88</i>
a) Parkirišče "Čebelica"	7.819,28	8.055,42	8.298,70	8.549,32	8.807,51	9.073,49	7.789,59	114.242,02
b) Parkirišče "Huje"	14.074,70	14.499,76	14.937,65	15.388,77	15.853,51	16.332,29	14.021,27	205.635,63
c) Parkirišče "Zdravstveni dom"	87.575,94	90.220,73	92.945,40	95.752,35	98.644,07	101.623,12	87.243,45	1.279.510,60
d) Parkirišče "Brioni"	28.774,95	29.643,95	30.539,20	31.461,49	32.411,62	33.390,45	28.665,70	420.410,63
<i>2. Skupaj prihodki parkirišč na modri coni</i>	<i>116.350,89</i>	<i>119.864,69</i>	<i>123.484,60</i>	<i>127.213,84</i>	<i>131.055,69</i>	<i>135.013,58</i>	<i>115.909,15</i>	<i>1.699.921,23</i>
a) Parkirišča na modri coni	116.350,89	119.864,69	123.484,60	127.213,84	131.055,69	135.013,58	115.909,15	1.699.921,23
<i>3. Skupaj prihodki parkirišč v starem mestnem jedru</i>	<i>19.079,04</i>	<i>19.655,23</i>	<i>20.248,82</i>	<i>20.860,33</i>	<i>21.490,32</i>	<i>22.139,32</i>	<i>19.006,61</i>	<i>278.750,52</i>
a) Parkirišča v starem mestnem jedru	19.079,04	19.655,23	20.248,82	20.860,33	21.490,32	22.139,32	19.006,61	278.750,52
<b>II. SKUPAJ STROŠKI</b>	<b>211.224,22</b>	<b>215.448,70</b>	<b>219.757,68</b>	<b>224.152,83</b>	<b>228.635,89</b>	<b>233.208,60</b>	<b>198.227,31</b>	<b>3.107.695,23</b>
a) Stroški materiala	13.898,59	14.176,56	14.460,09	14.749,29	15.044,28	15.345,16	13.043,39	204.486,85
b) Stroški storitev	60.055,63	61.256,74	62.481,87	63.731,51	65.006,14	66.306,26	56.360,32	883.585,16
c) Stroški rednega vzdrževanja	51.476,25	52.505,78	53.555,89	54.627,01	55.719,55	56.833,94	48.308,85	757.358,71
d) Ažuriranje nadzornega centra	85.793,75	87.509,63	89.259,82	91.045,02	92.865,92	94.723,23	80.514,75	1.262.264,51
<b>RAZLIKA</b>	<b>62.450,59</b>	<b>66.491,09</b>	<b>70.696,69</b>	<b>75.073,26</b>	<b>79.626,83</b>	<b>84.363,65</b>	<b>74.408,47</b>	<b>890.775,41</b>

Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.



### 9.3.2. Likvidnosti tok poslovanja projekta javno-zasebnega partnerstva

Likvidnostni tok je izpeljan iz ocene prihodkov in stroškov poslovanja parkirnih površin v Mestni občini Kranj. Pri tem so upoštevani vsi stroški projekta v tekočih cenah z DDV.

#### 9.3.2.1. Likvidnostni tok poslovanja zasebnega partnerja v projektu javno-zasebnega partnerstva

Tabela 13: Likvidnostni tok poslovanja zasebnega partnerja v projektu javno-zasebnega partnerstva

Zap.št.	/	1	2	3	4	5	6	7	8
Ekonomsko leto	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>I. SKUPNI PRILIVI</b>	<b>42.152,00</b>	<b>259.602,22</b>	<b>266.734,86</b>	<b>274.336,21</b>	<b>282.158,03</b>	<b>290.206,81</b>	<b>298.489,22</b>	<b>307.012,12</b>	<b>315.782,58</b>
<i>1. Viri financiranja</i>	<i>7.152,00</i>	<i>43.684,42</i>	<i>44.514,42</i>	<i>45.404,71</i>	<i>46.312,80</i>	<i>47.239,06</i>	<i>48.183,84</i>	<i>49.147,52</i>	<i>50.130,47</i>
a) najem parkirnih avtomatov	2.880,00	17.591,04	17.925,27	18.283,78	18.649,45	19.022,44	19.402,89	19.790,95	20.186,77
b) obdelava vseh kartic	2.112,00	12.900,10	13.145,20	13.408,10	13.676,26	13.949,79	14.228,78	14.513,36	14.803,63
c) daljinski nadzor in krmiljenje	840,00	5.130,72	5.228,20	5.332,77	5.439,42	5.548,21	5.659,18	5.772,36	5.887,81
d) SIM kartice in stroški GPRS storitev	1.320,00	8.062,56	8.215,75	8.380,06	8.547,66	8.718,62	8.892,99	9.070,85	9.252,27
<i>2. Skupaj prihodki parkirišč brez časovne omejitve</i>	<i>17.680,00</i>	<i>109.069,33</i>	<i>112.253,07</i>	<i>115.643,11</i>	<i>119.135,53</i>	<i>122.733,43</i>	<i>126.439,98</i>	<i>130.258,46</i>	<i>134.192,27</i>
a) Parkirišče "Čebelica"	1.000,00	6.169,08	6.349,16	6.540,90	6.738,44	6.941,94	7.151,58	7.367,56	7.590,06
b) Parkirišče "Huje"	1.800,00	11.104,34	11.428,48	11.773,62	12.129,18	12.495,48	12.872,85	13.261,61	13.662,11
c) Parkirišče "Zdravstveni dom"	11.200,00	69.093,70	71.110,54	73.258,08	75.470,47	77.749,68	80.097,72	82.516,67	85.008,68
d) Parkirišče "Brioni"	3.680,00	22.702,21	23.364,89	24.070,51	24.797,44	25.546,32	26.317,82	27.112,62	27.931,42
<i>3. Skupaj prihodki parkirišč na modri coni</i>	<i>14.880,00</i>	<i>91.795,91</i>	<i>94.475,43</i>	<i>97.328,59</i>	<i>100.267,91</i>	<i>103.296,01</i>	<i>106.415,54</i>	<i>109.629,29</i>	<i>112.940,10</i>
a) Parkirišča na modri coni	14.880,00	91.795,91	94.475,43	97.328,59	100.267,91	103.296,01	106.415,54	109.629,29	112.940,10
<i>4. Skupaj prihodki parkirišč v starem mestnem jedru</i>	<i>2.440,00</i>	<i>15.052,56</i>	<i>15.491,94</i>	<i>15.959,80</i>	<i>16.441,78</i>	<i>16.938,32</i>	<i>17.449,86</i>	<i>17.976,85</i>	<i>18.519,75</i>



a) Parkirišča v starem mestnem jedru	2.440,00	15.052,56	15.491,94	15.959,80	16.441,78	16.938,32	17.449,86	17.976,85	18.519,75
<i>5. Ostanek vrednosti</i>									
<b>II. SKUPNI ODLIVI</b>	<b>36.696,00</b>	<b>224.139,17</b>	<b>228.397,81</b>	<b>232.965,77</b>	<b>237.625,08</b>	<b>242.377,59</b>	<b>247.225,14</b>	<b>252.169,64</b>	<b>257.213,03</b>
<i>1. Viri financiranja</i>	<i>7.152,00</i>	<i>43.684,42</i>	<i>44.514,42</i>	<i>45.404,71</i>	<i>46.312,80</i>	<i>47.239,06</i>	<i>48.183,84</i>	<i>49.147,52</i>	<i>50.130,47</i>
a) najem parkirnih avtomatov	2.880,00	17.591,04	17.925,27	18.283,78	18.649,45	19.022,44	19.402,89	19.790,95	20.186,77
b) obdelava vseh kartic	2.112,00	12.900,10	13.145,20	13.408,10	13.676,26	13.949,79	14.228,78	14.513,36	14.803,63
c) daljinski nadzor in krmiljenje	840,00	5.130,72	5.228,20	5.332,77	5.439,42	5.548,21	5.659,18	5.772,36	5.887,81
d) SIM kartice in stroški GPRS storitev	1.320,00	8.062,56	8.215,75	8.380,06	8.547,66	8.718,62	8.892,99	9.070,85	9.252,27
<i>2. Stroški upravljanja</i>	<i>29.544,00</i>	<i>180.454,75</i>	<i>183.883,39</i>	<i>187.561,06</i>	<i>191.312,28</i>	<i>195.138,53</i>	<i>199.041,30</i>	<i>203.022,12</i>	<i>207.082,57</i>
a) Stroški materiala	1.944,00	11.873,95	12.099,56	12.341,55	12.588,38	12.840,15	13.096,95	13.358,89	13.626,07
b) Stroški storitev	8.400,00	51.307,20	52.282,04	53.327,68	54.394,23	55.482,12	56.591,76	57.723,59	58.878,07
c) Stroški rednega vzdrževanja	7.200,00	43.977,60	44.813,17	45.709,44	46.623,63	47.556,10	48.507,22	49.477,37	50.466,91
d) Ažuriranje nadzornega centra	12.000,00	73.296,00	74.688,62	76.182,40	77.706,04	79.260,17	80.845,37	82.462,28	84.111,52
<b>NETO PRILIV/ODLIV</b>	<b>5.456,00</b>	<b>35.463,05</b>	<b>38.337,05</b>	<b>41.370,44</b>	<b>44.532,95</b>	<b>47.829,23</b>	<b>51.264,08</b>	<b>54.842,48</b>	<b>58.569,55</b>

Zap.št.	9	10	11	12	13	14	15	
Ekonomsko leto	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	SKUPAJ
<b>I. SKUPNI PRILIVI</b>	<b>324.807,88</b>	<b>334.095,53</b>	<b>343.653,22</b>	<b>353.488,92</b>	<b>363.610,81</b>	<b>374.027,30</b>	<b>320.622,57</b>	<b>4.750.780,28</b>
<i>1. Viri financiranja</i>	<i>51.133,08</i>	<i>52.155,74</i>	<i>53.198,85</i>	<i>54.262,83</i>	<i>55.348,09</i>	<i>56.455,05</i>	<i>47.986,79</i>	<i>752.309,65</i>
a) najem parkirnih avtomatov	20.590,50	21.002,31	21.422,36	21.850,80	22.287,82	22.733,58	19.323,54	302.943,48
b) obdelava vseh kartic	15.099,70	15.401,69	15.709,73	16.023,92	16.344,40	16.671,29	14.170,60	222.158,55
c) daljinski nadzor in krmiljenje	6.005,56	6.125,67	6.248,19	6.373,15	6.500,61	6.630,63	5.636,03	88.358,52
d) SIM kartice in stroški GPRS storitev	9.437,31	9.626,06	9.818,58	10.014,95	10.215,25	10.419,56	8.856,62	138.849,10





<i>2. Skupaj prihodki parkirišč brez časovne omejitve</i>	<i>138.244,87</i>	<i>142.419,87</i>	<i>146.720,95</i>	<i>151.151,92</i>	<i>155.716,71</i>	<i>160.419,36</i>	<i>137.720,02</i>	<i>2.019.798,88</i>
a) Parkirišče "Čebelica"	7.819,28	8.055,42	8.298,70	8.549,32	8.807,51	9.073,49	7.789,59	114.242,02
b) Parkirišče "Huje"	14.074,70	14.499,76	14.937,65	15.388,77	15.853,51	16.332,29	14.021,27	205.635,63
c) Parkirišče "Zdravstveni dom"	87.575,94	90.220,73	92.945,40	95.752,35	98.644,07	101.623,12	87.243,45	1.279.510,60
d) Parkirišče "Brioni"	28.774,95	29.643,95	30.539,20	31.461,49	32.411,62	33.390,45	28.665,70	420.410,63
<i>3. Skupaj prihodki parkirišč na modri coni</i>	<i>116.350,89</i>	<i>119.864,69</i>	<i>123.484,60</i>	<i>127.213,84</i>	<i>131.055,69</i>	<i>135.013,58</i>	<i>115.909,15</i>	<i>1.699.921,23</i>
a) Parkirišča na modri coni	116.350,89	119.864,69	123.484,60	127.213,84	131.055,69	135.013,58	115.909,15	1.699.921,23
<i>4. Skupaj prihodki parkirišč v starem mestnem jedru</i>	<i>19.079,04</i>	<i>19.655,23</i>	<i>20.248,82</i>	<i>20.860,33</i>	<i>21.490,32</i>	<i>22.139,32</i>	<i>19.006,61</i>	<i>278.750,52</i>
a) Parkirišča v starem mestnem jedru	19.079,04	19.655,23	20.248,82	20.860,33	21.490,32	22.139,32	19.006,61	278.750,52
<i>5. Ostanek vrednosti</i>							<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
<b>II. SKUPNI ODLIVI</b>	<b>262.357,29</b>	<b>267.604,44</b>	<b>272.956,53</b>	<b>278.415,66</b>	<b>283.983,97</b>	<b>289.663,65</b>	<b>246.214,10</b>	<b>3.860.004,87</b>
<i>1. Viri financiranja</i>	<i>51.133,08</i>	<i>52.155,74</i>	<i>53.198,85</i>	<i>54.262,83</i>	<i>55.348,09</i>	<i>56.455,05</i>	<i>47.986,79</i>	<i>752.309,65</i>
a) najem parkirnih avtomatov	20.590,50	21.002,31	21.422,36	21.850,80	22.287,82	22.733,58	19.323,54	302.943,48
b) obdelava vseh kartic	15.099,70	15.401,69	15.709,73	16.023,92	16.344,40	16.671,29	14.170,60	222.158,55
c) daljinski nadzor in krmiljenje	6.005,56	6.125,67	6.248,19	6.373,15	6.500,61	6.630,63	5.636,03	88.358,52
d) SIM kartice in stroški GPRS storitev	9.437,31	9.626,06	9.818,58	10.014,95	10.215,25	10.419,56	8.856,62	138.849,10
<i>2. Stroški upravljanja</i>	<i>211.224,22</i>	<i>215.448,70</i>	<i>219.757,68</i>	<i>224.152,83</i>	<i>228.635,89</i>	<i>233.208,60</i>	<i>198.227,31</i>	<i>3.107.695,23</i>
a) Stroški materiala	13.898,59	14.176,56	14.460,09	14.749,29	15.044,28	15.345,16	13.043,39	204.486,85
b) Stroški storitev	60.055,63	61.256,74	62.481,87	63.731,51	65.006,14	66.306,26	56.360,32	883.585,16
c) Stroški rednega vzdrževanja	51.476,25	52.505,78	53.555,89	54.627,01	55.719,55	56.833,94	48.308,85	757.358,71
d) Ažuriranje nadzornega centra	85.793,75	87.509,63	89.259,82	91.045,02	92.865,92	94.723,23	80.514,75	1.262.264,51
<b>NETO PRILIV/ODLIV</b>	<b>62.450,59</b>	<b>66.491,09</b>	<b>70.696,69</b>	<b>75.073,26</b>	<b>79.626,83</b>	<b>84.363,65</b>	<b>74.408,47</b>	<b>890.775,41</b>

Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.



### 9.3.3. Finančni tok poslovanja projekta javno-zasebnega partnerstva

Finančni tok za investicijo je izpeljan iz likvidnostnega toka za ekonomsko dobo 15 let ter ob upoštevanju prejšnjih ocen prihodkov in stroškov poslovanja.

#### 9.3.3.1. Finančni tok poslovanja zasebnega partnerja v projektu javno-zasebnega partnerstva

Tabela 14: Finančni tok poslovanja zasebnega partnerja v projektu javno-zasebnega partnerstva

Zap.št.	/	1	2	3	4	5	6	7	8
Ekonomsko leto	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>I. SKUPNI PRILIVI</b>	<b>35.000,00</b>	<b>215.917,80</b>	<b>222.220,44</b>	<b>228.931,50</b>	<b>235.845,23</b>	<b>242.967,76</b>	<b>250.305,38</b>	<b>257.864,60</b>	<b>265.652,11</b>
<i>1. Skupaj prihodki parkirišč brez časovne omejitve</i>	<i>17.680,00</i>	<i>109.069,33</i>	<i>112.253,07</i>	<i>115.643,11</i>	<i>119.135,53</i>	<i>122.733,43</i>	<i>126.439,98</i>	<i>130.258,46</i>	<i>134.192,27</i>
a) Parkirišče "Čebelica"	1.000,00	6.169,08	6.349,16	6.540,90	6.738,44	6.941,94	7.151,58	7.367,56	7.590,06
b) Parkirišče "Huje"	1.800,00	11.104,34	11.428,48	11.773,62	12.129,18	12.495,48	12.872,85	13.261,61	13.662,11
c) Parkirišče "Zdravstveni dom"	11.200,00	69.093,70	71.110,54	73.258,08	75.470,47	77.749,68	80.097,72	82.516,67	85.008,68
d) Parkirišče "Brioni"	3.680,00	22.702,21	23.364,89	24.070,51	24.797,44	25.546,32	26.317,82	27.112,62	27.931,42
<i>2. Skupaj prihodki parkirišč na modri coni</i>	<i>14.880,00</i>	<i>91.795,91</i>	<i>94.475,43</i>	<i>97.328,59</i>	<i>100.267,91</i>	<i>103.296,01</i>	<i>106.415,54</i>	<i>109.629,29</i>	<i>112.940,10</i>
a) Parkirišča na modri coni	14.880,00	91.795,91	94.475,43	97.328,59	100.267,91	103.296,01	106.415,54	109.629,29	112.940,10
<i>3. Skupaj prihodki parkirišč v starem mestnem jedru</i>	<i>2.440,00</i>	<i>15.052,56</i>	<i>15.491,94</i>	<i>15.959,80</i>	<i>16.441,78</i>	<i>16.938,32</i>	<i>17.449,86</i>	<i>17.976,85</i>	<i>18.519,75</i>
a) Parkirišča v starem mestnem jedru	2.440,00	15.052,56	15.491,94	15.959,80	16.441,78	16.938,32	17.449,86	17.976,85	18.519,75
<i>4. Ostanek vrednosti</i>									
<b>II. SKUPNI ODLIVI</b>	<b>36.696,00</b>	<b>224.139,17</b>	<b>228.397,81</b>	<b>232.965,77</b>	<b>237.625,08</b>	<b>242.377,59</b>	<b>247.225,14</b>	<b>252.169,64</b>	<b>257.213,03</b>
<i>1. Stroški najema parkirne opreme</i>	<i>7.152,00</i>	<i>43.684,42</i>	<i>44.514,42</i>	<i>45.404,71</i>	<i>46.312,80</i>	<i>47.239,06</i>	<i>48.183,84</i>	<i>49.147,52</i>	<i>50.130,47</i>
a) najem parkirnih avtomatov	2.880,00	17.591,04	17.925,27	18.283,78	18.649,45	19.022,44	19.402,89	19.790,95	20.186,77



b) obdelava vseh kartic	2.112,00	12.900,10	13.145,20	13.408,10	13.676,26	13.949,79	14.228,78	14.513,36	14.803,63
c) daljinski nadzor in krmiljenje	840,00	5.130,72	5.228,20	5.332,77	5.439,42	5.548,21	5.659,18	5.772,36	5.887,81
d) SIM kartice in stroški GPRS storitev	1.320,00	8.062,56	8.215,75	8.380,06	8.547,66	8.718,62	8.892,99	9.070,85	9.252,27
<i>2. Stroški upravljanja</i>	<i>29.544,00</i>	<i>180.454,75</i>	<i>183.883,39</i>	<i>187.561,06</i>	<i>191.312,28</i>	<i>195.138,53</i>	<i>199.041,30</i>	<i>203.022,12</i>	<i>207.082,57</i>
a) Stroški materiala	1.944,00	11.873,95	12.099,56	12.341,55	12.588,38	12.840,15	13.096,95	13.358,89	13.626,07
b) Stroški storitev	8.400,00	51.307,20	52.282,04	53.327,68	54.394,23	55.482,12	56.591,76	57.723,59	58.878,07
c) Stroški rednega vzdrževanja	7.200,00	43.977,60	44.813,17	45.709,44	46.623,63	47.556,10	48.507,22	49.477,37	50.466,91
d) Ažuriranje nadzornega centra	12.000,00	73.296,00	74.688,62	76.182,40	77.706,04	79.260,17	80.845,37	82.462,28	84.111,52
<b>NETO PRILIV/ODLIV</b>	<b>-1.696,00</b>	<b>-8.221,37</b>	<b>-6.177,37</b>	<b>-4.034,27</b>	<b>-1.779,85</b>	<b>590,17</b>	<b>3.080,24</b>	<b>5.694,96</b>	<b>8.439,08</b>

Zap.št.	9	10	11	12	13	14	15	
Ekonomsko leto	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	SKUPAJ
<b>I. SKUPNI PRILIVI</b>	<b>273.674,81</b>	<b>281.939,79</b>	<b>290.454,37</b>	<b>299.226,09</b>	<b>308.262,72</b>	<b>317.572,25</b>	<b>272.635,78</b>	<b>3.998.470,63</b>
<i>1. Skupaj prihodki parkirišč brez časovne omejitve</i>	<i>138.244,87</i>	<i>142.419,87</i>	<i>146.720,95</i>	<i>151.151,92</i>	<i>155.716,71</i>	<i>160.419,36</i>	<i>137.720,02</i>	<i>2.019.798,88</i>
a) Parkirišče "Čebelica"	7.819,28	8.055,42	8.298,70	8.549,32	8.807,51	9.073,49	7.789,59	114.242,02
b) Parkirišče "Huje"	14.074,70	14.499,76	14.937,65	15.388,77	15.853,51	16.332,29	14.021,27	205.635,63
c) Parkirišče "Zdravstveni dom"	87.575,94	90.220,73	92.945,40	95.752,35	98.644,07	101.623,12	87.243,45	1.279.510,60
d) Parkirišče "Brioni"	28.774,95	29.643,95	30.539,20	31.461,49	32.411,62	33.390,45	28.665,70	420.410,63
<i>2. Skupaj prihodki parkirišč na modri coni</i>	<i>116.350,89</i>	<i>119.864,69</i>	<i>123.484,60</i>	<i>127.213,84</i>	<i>131.055,69</i>	<i>135.013,58</i>	<i>115.909,15</i>	<i>1.699.921,23</i>
a) Parkirišča na modri coni	116.350,89	119.864,69	123.484,60	127.213,84	131.055,69	135.013,58	115.909,15	1.699.921,23
<i>3. Skupaj prihodki parkirišč v starem mestnem jedru</i>	<i>19.079,04</i>	<i>19.655,23</i>	<i>20.248,82</i>	<i>20.860,33</i>	<i>21.490,32</i>	<i>22.139,32</i>	<i>19.006,61</i>	<i>278.750,52</i>
a) Parkirišča v starem mestnem jedru	19.079,04	19.655,23	20.248,82	20.860,33	21.490,32	22.139,32	19.006,61	278.750,52



4. Ostanek vrednosti							0,00	0,00
<b>II. SKUPNI ODLIVI</b>	<b>262.357,29</b>	<b>267.604,44</b>	<b>272.956,53</b>	<b>278.415,66</b>	<b>283.983,97</b>	<b>289.663,65</b>	<b>246.214,10</b>	<b>3.860.004,87</b>
1. Stroški najema parkirne opreme	51.133,08	52.155,74	53.198,85	54.262,83	55.348,09	56.455,05	47.986,79	752.309,65
a) najem parkirnih avtomatov	20.590,50	21.002,31	21.422,36	21.850,80	22.287,82	22.733,58	19.323,54	302.943,48
b) obdelava vseh kartic	15.099,70	15.401,69	15.709,73	16.023,92	16.344,40	16.671,29	14.170,60	222.158,55
c) daljinski nadzor in krmiljenje	6.005,56	6.125,67	6.248,19	6.373,15	6.500,61	6.630,63	5.636,03	88.358,52
d) SIM kartice in stroški GPRS storitev	9.437,31	9.626,06	9.818,58	10.014,95	10.215,25	10.419,56	8.856,62	138.849,10
2. Stroški upravljanja	211.224,22	215.448,70	219.757,68	224.152,83	228.635,89	233.208,60	198.227,31	3.107.695,23
a) Stroški materiala	13.898,59	14.176,56	14.460,09	14.749,29	15.044,28	15.345,16	13.043,39	204.486,85
b) Stroški storitev	60.055,63	61.256,74	62.481,87	63.731,51	65.006,14	66.306,26	56.360,32	883.585,16
c) Stroški rednega vzdrževanja	51.476,25	52.505,78	53.555,89	54.627,01	55.719,55	56.833,94	48.308,85	757.358,71
d) Ažuriranje nadzornega centra	85.793,75	87.509,63	89.259,82	91.045,02	92.865,92	94.723,23	80.514,75	1.262.264,51
<b>NETO PRILIV/ODLIV</b>	<b>11.317,52</b>	<b>14.335,35</b>	<b>17.497,84</b>	<b>20.810,43</b>	<b>24.278,75</b>	<b>27.908,60</b>	<b>26.421,68</b>	<b>138.465,76</b>

Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.



### 9.3.4. Neto sedanja vrednost projekta javno-zasebnega partnerstva

Za izračun neto sedanje vrednosti so vsi prilivi in odlivi investicije za vso življenjsko dobo diskontirani s 7,00 % diskontno stopnjo<sup>43</sup>, ki je predpisana z zakonom.

#### 9.3.4.1. Neto sedanja vrednost zasebnega partnerja v projektu javno-zasebnega partnerja

Tabela 15: Neto sedanja vrednost zasebnega partnerja v projektu javno-zasebnega partnerstva

Zap.št.	/	1	2	3	4	5	6	7	8
Ekonomsko leto	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>I. NETO PRILIV</b>	<b>-1.696,00</b>	<b>-8.221,37</b>	<b>-6.177,37</b>	<b>-4.034,27</b>	<b>-1.779,85</b>	<b>590,17</b>	<b>3.080,24</b>	<b>5.694,96</b>	<b>8.439,08</b>
Kumulativa neto prilivov	-1.696,00	-9.917,37	-16.094,74	-20.129,01	-21.908,86	-21.318,70	-18.238,45	-12.543,49	-4.104,41
Diskontni faktor	1,0000	0,9346	0,8734	0,8163	0,7629	0,7130	0,6663	0,6227	0,5820
<b>DISKONTIRAN NETO DENARNI TOK</b>	<b>-1.696,00</b>	<b>-7.683,52</b>	<b>-5.395,56</b>	<b>-3.293,17</b>	<b>-1.357,84</b>	<b>420,78</b>	<b>2.052,50</b>	<b>3.546,54</b>	<b>4.911,62</b>

Zap.št.	9	10	11	12	13	14	15	
Ekonomsko leto	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	SKUPAJ
<b>I. NETO PRILIV</b>	<b>11.317,52</b>	<b>14.335,35</b>	<b>17.497,84</b>	<b>20.810,43</b>	<b>24.278,75</b>	<b>27.908,60</b>	<b>26.421,68</b>	<b>138.465,76</b>
Kumulativa neto prilivov	7.213,11	21.548,46	39.046,30	59.856,73	84.135,48	112.044,08	138.465,76	
Diskontni faktor	0,5439	0,5083	0,4751	0,4440	0,4150	0,3878	0,3624	
<b>DISKONTIRAN NETO DENARNI TOK</b>	<b>6.155,98</b>	<b>7.287,36</b>	<b>8.313,10</b>	<b>9.240,08</b>	<b>10.074,82</b>	<b>10.823,44</b>	<b>9.576,43</b>	<b>52.976,56</b>

Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.

<sup>43</sup> Diskontna stopnja je določena z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010).

Tabela 16: Ključni finančni kazalniki poslovanja zasebnega partnerja v projektu javno-zasebnega partnerstva

NETO SEDANJA VREDNOST PROJEKTA	52.976,56
RELATIVNA NETO SEDANJA VREDNOST PROJEKTA	0,0704
INTERNA STOPNJA DONOSNOSTI	23,0907 %
POVRNITEV INVESTICIJE	10. leto

Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.

### 9.3.5. Ekonomska analiza stroškov in koristi projekta javno-zasebnega partnerstva

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

Učinke je treba ocenjevati glede na vnaprej določene cilje. Z vrednotenjem projekta glede na mikroekonomske kazalnike je treba v okviru analize stroškov in koristi oceniti skladnost projekta z določenimi makroekonomskimi cilji, pa tudi njegov pomen za doseg te ciljev. Upoštevati je potrebno učinke investicije na okolje, integriteto v geografsko območje in na delovanje projekta glede na občinsko, regionalno, nacionalno raven ali ravni EU.

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

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

#### 9.3.5.1. Faza 1 – davčni popravki

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

- ✓ cene inputov in outputov, ki jih upoštevamo v CBA, ne smejo vključevati DDV ali katerih koli drugih posrednih dajatev;



- 
- ✓ cene v CBA vključenih inputov morajo biti v celoti brez neposrednih davščin;
  - ✓ izpustiti je treba čista transferna plačila posameznikom, kakor so na primer plačila za socialno zavarovanje;
  - ✓ v določenih primerih se neposredni davki in subvencije lahko uporabijo tudi za popravek zunanjih vplivov.

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

#### 9.3.5.2. Faza 2 – popravki zaradi eksternalij

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

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

Kot splošno pravilo velja, da je treba vse družbene koristi in stroške, ki se prelivajo od projekta k ostalim subjektom brez nadomestila, v CBA upoštevati kot dodatek k njegovim finančnim stroškom. Zunanjim vplivom je treba določiti denarne vrednosti, če je to le mogoče. Če ni, jih je treba opisati z nedenarnimi pokazatelji.

Mnogi veliki projekti, še zlasti infrastrukturni, lahko koristijo tudi tretjim osebam in tako prispevajo k prihodkom družbe, ki ga projekt ustvarja.

V našem primeru je določitev eksternih koristi in stroškov za obravnavano investicijo težavna, saj je zelo malo oprijemljivih podatkov, na podlagi katerih bi lahko verodostojno ocenili eksternalije.

#### 9.3.5.3. Faza 3 – od tržnih do obračunskih cen

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

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

V tem primeru določamo popravni faktor za investicijske stroške na 0,8, kar utemeljujemo s tem, da cene opreme parkirnih prostorov vsebujejo tudi njihov pričakovani dobiček in rezervo, enako pa velja tudi za prodajalce materiala oziroma opreme za morebitno nadgradnjo parkirišč.



---

#### 9.3.5.4. Diskontiranje

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

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

V našem primeru izberemo družbeno diskontno stopnjo, ki je enaka 5,50 %.<sup>44</sup>

#### 9.3.5.5. Izračun ekonomske stopnje donosnosti

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

Ta temelji na izhodiščih, ki so opredeljena v točkah od 9.3.5.1. do 9.3.5.4.

---

<sup>44</sup> Povzeto iz Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects, European Union, Regional Policy, julij 2008.



Tabela 17: Analiza stroškov in koristi projekta javno-zasebnega partnerstva<sup>45</sup>

Zap.št.		/	1	2	3	4	5	6	7	8
Ekonomsko leto		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Popravni faktor	0,8									
<b>A) SKUPNE KORISTI</b>		<b>70.961,65</b>	<b>222.478,79</b>	<b>228.539,39</b>	<b>234.999,05</b>	<b>241.644,95</b>	<b>248.482,53</b>	<b>255.517,41</b>	<b>262.755,35</b>	<b>270.202,31</b>
<b>I. Skupaj prihodki</b>		<b>29.166,67</b>	<b>179.931,50</b>	<b>185.183,70</b>	<b>190.776,25</b>	<b>196.537,69</b>	<b>202.473,13</b>	<b>208.587,82</b>	<b>214.887,17</b>	<b>221.376,76</b>
<i>1. Skupaj prihodki parkirišč brez časovne omejitve</i>		<i>14.733,33</i>	<i>90.891,11</i>	<i>93.544,22</i>	<i>96.369,26</i>	<i>99.279,61</i>	<i>102.277,85</i>	<i>105.366,65</i>	<i>108.548,72</i>	<i>111.826,89</i>
a) Parkirišče "Čebelica"		833,33	5.140,90	5.290,96	5.450,75	5.615,36	5.784,95	5.959,65	6.139,63	6.325,05
b) Parkirišče "Huje"		1.500,00	9.253,62	9.523,73	9.811,35	10.107,65	10.412,90	10.727,37	11.051,34	11.385,09
c) Parkirišče "Zdravstveni dom"		9.333,33	57.578,08	59.258,78	61.048,40	62.892,06	64.791,40	66.748,10	68.763,89	70.840,56
d) Parkirišče "Brioni"		3.066,67	18.918,51	19.470,74	20.058,76	20.664,53	21.288,60	21.931,52	22.593,85	23.276,19
<i>2. Skupaj prihodki parkirišč na modri coni</i>		<i>12.400,00</i>	<i>76.496,59</i>	<i>78.729,53</i>	<i>81.107,16</i>	<i>83.556,60</i>	<i>86.080,00</i>	<i>88.679,62</i>	<i>91.357,75</i>	<i>94.116,75</i>
a) Parkirišča na modri coni		12.400,00	76.496,59	78.729,53	81.107,16	83.556,60	86.080,00	88.679,62	91.357,75	94.116,75
<i>3. Skupaj prihodki parkirišč v starem mestnem jedru</i>		<i>2.033,33</i>	<i>12.543,80</i>	<i>12.909,95</i>	<i>13.299,83</i>	<i>13.701,48</i>	<i>14.115,27</i>	<i>14.541,55</i>	<i>14.980,71</i>	<i>15.433,12</i>
a) Parkirišča v starem mestnem jedru		2.033,33	12.543,80	12.909,95	13.299,83	13.701,48	14.115,27	14.541,55	14.980,71	15.433,12
<b>II. Skupne koristi eksternalij</b>	<b>1,0</b>	<b>41.794,98</b>	<b>42.547,29</b>	<b>43.355,69</b>	<b>44.222,80</b>	<b>45.107,26</b>	<b>46.009,40</b>	<b>46.929,59</b>	<b>47.868,18</b>	<b>48.825,55</b>
<i>1. Prometna urejenost mesta</i>	<i>0,4</i>	<i>16.717,99</i>	<i>17.018,92</i>	<i>17.342,28</i>	<i>17.689,12</i>	<i>18.042,90</i>	<i>18.403,76</i>	<i>18.771,84</i>	<i>19.147,27</i>	<i>19.530,22</i>
<i>2. Razvoj mestnega jedra</i>	<i>0,3</i>	<i>12.538,49</i>	<i>12.764,19</i>	<i>13.006,71</i>	<i>13.266,84</i>	<i>13.532,18</i>	<i>13.802,82</i>	<i>14.078,88</i>	<i>14.360,46</i>	<i>14.647,66</i>
<i>3. Vpliv na splošno gospodarsko stanje</i>	<i>0,3</i>	<i>12.538,49</i>	<i>12.764,19</i>	<i>13.006,71</i>	<i>13.266,84</i>	<i>13.532,18</i>	<i>13.802,82</i>	<i>14.078,88</i>	<i>14.360,46</i>	<i>14.647,66</i>
<b>B) SKUPNI STROŠKI</b>		<b>33.567,50</b>	<b>183.756,63</b>	<b>187.248,01</b>	<b>190.992,97</b>	<b>194.812,83</b>	<b>198.709,09</b>	<b>202.683,27</b>	<b>206.736,93</b>	<b>210.871,67</b>
<b>I. Stroški najema parkirne opreme</b>		<b>4.768,00</b>	<b>29.122,94</b>	<b>29.676,28</b>	<b>30.269,81</b>	<b>30.875,20</b>	<b>31.492,71</b>	<b>32.122,56</b>	<b>32.765,01</b>	<b>33.420,31</b>
a) najem parkirnih avtomatov		1.920,00	11.727,36	11.950,18	12.189,18	12.432,97	12.681,63	12.935,26	13.193,96	13.457,84
b) obdelava vseh kartic		1.408,00	8.600,06	8.763,47	8.938,73	9.117,51	9.299,86	9.485,86	9.675,57	9.869,09
c) daljinski nadzor in krmiljenje		560,00	3.420,48	3.485,47	3.555,18	3.626,28	3.698,81	3.772,78	3.848,24	3.925,20

<sup>45</sup> Celotne koristi, ki bodo nastale z obravnavanim projektom javno-zasebnega partnerstva predstavljajo letno 50,00 % stroškov najema parkirne opreme. Hkrati bodo nastali tudi stroški, katerih ne moremo številčno ovrednotiti in predstavljajo 10,00 % celotnih koristi, ki nastanejo s projektom.



d) SIM kartice in stroški GPRS storitev		880,00	5.375,04	5.477,17	5.586,71	5.698,44	5.812,41	5.928,66	6.047,23	6.168,18
<b>II. Stroški upravljanja</b>		<b>24.620,00</b>	<b>150.378,96</b>	<b>153.236,16</b>	<b>156.300,88</b>	<b>159.426,90</b>	<b>162.615,44</b>	<b>165.867,75</b>	<b>169.185,10</b>	<b>172.568,80</b>
a) Stroški materiala		1.620,00	9.894,96	10.082,96	10.284,62	10.490,32	10.700,12	10.914,12	11.132,41	11.355,06
b) Stroški storitev		7.000,00	42.756,00	43.568,36	44.439,73	45.328,53	46.235,10	47.159,80	48.102,99	49.065,05
c) Stroški rednega vzdrževanja		6.000,00	36.648,00	37.344,31	38.091,20	38.853,02	39.630,08	40.422,68	41.231,14	42.055,76
d) Ažuriranje nadzornega centra		10.000,00	61.080,00	62.240,52	63.485,33	64.755,04	66.050,14	67.371,14	68.718,56	70.092,93
<b>III. Zunanji eksterni stroški</b>	<b>1,0</b>	<b>4.179,50</b>	<b>4.254,73</b>	<b>4.335,57</b>	<b>4.422,28</b>	<b>4.510,73</b>	<b>4.600,94</b>	<b>4.692,96</b>	<b>4.786,82</b>	<b>4.882,55</b>
<i>1. Vpliv na potek projekta</i>	<i>1,0</i>	<i>4.179,50</i>	<i>4.254,73</i>	<i>4.335,57</i>	<i>4.422,28</i>	<i>4.510,73</i>	<i>4.600,94</i>	<i>4.692,96</i>	<i>4.786,82</i>	<i>4.882,55</i>
<b>NETO DENARNI TOK</b>		<b>37.394,15</b>	<b>38.722,16</b>	<b>41.291,38</b>	<b>44.006,08</b>	<b>46.832,12</b>	<b>49.773,45</b>	<b>52.834,14</b>	<b>56.018,42</b>	<b>59.330,64</b>
Diskontni faktor		1,0000	0,9346	0,8734	0,8163	0,7629	0,7130	0,6663	0,6227	0,5820
<b>DISKONTIRAN NETO DENARNI TOK</b>		<b>37.394,15</b>	<b>36.188,93</b>	<b>36.065,49</b>	<b>35.922,07</b>	<b>35.728,00</b>	<b>35.487,78</b>	<b>35.205,62</b>	<b>34.885,46</b>	<b>34.530,97</b>

Zap.št.		9	10	11	12	13	14	15	
Ekonomsko leto		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	SKUPAJ
Popravni faktor	0,8								
<b>A) SKUPNE KORISTI</b>		<b>277.864,40</b>	<b>285.747,92</b>	<b>293.859,37</b>	<b>302.205,42</b>	<b>310.792,95</b>	<b>319.629,04</b>	<b>273.934,15</b>	<b>4.099.614,69</b>
<b>I. Skupaj prihodki</b>		<b>228.062,34</b>	<b>234.949,82</b>	<b>242.045,31</b>	<b>249.355,08</b>	<b>256.885,60</b>	<b>264.643,54</b>	<b>227.196,48</b>	<b>3.332.058,86</b>
<i>1. Skupaj prihodki parkirišč brez časovne omejitve</i>		<i>115.204,06</i>	<i>118.683,22</i>	<i>122.267,46</i>	<i>125.959,94</i>	<i>129.763,93</i>	<i>133.682,80</i>	<i>114.766,68</i>	<i>1.683.165,73</i>
a) Parkirišče "Čebelica"		6.516,07	6.712,85	6.915,58	7.124,43	7.339,59	7.561,24	6.491,33	95.201,68
b) Parkirišče "Huje"		11.728,92	12.083,13	12.448,04	12.823,98	13.211,26	13.610,24	11.684,39	171.363,03
c) Parkirišče "Zdravstveni dom"		72.979,95	75.183,94	77.454,50	79.793,62	82.203,39	84.685,93	72.702,87	1.066.258,84
d) Parkirišče "Brioni"		23.979,13	24.703,30	25.449,34	26.217,91	27.009,69	27.825,38	23.888,09	350.342,19
<i>2. Skupaj prihodki parkirišč na modri coni</i>		<i>96.959,08</i>	<i>99.887,24</i>	<i>102.903,83</i>	<i>106.011,53</i>	<i>109.213,08</i>	<i>112.511,31</i>	<i>96.590,96</i>	<i>1.416.601,02</i>
a) Parkirišča na modri coni		96.959,08	99.887,24	102.903,83	106.011,53	109.213,08	112.511,31	96.590,96	1.416.601,02
<i>3. Skupaj prihodki parkirišč v starem mestnem jedru</i>		<i>15.899,20</i>	<i>16.379,36</i>	<i>16.874,02</i>	<i>17.383,61</i>	<i>17.908,60</i>	<i>18.449,44</i>	<i>15.838,84</i>	<i>232.292,10</i>
a) Parkirišča v starem mestnem jedru		15.899,20	16.379,36	16.874,02	17.383,61	17.908,60	18.449,44	15.838,84	232.292,10
<b>II. Skupne koristi eksternalij</b>	<b>1,0</b>	<b>49.802,06</b>	<b>50.798,10</b>	<b>51.814,06</b>	<b>52.850,34</b>	<b>53.907,35</b>	<b>54.985,50</b>	<b>46.737,67</b>	<b>767.555,82</b>



1. Prometna urejenost mesta	0,4	19.920,82	20.319,24	20.725,62	21.140,14	21.562,94	21.994,20	18.695,07	307.022,33
2. Razvoj mestnega jedra	0,3	14.940,62	15.239,43	15.544,22	15.855,10	16.172,20	16.495,65	14.021,30	230.266,75
3. Vpliv na splošno gospodarsko stanje	0,3	14.940,62	15.239,43	15.544,22	15.855,10	16.172,20	16.495,65	14.021,30	230.266,75
<b>B) SKUPNI STROŠKI</b>		<b>215.089,10</b>	<b>219.390,89</b>	<b>223.778,70</b>	<b>228.254,28</b>	<b>232.819,36</b>	<b>237.475,75</b>	<b>201.854,39</b>	<b>3.168.041,37</b>
<b>I. Stroški najema parkirne opreme</b>		<b>34.088,72</b>	<b>34.770,49</b>	<b>35.465,90</b>	<b>36.175,22</b>	<b>36.898,72</b>	<b>37.636,70</b>	<b>31.991,19</b>	<b>501.539,77</b>
a) najem parkirnih avtomatov		13.727,00	14.001,54	14.281,57	14.567,20	14.858,55	15.155,72	12.882,36	201.962,32
b) obdelava vseh kartic		10.066,47	10.267,80	10.473,15	10.682,62	10.896,27	11.114,19	9.447,06	148.105,70
c) daljinski nadzor in krmiljenje		4.003,71	4.083,78	4.165,46	4.248,77	4.333,74	4.420,42	3.757,35	58.905,68
d) SIM kartice in stroški GPRS storitev		6.291,54	6.417,37	6.545,72	6.676,63	6.810,17	6.946,37	5.904,41	92.566,06
<b>II. Stroški upravljanja</b>		<b>176.020,18</b>	<b>179.540,58</b>	<b>183.131,40</b>	<b>186.794,02</b>	<b>190.529,90</b>	<b>194.340,50</b>	<b>165.189,43</b>	<b>2.589.746,02</b>
a) Stroški materiala		11.582,16	11.813,80	12.050,08	12.291,08	12.536,90	12.787,64	10.869,49	170.405,71
b) Stroški storitev		50.046,36	51.047,28	52.068,23	53.109,59	54.171,78	55.255,22	46.966,94	736.320,96
c) Stroški rednega vzdrževanja		42.896,88	43.754,81	44.629,91	45.522,51	46.432,96	47.361,62	40.257,37	631.132,26
d) Ažuriranje nadzornega centra		71.494,79	72.924,69	74.383,18	75.870,85	77.388,26	78.936,03	67.095,62	1.051.887,09
<b>III. Zunanji eksterni stroški</b>	<b>1,0</b>	<b>4.980,21</b>	<b>5.079,81</b>	<b>5.181,41</b>	<b>5.285,03</b>	<b>5.390,73</b>	<b>5.498,55</b>	<b>4.673,77</b>	<b>76.755,58</b>
1. Vpliv na potek projekta	1,0	4.980,21	5.079,81	5.181,41	5.285,03	5.390,73	5.498,55	4.673,77	76.755,58
<b>NETO DENARNI TOK</b>		<b>62.775,29</b>	<b>66.357,04</b>	<b>70.080,67</b>	<b>73.951,14</b>	<b>77.973,59</b>	<b>82.153,29</b>	<b>72.079,77</b>	<b>931.573,32</b>
Diskontni faktor		0,5439	0,5083	0,4751	0,4440	0,4150	0,3878	0,3624	
<b>DISKONTIRAN NETO DENARNI TOK</b>		<b>34.145,60</b>	<b>33.732,55</b>	<b>33.294,82</b>	<b>32.835,19</b>	<b>32.356,27</b>	<b>31.860,46</b>	<b>26.125,02</b>	<b>545.758,39</b>

Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.

Ekonomska stopnja donosa znaša 7,2204 % in je večja kot družbena diskontna stopnja donosa, ki smo jo predvideli na 5,50 %<sup>46</sup>, to pomeni, da je projekt z ekonomskega vidika upravičen. K temu botruje tudi izračunano razmerje med celotnimi koristi in celotnimi stroški, ki znaša 1,2941 ter je večje od 1.

<sup>46</sup> Povzeto iz Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects, European Union, Regional Policy, julij 2008.

## 9.4. ANALIZA TVEGANJ

---

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

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

Ti dogodki bi imeli tako nizek vpliv na celoten projekt, prav tako je verjetnost teh dogodkov razmeroma malo verjetna, čeprav mogoča glede na dolžino trajanja pogodbenega razmerja. V nadaljevanju prikazujemo 3 kritične skupine tveganj in sicer: tveganja razvoja projekta in splošna tveganja, tveganja izvedbe projekta ter tveganja, ki lahko nastanejo v fazi obratovanja projekta vključno s prikazom njihovega vpliva ter možnost nastanka.

Natančnejši prikaz tveganj je predstavljen v tabeli 19 »Analiza tveganj za obravnavan projekt javno-zasebnega partnerstva«.

### Legenda:

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

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

Tabela 18: Analiza tveganj za obravnavan projekt javno-zasebnega partnerstva

Tveganja	Stopnja tveganj (verjetnost dogodka)*	Ocena vpliva**	Posledice tveganj	Ukrepi za zmanjšanje tveganj
<b>1. TVEGANJA RAZVOJA PROJEKTA IN SPLOŠNA TVEGANJA</b>				
Tveganje zaradi imenovanja neizkušenega in strokovno neusposobljenega odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta.	1	- Čas: 3 - Stroški: 3 - Kakovost: 5	- Projekt ne bo uspešno voden in pravočasno zaključen; - Sprejemanje napačnih odločitev; - Nejasno delegirane naloge; - Nejasno opredeljene odgovornosti in pristojnosti udeležencev na projektu.	- Imenovanje izkušenega in strokovno usposobljenega odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta; - Zagotovitev zunanjih in notranjih svetovalcev.
Tveganje zaradi preobremenjenosti odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta in članov projektne skupine z drugimi nalogami.	1	- Čas: 3 - Stroški: 3 - Kakovost: 5	- Projekt ne bo uspešno voden in izveden ter pravočasno zaključen; - Projekt ne bo primerno spremljan in posledično se bodo nastali problemi reševali na daljše časovno obdobje.	- Imenovanje izkušenega in strokovno usposobljenega strokovnega vodje, ki ni preobremenjen z drugimi nalogami; - Imenovanje ustreznih članov projektne skupine, ki niso preobremenjeni z drugimi nalogami.
Tveganje zaradi neskladnosti projekta s poslovno strategijo zasebnega partnerja.	1	- Čas: 3 - Stroški: 3 - Kakovost: 1	- Neusklajenost projekta s poslovno strategijo zasebnega partnerja; - Podaljšanje roka izvedbe zaradi potrebnih prilagoditev dokumentacije.	- Sodelovanje zasebnega partnerja z izvajalcem projekta ter obveščanje oz. informiranje o vseh veljavnih in sprejetih strategij in meril Mestne občine Kranj; - Upoštevanje sprejetih strategij in meril v fazi izvedbe.
Tveganje zaradi spremembe zakonodaje.	1	- Čas: 3 - Stroški: 1 - Kakovost: 1	- Neusklajenost projekta z veljavno zakonodajo; - Podaljšanje roka izvedbe projekta zaradi potrebnih prilagoditev dokumentacije.	- Spremljanje zakonodaje v vseh fazah izvedbe projekta.
Tveganje zaradi nestabilnih političnih dejavnikov.	1	- Čas: 5 - Stroški: 3 - Kakovost: 1	- Zastoj (ustavitev) projekta javno-zasebnega partnerstva.	- Preveritev strateških odločitev Mestne občine Kranj.
Tveganje zaradi odklonilnega javnega mnenja do realizacije projekta (npr. vplivi na kvaliteto	1	- Čas: 3 - Stroški: 1	- Podaljšanje roka izvedbe projekta javno-zasebnega partnerstva.	- Upoštevanje zahtev oz. priporočil ; - Pozitivno informiranje javnosti glede projekta



Življenjskega okolja prebivalcev, hrup zaradi večjega števila parkirnih mest, itd.)		- Kakovost: 1		javno-zasebnega partnerstva.
---	--	---------------	--	------------------------------

Tveganja	Stopnja tveganj (verjetnost dogodka)*	Ocena vpliva**	Posledice tveganj	Ukrepi za zmanjšanje tveganj
<b>2. TVEGANJE IZVEDBE PROJEKTA</b>				
Tveganje v postopkih izbire zasebnega partnerja.	3	- Čas: 3 - Stroški: 3 - kakovost: 1	- Ponovitev postopka javnega razpisa; - Zamuda pri postopku izbire zasebnega partnerja.	- Posebna pozornost namenjena postopku izbire zasebnega partnerja del (jasna opredelitev obsega pravic in obveznosti, itd.).
Tveganje zaradi izbora nestrokovnih in neizkušenih zunanjih izvajalcev.	3	- Čas: 5 - Stroški: 3 - Kakovost: 5	- Podaljševanje rokov izvedbe in potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev (rebalans proračuna); - Zamude pri pridobitvi ustrezne dokumentacije; - Zapleti pri potrjevanju dokumentacije, - Spreminjanje in dopolnjevanje dokumentacije.	- Priprava kvalitetne razpisne dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo; - Jasno definiranje pogojev, ki jih mora ponudnik – zasebni partner izpolniti predvsem glede referenc, kadrovske zasedbe, ter določitev ustreznih meril za izbor zasebnega partnerja; - Zagotavljanje stalnega nadzora nad delom izvajalcev za pravočasno ukrepanje.
Tveganje zaradi nerazpolaganja z zadostnimi finančnimi sredstvi (glede na pridobljene ponudbe).	3	- Čas: 5 - Stroški: 5 - Kakovost: 3	- Potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev (sredstva zasebnika); - Pri prekoračitvi predvidenega zneska za izvedbo investicije za več kot 20 %, potreba po novelaciji investicijske dokumentacije, v tem primeru ocene izvedljivosti javno-zasebnega partnerstva.	- Priprava kvalitetne investicijske dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo.
<b>3. TVEGANJE OBRATOVANJA PROJEKTA</b>				
Tveganje zaradi nedoseganja okolje-varstvenih standardov.	1	- Čas: 3 - Stroški: 1 - Kakovost: 3	- Poslabšanje kakovosti okolja; - Povečanje obremenitev okolja; - Povečanje stroškov izvedbe projekta.	- Upoštevanje standardov kakovosti okolja v fazi obratovanja objekta.

## 10. POVZETEK IN UGOTOVITVE

---

Varnost v cestnem prometu ter s tem prometna urejenost postajata čedalje pomembnejša faktorja za ugodno in prijetno bivanjsko okolje, kakor tudi za namestitvev različnih podjetij. Tovrstno prioriteto ima tudi Mestna občina Kranj, ki je s tem trendom nadaljevati tudi v prihodnosti ter tako imeti urejene parkirne površine, ki bi zagotavljale stanovalcem ter ostalim uporabnikom prijetno bivanje v samem mestu. Najenostavnejši ter tudi najracionalnejši način za doseg tega je vpeljava modela javno-zasebnega partnerstva od katerega imata korist tako javni partner (Mestna občina Kranj) kot tudi zasebni partner (podjetje, ki bo izbrano na javnem razpisu).

Za izvedbo projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva je izkazan javni interes za izvedbo projekta v okviru koncesijskega razmerja, ki zajema upravljanje infrastrukture na javnih parkiriščih ter parkirnih površinah v Mestni občini Kranj ter njihovo vzdrževanje in upravljanje za obdobje 15 let.

S predmetnim modelom javno-zasebnega partnerstva (model TOOT »Prevzemi - V lasti – Upravljaj – Prenesi v last«) se sklenu dolgoročna pogodba, v kateri se natančno opredeli delitev tveganja in učinkov poslovanja, vključno z jasno razmejitvijo pogodbenih pravic in obveznosti tako javnega kot zasebnega partnerja. Ustrezna delitev tveganj je pomemben vir učinkovitosti v obravnavanem javno-zasebnem partnerstvu in pomeni prenos posameznih tveganj na tistega partnerja, ki določeno tveganje najbolj obvladuje.

Cilji projekta so skladni z naslednjimi nacionalnimi programi ter podlagami:

- ✓ trinajsta alineja drugega odstavka 21. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/2007-UPB2, s spremembami),
- ✓ Ocena možnosti javno-zasebnega partnerstva za projekt »Podelitev koncesije za upravljanje javnih parkirnih površin v Mestni občini Kranj«, avgust 2012,
- ✓ Strategija trajnostnega razvoja Mestne občine Kranj 2009-2023,
- ✓ Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS),
- ✓ Program reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji,
- ✓ Ostali akti vezani na ureditev cestnega prometa v Mestni občini Kranj.

Navedeno je podlaga za sklep, da je jasno izkazan javni interes za izvedbo projekta v okviru javno-zasebnega partnerstva.

Zraven že predstavljenih finančnih kazalnikov pa o opravičljivosti investicijskega projekta pričajo tudi ekonomsko-družbeni kazalniki. Tako bo imela investicijska operacija v primeru izvedbe po modelu javno-zasebnega partnerstva pozitivno ekonomsko neto sedanjo vrednosti, ki znaša 545.758,39 EUR,



ekonomska interna stopnja donosnosti pa je večja od družbene diskontne stopnje (5,50 %<sup>47</sup>) in znaša 7,2204 %. Projekt bo pripomogel k ustrezni urejenosti mirujočega prometa, zagotovil bo nivo varnosti ter visok nivo komoditete in kvalitete bivanja, kar v teh časih predstavlja ključen faktor za sklenitev javno-zasebnega partnerstva za obravnavan projekt.

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

V nadaljevanju so predstavljeni izračunani ključni kazalniki o finančni in ekonomski upravičenosti projekta.

Tabela 19: Ključne postavke in finančno-ekonomski kazalniki projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva

Ključne postavke	Vrednost v EUR z DDV <sup>48</sup>
<b>I. Stroški najema parkirne opreme</b>	<b>752.309,65</b>
a) Najem parkirnih avtomatov	302.943,48
b) Obdelava vseh kartic <sup>49</sup>	222.158,55
c) Daljinski nadzor in krmiljenje	88.358,52
d) SIM kartice in stroški GPRS storitev	138.849,10
<b>II. Skupaj prihodki/prilivi</b>	<b>3.998.470,63</b>
1. Parkirišča brez časovne omejitve	2.019.798,88
a) Parkirišče »Čebelica«	114.242,02
b) Parkirišče »Huje«	205.635,63
c) Parkirišče »Zdravstveni dom«	1.279.510,60
d) Parkirišče »Brioni«	420.410,63
2. Parkirišča na modri coni	1.699.921,23
a) Parkirišča na modri coni	1.699.921,23
3. Parkirišča v starem mestnem jedru	278.750,52
a) Parkirišča v starem mestnem jedru	278.750,52
<b>III. Skupaj stroški/odlivi</b>	<b>3.107.695,23</b>
1. Stroški upravljanja	3.107.695,23

<sup>47</sup> Povzeto iz Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects, European Union, Regional Policy, julij 2008.

<sup>48</sup> Cene ključnih postavk v ekonomski dobi projekta javno-zasebnega partnerstva so preračunane v tekočih cenah glede na letno amortizacijsko stopnjo. Za leto 2013 je amortizacijska stopnja določena na 1,80 %, za leto 2014 pa 1,90 %. Ker inflacijska stopnja za leto 2015 še ni podana, smo predvideli enako inflacijsko stopnjo kot za leto 2012, torej 2,00 %. Enako smo predvideli za nadaljnja leta v ekonomski dobi investicijskega projekta.

<sup>49</sup> Med to postavko spada obdelava kartic Mestne občine Kranj in ostalih plačilnih kartic (bančnih kartic) ter kartic vstopa v staro mestno jedro.





MESTNA OBČINA KRANJ

Slovenski trg 1

4000 Kranj

a) Stroški materiala		204.486,85
b) Stroški storitev		883.585,16
c) Stroški rednega vzdrževanja		757.358,71
d) Ažuriranje nadzornega centra		1.262.264,51
Finančno-ekonomski kazalniki	Vrednost v EUR z DDV	Upravičenost projekta
Finančna neto sedanja vrednost (EUR)	52.976,56	Vrednost večja od 0.
Relativna neto sedanja vrednost	0,0704	Vrednost večja od 0.
Interna stopnja donosnosti (%)	23,0907	Stopnja večja od 7,00 %.
Investicija se zasebniku povrne	v 10. letu	Povrnitev investicije v ekonomski dobi projekta
Ekonomska neto sedanja vrednost (EUR)	545.758,39	Vrednost večja od 0.
Ekonomska stopnja donosnosti (%)	7,2204	Stopnja večja od 5,50 %.
Razmerje med koristmi in stroški projekta	1,2941	Vrednost večja od 1.

Vir: Mestna občina Kranj, Interni vir, avgust 2012.