



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

**1. izredna seja občinskega sveta**  
**dne 6. julij 2020**

**Gradivo za 3.a) točko dnevnega reda**

**ZADEVA:** Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za projekt:  
Upravljanje sistema izposoje mestnih koles »Zapelji me«

Poročevalci:

mag. Branko Žnidar, direktor občinske uprave

Tomaž Pristovnik, RIC Slovenska Bistrica

Žiga Lesar, GE projekt d.o.o., Ljubljana

Jakob Lipar, GE projekt d.o.o., Ljubljana



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

---

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

---

Datum: 30.6.2020

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

**ZADEVA: Dokument identifikacije investicijskega projekta**  
**Upravljanje sistema izposoje mestnih koles »Zapelji me«**

***I. PREDLAGATELJ***

Župan dr. Ivan ŽAGAR

***II. DELOVNO TELO PRISTOJNO ZA OBRAVNAVO***

Odbor za gospodarstvo in proračun

***III. VRSTA POSTOPKA***

Enofazni

***IV. PRAVNE PODLAGE ZA SPREJEM:***

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

## **V. NAMEN IN CILJI SPREJEMA DOKUMENTA**

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

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

Investicijska dokumentacija projekta se je pripravljala po fazah. V prvi fazi se je izdelal dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju: DIIP), kjer sta se obravnavali dve različni varianti financiranja projekta – varianta z lastnimi sredstvi občine ter varianta po modelu javno-zasebnega partnerstva (v nadaljevanju: JZP).

V DIIPu izdelana finančna analiza je za občino prikazala finančno neupravičenost izvedbe projekta (manjšo neupravičenost za izvedbo po modelu JZP), ker pa gre za projekt vlaganja v infrastrukturo javnega značaja s širšimi družbenimi učinki, je bilo potrebno pri presoji upravičenosti izvedbe projekta upoštevati tudi družbene koristi.

Zato se je presojalo tudi ekonomsko upravičenost izvedbe projekta, kjer so se upoštevale družbene koristi, ki jih delovanje takšnega sistema prinaša. Iz ekonomske analize je bilo razvidno, da izvedba projekta izkazuje kazalnike ekonomske upravičenosti nad mejnimi vrednostmi upravičenosti, kar pomeni, da je izvedba projekta upravičena. Višjo ekonomsko upravičenost je izkazovala izvedba po modelu JZP.

Na podlagi izdelanih presoj finančne in ekonomske upravičenosti se je za bolj primerno varianto za občino izkazala varianta po modelu JZP. To varianto se je nadalje obravnavalo tudi pri izdelavi investicijske dokumentacije druge faze. V prilogah na naslednji strani so prikazane finančne konstrukcije in finančni ter ekonomski kazalniki analiziranih variant financiranja.

## VI. FINANČNE POSLEDICE

Finančna konstrukcija financiranja investicije z lastnimi sredstvi občine

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

Finančna konstrukcija financiranja investicije po modelu JZP

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

Prikaz finančnih kazalnikov izvedbe projekta

	Financiranje projekta z lastnimi sredstvi občine	Financiranje projekta po modelu JZP – vidik občine	Financiranje projekta po modelu JZP – vidik zasebnega partnerja
Finančna interna stopnja donosa (F-ISD; IRR)	neizračunljiva	neizračunljiva	7,061%
Finančna neto sedanja vrednost (F-NSV; NPV)	-366.347	-265.478	10.571
Finančna relativna neto sedanja vrednost (F-RNSV; RNPV)	-7,6996	/	0,2710
Doba vračila sredstev (enostavna - finančni vidik)	-1,41	0,00	6,30
Ekonomska interna stopnja donosa (E-ISD; IRR)	5,375 %	14,141 %	
Ekonomska neto sedanja vrednost (E-NSV; NPV)	2.061	52.911	
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost (E-RNSV; RNPV)	0,0661	1,6959	
Doba vračila sredstev (enostavna - ekonomski vidik)	9,96	5,04	

## **VII. PREDLOG SKLEPA**

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

### ***S K L E P***

Občinski svet Občine Slovenska Bistrica potrjuje Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) Upravljanje sistema izposoje mestnih koles »Zapelji me«.

Odobri se priprava Investicijskega programa.

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

Mag. Branko Žnidar  
Direktor občinske uprave

### **Priloga:**

- Dokument identifikacije investicijskega projekta  
Upravljanje sistema izposoje mestnih koles »Zapelji me«.

# GEprojekt

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

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

## DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Naslov:

# UPRAVLJANJE SISTEMA IZPOSOJE MESTNIH KOLES ZAPELJI ME

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

Ljubljana, junij 2020

# 1 Navedba investitorja, upravljavca in izdelovalca dokumenta

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

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



## KAZALO

<b>1</b>	<b><i>Navedba investitorja, upravljavca in izdelovalca dokumenta</i></b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b><i>Analiza stanja z opisom razlogov za investicijsko namero</i></b> .....	<b>6</b>
2.1	<b>Analiza obstoječega stanja</b> .....	<b>6</b>
2.1.1	Razvoj kolesarske infrastrukture na območju.....	7
<b>3</b>	<b><i>Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije ter usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami</i></b> .....	<b>8</b>
3.1	Razvojne možnosti in cilji.....	8
3.2	Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami.....	8
<b>4</b>	<b><i>Predstavitev variant</i></b> .....	<b>11</b>
4.1	<b>Podvarianta financiranja z lastnimi sredstvi občine</b> .....	<b>12</b>
4.2	<b>Podvarianta financiranja po modelu JZP</b> .....	<b>12</b>
4.2.1	Osnovne značilnosti, prednosti in slabosti javno-zasebnega partnerstva .....	12
4.2.1.1	Glavne ekonomske značilnosti javno-zasebnega partnerstva .....	12
4.2.1.2	Prednosti in slabosti javno-zasebnega partnerstva .....	13
4.2.2	Temeljna načela javno-zasebnega partnerstva .....	13
4.2.2.1	Načelo enakosti oziroma nediskriminatornosti .....	13
4.2.2.2	Načelo transparentnosti .....	13
4.2.2.3	Načelo sorazmernosti .....	14
4.2.2.4	Načelo uravnoveženosti .....	14
4.2.2.5	Načelo konkurence .....	14
4.2.2.6	Načelo procesne avtonomije .....	14
4.2.2.7	Načelo subsidiarne odgovornosti.....	15
4.2.2.8	Načelo medsebojnega sodelovanja .....	15
4.2.3	Oblike javno-zasebnega partnerstva .....	15
4.2.3.1	Opredelitev oblik javno-zasebnega partnerstva .....	15
JAVNO-NAROČNIŠKO PARTNERSTVO .....	16	
KONCESIJSKO PARTNERSTVO .....	16	
4.2.3.2	Razmejitev tveganj in optimalna oblika javno-zasebnega partnerstva.....	16
4.2.4	Primerjalna SWOT analiza.....	17
4.3	<b>Opis ukrepov vključenih v obravnavo posameznih variant</b> .....	<b>18</b>
4.3.1	Podrobnejša predstavitev načrtovanih investicijskih ukrepov .....	19
4.3.1.1	Nakup vozila za prevažanje koles.....	19
4.3.1.2	Delavnica z rezervno opremo .....	19
4.3.1.3	IT oprema .....	19
4.3.1.4	Skladišče.....	19
4.3.1.5	Podporni servisni sistem .....	19
4.3.2	Podrobnejša predstavitev ukrepov za delovanje sistema .....	19
4.3.2.1	Vzdrževanje koles in kolesarnic.....	19
4.3.2.2	Delovanje serverja, aplikacije, naročnine za delovanje SIM kartic, upravljanje spletnih strani 19	19
4.3.2.3	Stroški kombiniranega vozila .....	20
4.3.2.4	Stroški zaposlitve .....	20
4.3.2.5	Stroški za podporo uporabnikom.....	20
4.3.2.6	Zavarovanje.....	20

<b>5</b>	<b><i>Oprelitev vrste investicije z oceno investicijskih stroškov</i></b> .....	<b>21</b>
<b>6</b>	<b><i>Oprelitev temeljnih prvin, ki določajo investicijo</i></b> .....	<b>22</b>
6.1	<b>Analiza lokacije</b> .....	<b>22</b>
6.2	<b>Okvirni časovni načrt izvedbe projekta</b> .....	<b>22</b>
6.3	<b>Varstvo okolja</b> .....	<b>22</b>
6.3.1	Upoštevanje zakonske podlage .....	23
6.4	<b>Kadrovsko organizacijska shema</b> .....	<b>23</b>
6.4.1	Organizacija in način vodenja projekta .....	23
6.4.2	Predvidena organizacija izvajanja in spremljanja učinkov investicije .....	23
6.4.3	Analiza projekta na zaposlovanje .....	24
6.5	<b>Predvideni viri financiranja</b> .....	<b>24</b>
6.5.1	Finančna konstrukcija investicije .....	24
6.5.2	Viri financiranja z lastnimi sredstvi občine .....	24
6.5.3	Viri financiranja po javnonaročniškem modelu JZP .....	24
6.5.3.1	Javni partner: .....	24
6.5.3.2	Zasebni partner: .....	25
6.6	<b>Analiza variant z oceno stroškov in koristi ter izračunom učinkovitosti v ekonomski dobi investicije – finančna in ekonomska analiza</b> .....	<b>25</b>
6.6.1	Stroški in koristi projekta .....	26
6.6.1.1	Varianta z lastnimi sredstvi občine .....	26
6.6.1.2	Varianta po modelu JZP .....	27
6.6.2	Finančna in ekonomska analiza .....	29
<b>7</b>	<b><i>Ugotovitev smiselnosti priprave nadaljnje dokumentacije s časovnim načrtom</i></b> .....	<b>33</b>
<b>8</b>	<b><i>Priloge</i></b> .....	<b>34</b>

## SEZNAM TABEL

Tabela 1:	Ocena vrednosti investicije obravnavanih ukrepov po stalnih/tekočih cenah .....	21
Tabela 2:	Časovni načrt izvedbe projekta .....	22
Tabela 3:	Struktura in viri financiranja projekta z lastnimi sredstvi občine .....	24
Tabela 4:	Struktura in viri financiranja projekta po modelu JZP .....	25
Tabela 5:	Finančna konstrukcija projekta po modelu JZP.....	25
Tabela 6:	Stroški upravljanja in vzdrževanja pri varianti izvedbe z lastnimi sredstvi občine.....	26
Tabela 7:	Prihodki javnega partnerja pri varianti izvedbe z lastnimi sredstvi občine.....	26
Tabela 8:	Stroški upravljanja in vzdrževanja za javnega partnerja po modelu JZP .....	27
Tabela 9:	Stroški upravljanja in vzdrževanja za zasebnega partnerja po modelu JZP .....	28
Tabela 10:	Prihodki zasebnega partnerja.....	28
Tabela 11:	Prikaz finančnih kazalcev izvedbe posamezne variante – vidik JP in ZP .....	30
Tabela 12:	Prikaz ekonomskih kazalcev izvedbe posamezne variante .....	31

## 2 Analiza stanja z opisom razlogov za investicijsko namero

### 2.1 Analiza obstoječega stanja

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

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

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

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

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

Aktiven življenjski slog lahko izjemno pripomore k izboljšanju zdravja ljudi. V občini Slovenska Bistrica izstopajo predvsem štirje kazalniki, ki so nad slovenskim povprečjem (splošna umrljivost in umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja ter astmatična obolenja in prekomerna telesna teža pri otrocih in mladostnikih)(Vir: NIJZ, Zdravje v občini; 2018). Te želimo izboljšati tudi s pomočjo večjega deleža

aktivne mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje, ter z zmanjšanjem izpostavljenosti občanov onesnaženju, hrupu in tresljajem zaradi cestnega prometa.

### 2.1.1 Razvoj kolesarske infrastrukture na območju

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

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

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

## 3 Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije ter usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami

### 3.1 Razvojne možnosti in cilji

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

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

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

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

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

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

### 3.2 Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami

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

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

Investicija je usklajena z usmeritvami in cilji naslednjih strateških dokumentov.

### **Strategija Evropa 2020**

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

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

### **Operativni program evropske kohezijske politike 2014-2014**

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

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

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

### **Strategija razvoja Slovenije 2030 (SRS 2030)**

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

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

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

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

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

### **Celostna prometna strategija občine Slovenska Bistrica (CPS)**

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

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

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

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

### **Načrt razvojnih programov Občine Slovenska Bistrica**

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

## 4 Predstavitev variant

Variante, opisane v nadaljevanju, zasledujejo možnosti izpolnitve ciljev Občine Slovenska Bistrica s projektom uvedbe in delovanja sistema izposoje mestnih koles brez prevzemno oddajnih mest.

Pri obravnavi variant se je pregledovalo, če posamezna varianta sledi navedenim ciljem in strategijam. Pomemben kriterij pri izbiri variante je bila tudi razpoložljivost lastnih finančnih in kadrovskih sredstev občine za izvedbo. Občina sicer razpolaga z zadostno količino finančnih sredstev, ji pa za optimalno izvedbo projekta primanjkuje izkušenj pri upravljanju takšnih sistemov.

V okviru predmetnega dokumenta obravnavamo varianto »brez investicije« ter varianto »z investicijo«, v okviru katere sta bili obravnavani dve podvarianti, in sicer izvedba projekta z lastnimi sredstvi občine in izvedba projekta po javnonaročniškem modelu javno-zasebnega partnerstva (v nadaljevanju: JZP). V okviru podvariant smo torej za določeno investicijsko rešitev obravnavali dva različna načina možnosti zapiranja finančne konstrukcije.

V dokumentu se je kot že rečeno obravnavalo več variant izvedbe projekta:

- Varianta 1: Brez investicije;
- Varianta 2: Izvedba sanacije po principu JZP;
- Varianta 3: Izvedba sanacije z lastnimi sredstvi občine.

Na podlagi izdelane analize stanja, smo zaključili, da varianta brez investicije ni sprejemljiva, saj so ukrepi nujno potrebni, za ustrezno zasledovanje ciljev občine, ki so usklajeni z državnimi in evropskimi strateškimi plani na področju mobilnosti.

Zaradi omenjenih dejstev in dejstva, da je projekt tržno zanimiv tudi za zasebne partnerje v obliki JZP, smo v dokumentu presojali zanimivost projekta za zasebni sektor ter smiselnost in ekonomsko upravičenost izvedbe sanacije s strani zasebnega partnerja za občino. Ključno za izpeljavo projekta JZP je, da je zagotovljen tako javni, kot zasebni interes za tovrstno partnerstvo, da pa je interes zagotovljen, mora najprej projekt izpolnjevati cilje javnega partnerja ter nato zadovoljiti zahteve zasebnega, predvsem glede donosnosti in varnosti njegove naložbe v partnerstvo. Iz tega razloga smo postavili kriterije za JZP za oba partnerja in presojali izpolnjevanje le-teh. V primerih, ko določeni kriteriji niso bili izpolnjeni, smo iskali za občino naslednjo najugodnejšo varianto z vidika doseganja teh kriterijev, vse s končnim ciljem izvedbe projekta.

**Varianta »brez investicije«** pomeni ohranitev trenutnega stanja, brez vzpostavljenega in obratovanja sistema izposoje mestnih koles na območju, kar pomeni, da občina ne bo uspela izpolnjevati zastavljenih ciljev na področju mobilnosti. Občina bo težko zasledovala postavljene cilje na področju mobilnosti, s katerimi želi spodbujati prehod na trajnostne oblike mobilnosti, ki prinašajo pozitiven doprinos za zdravje občanov ter izboljšanje kakovosti zraka in zmanjšanje okoliškega hrupa, ki ga ustvarja promet.

V **varianti »z investicijo«** smo obravnavali dve podvarianti:

- **financiranje projekta s sredstvi občine**, pri katerem občina zagotovi celotno financiranje investicijskih stroškov → **občina zagotovi 47.580 EUR**;
- **model JZP**, pri katerem zasebni partner zagotovi vsa potrebna sredstva za izvedbo investicije → **zasebni partner zagotovi 39.000 EUR**.



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

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

#### 4.1 Podvarianta financiranja z lastnimi sredstvi občine

Pri tej varianti obravnavamo model financiranja načrtovane investicije, ki temelji izključno na zagotavljanju finančnih sredstev s strani občine. Predhodno smo že izpostavili problematiko pomanjkanja izkušenj občine pri vodenju takšnih projektov.

V okviru analize je struktura financiranja projekta ugotovljena na podlagi podanih ocen stroškov investicijskih ukrepov in obratovanja ter prihodkov.

Ocenjujemo, da je za izvedbo projekta smiselno preučiti tudi druge možnosti financiranja in sicer po modelu JZP, ki omogoča financiranje investicije s strani zasebnega kapitala.

Predstavljena analiza je osnova za ugotavljanje javnega interesa za izvedbo projekta po modelu JZP tako skozi kvalitativne, finančne in ekonomske vidike načrtovane investicije.

#### 4.2 Podvarianta financiranja po modelu JZP

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

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

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

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

##### 4.2.1 Osnovne značilnosti, prednosti in slabosti javno-zasebnega partnerstva

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

##### 4.2.1.1 Glavne ekonomske značilnosti javno-zasebnega partnerstva

Glavne ekonomske značilnosti javno-zasebnega partnerstva so:

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

#### 4.2.1.2 Prednosti in slabosti javno-zasebnega partnerstva

Med prednosti javno-zasebnega partnerstva med drugim sodijo:

- ✓ proračunska nevtralnost oziroma razbremenitev javnih financ (breme financiranja namreč prevzema zasebnik, s čimer zasebni kapital pospešuje razvoj infrastrukture in omogoča alokacijo javnih sredstev v druge vire);
- ✓ prenos finančnih, industrijskih in drugih tveganj na zasebni sektor;
- ✓ izkoriščanje know-howa in izkušenj zasebnega partnerja;
- ✓ stimulacija zasebnega partnerja (le ob uspešno zasnovanem in realiziranem projektu bo lahko povrnil vložena sredstva in ustvaril načrtovani dobiček);
- ✓ objektivna presoja izvedljivosti projekta (s strani zasebnega partnerja);
- ✓ predvidevanje, da bo z vzpostavitvijo konkurence v fazi izbire zasebnega partnerja mogoče zagotoviti ekonomsko bolj ugodno oziroma kvalitetnejše izvajanje dejavnosti;
- ✓ večja preglednost pri razporeditvi stroškov;
- ✓ optimizacija izvajanja javnih nalog;
- ✓ doseganje optimalnega učinka med stroški in učinki;
- ✓ ustvarjanje novih poslovnih priložnosti za zasebni sektor;
- ✓ privatizacija oziroma liberalizacija izvajanja javnih služb.

Med slabosti javno-zasebnega partnerstva se uvrščajo:

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

#### 4.2.2 Temeljna načela javno-zasebnega partnerstva

##### 4.2.2.1 Načelo enakosti oziroma nediskriminatornosti

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

##### 4.2.2.2 Načelo transparentnosti

Javni partner mora pri sklepanju javno-zasebnega partnerstva zagotoviti čim večje možne stopnje objavljanja v sorazmerju z namenom, naravo in predmetom ter vrednostjo (obsegom) projekta javno-zasebnega partnerstva zagotoviti objektivno iskanje kandidatov. Zato morajo biti vsi razpisi in drugi

procesni akti v postopku sklepanja javno-zasebnega partnerstva (akt o izbiri ...) objavljeni na svetovnem spletu. Prav tako mora javni partner v postopku sklepanja javno-zasebnega partnerstva zagotoviti, da imajo kandidati dostop do enakih podatkov za pripravo vloge in za sodelovanje v postopku sklepanja ter do podatkov o pogojih in merilih za izbiro kandidata. Izvajalec javno-zasebnega partnerstva mora biti torej izbran na pregleden način in po predpisanem postopku.

#### 4.2.2.3 *Načelo sorazmernosti*

Načelo sorazmernosti predvsem omejuje možno enostransko oblastno poseganje v razmerje javno-zasebnega partnerja. Ravnanje javnega partnerja je zakonito in skladno z načelom sorazmernosti samo, če izpolnjuje tri predpostavke, in sicer mora biti ukrep nujen, primeren in sorazmeren v ožjem pomenu. Zato sme javni partner v postopku sklepanja in pri izvajanju javno-zasebnega partnerstva uporabiti le tiste ukrepe za doseg z zakonom ali na njegovi podlagi izdanim predpisom določenega cilja, ki objektivno vodijo do tega cilja, najmanj omejijo oziroma prizadenejo zasebnega partnerja oziroma predstavljajo najblažji ukrep za doseg tega cilja in so po svojem obsegu in posledicah primerljivi s pomenom cilja. Ob tem pa se za enostranske posege javnega partnerja v razmerje javno-zasebnega partnerstva se, če ni z zakonom določeno drugače, smiselno uporabljajo pravila obligacijskega prava o odškodninski odgovornosti zaradi kršitve pogodbe (povračilo dejanske škode in izgubljenega dobička).

#### 4.2.2.4 *Načelo uravnoteženosti*

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

#### 4.2.2.5 *Načelo konkurence*

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

#### 4.2.2.6 *Načelo procesne avtonomije*

Načelo procesne avtonomije stremi k temu, da se obligacijsko razmerje med strankama čim manj omejuje v razmerju do splošnih pravil obligacijskega prava, saj lahko, če ni s predpisi drugače določeno, stranke javno-zasebnega partnerstva pogodbeno razmerje javno-zasebnega partnerstva, skladno z zakonom, ki ureja obligacijska razmerja, prosto urejajo. Omejitve so sicer določene pri pisni obliki

pogodbe (kjer stranke ne morejo spremeniti določbe o odličnosti ter spreminjati ali dopolnjevati pogodbo), trajanju razmerja, itd.

#### 4.2.2.7 Načelo subsidiarne odgovornosti

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

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

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

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

#### 4.2.2.8 Načelo medsebojnega sodelovanja

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

### 4.2.3 Oblike javno-zasebnega partnerstva

#### 4.2.3.1 Opredelitev oblik javno-zasebnega partnerstva

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

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

##### 4.2.3.1.1 Statusno partnerstvo

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

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

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

#### 4.2.3.1.2 Pogodbeno partnerstvo

Pogodbeno partnerstvo se deli še naprej in ima lahko obliko:

- koncesijskega razmerja ali
- javnonaročniškega razmerja.

#### *JAVNO-NAROČNIŠKO PARTNERSTVO*

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

#### *KONCESIJSKO PARTNERSTVO*

Koncesijsko razmerje je dvostransko pravno razmerje med državo oziroma samoupravno lokalno skupnostjo ali drugo osebo javnega prava kot koncedentom in pravno ali fizično osebo kot koncesionarjem, v katerem koncedent podeli koncesionarju posebno ali izključno pravico izvajati gospodarsko javno službo oziroma drugo dejavnost v javnem interesu, kar lahko vključuje tudi zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu.

#### 4.2.3.1.3 Razmejitev

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

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

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

#### *4.2.3.2 Razmejitev tveganj in optimalna oblika javno-zasebnega partnerstva*

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

- investicijsko tveganje → se nanaša na fazo izvedbe in pričetek izvajanja storitve; v praksi so to tveganja povezana z zamudo pri izvedbi, odstopom od zahtevanih standardov, dodatno nastalimi stroški pri izvedbi investicije, pravnimi in okoljskimi ovirami, tehničnimi pomanjkljivostmi, zunanji negativnimi dejavniki, itd.;

- tveganje razpoložljivosti → se nanaša na fazo izvajanja oziroma na morebitno nedoseganje zavez danih v okviru pogodbe; v praksi so to tveganja vezana na nedoseganje pogodbeno dogovorjene ravni storitev oziroma kvalitete le teh;
- tveganje povpraševanja → se nanaša na variacijo povpraševanja, ki ni vezana na izvajanje storitev s strani zasebnega partnerja (gre za tveganja, kjer sprememba v povpraševanju ne more oziroma ni povezljiva s kvaliteto storitve, ki jo zagotavlja zasebni partner);

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

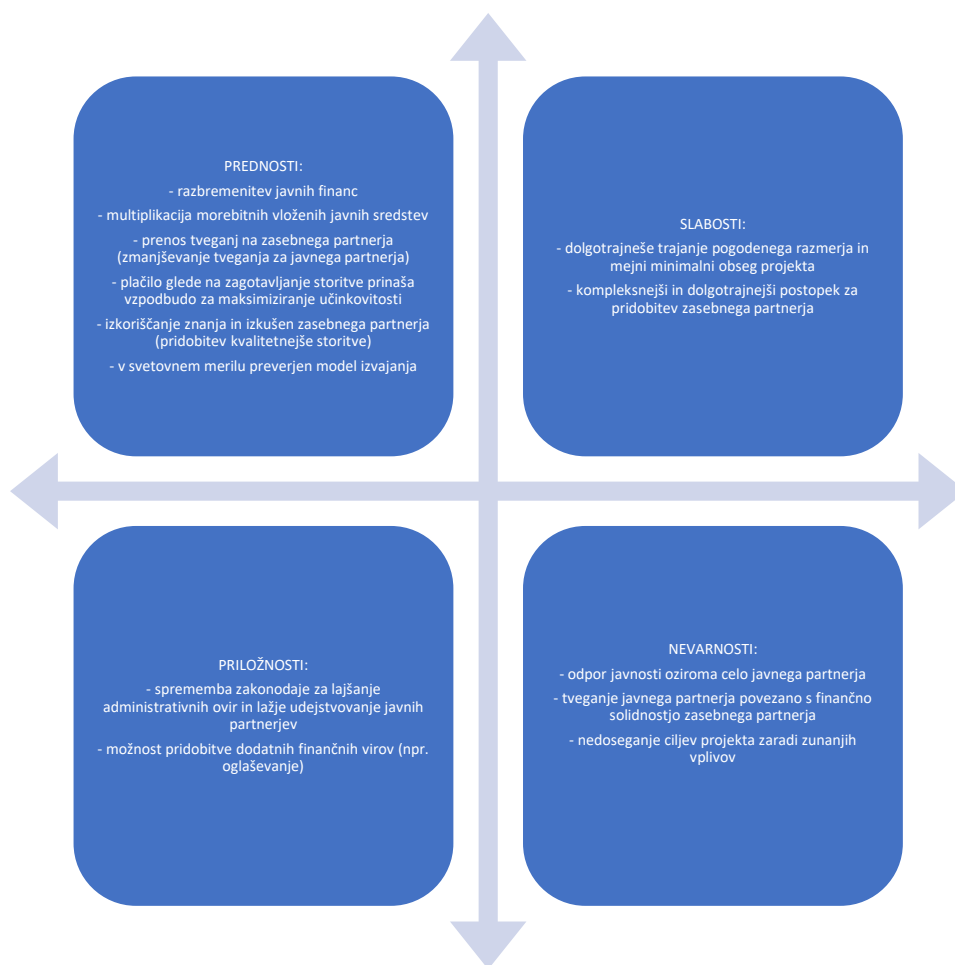
	INVESTICIJSKO TVEGANJE	TVEGANJE RAZPOLOŽLJIVOSTI	TVEGANJE POVPRŠEVANJA
JAVNI PARTNER	X		X
ZASEBNI PARTNER		X	

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

#### 4.2.4 Primerjalna SWOT analiza

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

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



### 4.3 Opis ukrepov vključenih v obravnavo posameznih variant

Predmet tega investicijskega projekta je izvedba naslednjih investicijskih ukrepov, s katerimi se bo zagotovilo manjkajoče dele za delovanje sistema:

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

Investicijski ukrepi projekta bodo zagotavljali:

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

#### 4.3.1 Podrobnejša predstavitev načrtovanih investicijskih ukrepov

##### 4.3.1.1 *Nakup vozila za prevažanje koles*

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

##### 4.3.1.2 *Delavnica z rezervno opremo*

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

##### 4.3.1.3 *IT oprema*

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

##### 4.3.1.4 *Skladišče*

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

##### 4.3.1.5 *Podporni servisni sistem*

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

#### 4.3.2 Podrobnejša predstavitev ukrepov za delovanje sistema

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

##### 4.3.2.1 *Vzdrževanje koles in kolesarnic*

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

##### 4.3.2.2 *Delovanje serverja, aplikacije, naročnine za delovanje SIM kartic, upravljanje spletnih strani*

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



#### **4.3.2.3 Stroški kombiniranega vozila**

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

#### **4.3.2.4 Stroški zaposlitve**

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

#### **4.3.2.5 Stroški za podporo uporabnikom**

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

#### **4.3.2.6 Zavarovanje**

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

## 5 Opredelitev vrste investicije z oceno investicijskih stroškov

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

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

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

Tabela 1: Ocena vrednosti investicije obravnavanih ukrepov po stalnih/tekočih cenah

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

## 6 Opredelitev temeljnih prvin, ki določajo investicijo

Predmet obravnave je delovanje sistema za izposajo mestnih koles v Slovenski Bistrici. Občina je v preteklosti v okviru izdelave CPS določila potrebo po ureditvi in izboljšanju javnih prevoznih sredstev po mestu s poudarkom na trajnostne oblike transporta.

V dokumentu se definirajo še manjkajoči potrebni investicijski ukrepi za zagon in obratovalni stroški ter prihodki sistema.

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

### 6.1 Analiza lokacije

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

### 6.2 Okvirni časovni načrt izvedbe projekta

V nadaljevanju predstavljamo okvirni časovni načrt izvedbe projekta glede na predvidene prihajajoče aktivnosti. Predviden začetek delovanja sistema je enak v obeh primerih financiranja (ali z lastnimi sredstvi občine ali po modelu JZP).

Tabela 2: Časovni načrt izvedbe projekta

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

### 6.3 Varstvo okolja

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

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

Med izvedbo investicijskih ukrepov ni predvidenega dodatnega onesnaževanja zraka.

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

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

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

### 6.3.1 Upoštewane zakonske podlage

#### **Splošno:**

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

## 6.4 Kadrovska organizacijska shema

### 6.4.1 Organizacija in način vodenja projekta

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

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

### 6.4.2 Predvidena organizacija izvajanja in spremljanja učinkov investicije

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

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

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

### 6.4.3 Analiza projekta na zaposlovanje

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

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

## 6.5 Predvideni viri financiranja

V tem predmetnem dokumentu se preverja izvedba projekta s financiranjem po javnonaročniškem modelu JZP in z lastnimi sredstvi občine.

### 6.5.1 Finančna konstrukcija investicije

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

### 6.5.2 Viri financiranja z lastnimi sredstvi občine

Javni partner v okviru obravnavane variante z lastnimi sredstvi financira celoten delež investicije, ki je ocenjen na 47.580 EUR z DDV, kar predstavlja celotno vrednost investicijskih stroškov projekta za javnega partnerja.

V opravljeni analizi JP financira potrebno manjkajočo opremo oz. infrastrukturo za delovanje sistema izposoje javnih koles, kot je opredeljeno v poglavju 4.3.1.

Podrobneje vire financiranja v okviru variante financiranja z lastnimi sredstvi občine predstavljamo v preglednici *Tabela 3*. V preglednici je predstavljena tudi finančna konstrukcija projekta izvedbe z lastnimi sredstvi občine, saj si občina DDVja ne more poračunavati, torej občini predstavlja strošek pri investiciji.

Tabela 3: Struktura in viri financiranja projekta z lastnimi sredstvi občine

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

### 6.5.3 Viri financiranja po javnonaročniškem modelu JZP

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

#### 6.5.3.1 Javni partner:

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

### 6.5.3.2 Zasebni partner:

Zasebni partner v okviru obravnavane analize po modelu JZP financira delež investicije, ki je ocenjen na 39.000 EUR brez DDV, kar predstavlja celotno vrednost investicijskih stroškov projekta za zasebnega partnerja.

V opravljeni analizi ZP financira potrebno manjkajočo opremo oz. infrastrukturo za delovanje sistema izposoje javnih koles, kot je opredeljeno v poglavju 4.3.1.

Podrobneje vire financiranja v okviru modela JZP predstavljamo v preglednici *Tabela 4*. Ker je predpostavljeno, da si zasebni partner DDV na stroške investicije poračunava, je v preglednici *Tabela 5* nadalje predstavljena finančna konstrukcija projekta.

Tabela 4: Struktura in viri financiranja projekta po modelu JZP

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

Tabela 5: Finančna konstrukcija projekta po modelu JZP

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

## 6.6 Analiza variant z oceno stroškov in koristi ter izračunom učinkovitosti v ekonomski dobi investicije – finančna in ekonomska analiza

V tem poglavju se je analiziralo navedene variante financiranja projekta. Variante so bile, kot že zapisano, obravnavane z vidika možnosti izpeljave projekta po modelu JZP in z lastnimi sredstvi.

Predhodno je bilo ugotovljeno, da občini za izvedbo projekta z lastnimi sredstvi primanjkuje potrebnih izkušenj in kadra pri podobnih projektih, zato se je za čim učinkovitejše plasiranje lastnih sredstev zasledovalo cilj, da se projekt pripravi tako, da je ravno na meji zanimivosti zasebnega partnerja, konkretno, da se s strani javnega partnerja spodbudi projekt s samo toliko sredstvi, da se še zagotovi interes zasebnemu partnerju. V kolikor pa bi se izkazalo, da je izvedba projekta nezanimiva za zasebne partnerje po predpostavljenih kriterijih in posledično neizvedljiva po modelu JZP, bi nadalje presojali možnost izvedbe z lastnimi sredstvi.

Variante obravnavane v dokumentu:

- Varianta 1: Brez investicije;
- Varianta 2: Izvedba sanacije po principu JZP;
- Varianta 3: Izvedba sanacije z lastnimi sredstvi občine.

## 6.6.1 Stroški in koristi projekta

### 6.6.1.1 Varianta z lastnimi sredstvi občine

V spodnjih preglednicah so prikazane projekcije letnih stroškov upravljanja in vzdrževanja sistema po zaključeni investiciji oz. finančnih učinkih investicije izvedene z lastnimi sredstvi. Vsi prikazani stroški in prihodki so od občine.

Pri določevanju stroškov javnega partnerja se upoštevajo vrednosti z DDV, saj se predpostavlja, da si DDVja ne poračunava. Javnemu partnerju stroške predstavljajo (vrednosti brez DDV):

- Stroški zavarovanja koles, kolesarnic in uporabnikov (12.000 EUR/leto);
- stroški vzdrževanja koles in kolesarnic vključno s čiščenjem (ocenjeno na približno 5.000 EUR/leto);
- stroški delovanja serverja, podpora aplikaciji in stroški naročnin za delovanje SIM kartic koles (14.500 EUR/leto);
- stroški kombiniranega vozila za prevažanje koles (ocenjeno na približno 3.500 EUR/leto);
- stroški za podporo uporabnikom (ocenjeno na 3.500 EUR na leto);
- stroški 1 zaposlitve (ocenjeno na približno 18.000 EUR/leto).

Opredelitev tehničnih zahtev za posamezen del je podrobneje prikazana v poglavju 4.3.2. Prikaz stroškov po letih trajanja projekta je prikazan v naslednji tabeli. Predvideni stroški v letu 2020 in 2030 so manjši od stroškov v ostalih letih trajanja projekta, saj sistem ne bo obratoval polni leti (gledano na projekt, trajanje projekta z začetkom avgusta 2020 in zaključkom julija 2030).

Tabela 6: Stroški upravljanja in vzdrževanja pri varianti izvedbe z lastnimi sredstvi občine

Leto	Skupaj [EUR]	DDV [EUR]	Skupaj z DDV [EUR]
2020	20.779	4.571	25.350
2021	59.049	12.991	72.040
2022	59.049	12.991	72.040
2023	59.049	12.991	72.040
2024	59.049	12.991	72.040
2025	59.049	12.991	72.040
2026	59.049	12.991	72.040
2027	59.049	12.991	72.040
2028	59.049	12.991	72.040
2029	59.049	12.991	72.040
2030	33.914	7.461	41.375

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

Tabela 7: Prihodki javnega partnerja pri varianti izvedbe z lastnimi sredstvi občine

Leta	Trženje [EUR]	Izposoja [EUR]	Skupaj brez DDV [EUR]
2020	1.000	1.010	11.380
2021	6.400	7.060	40.690

2022	9.600	9.070	<b>43.420</b>
2023	13.440	11.090	<b>46.860</b>
2024	17.470	13.100	<b>50.510</b>
2025	20.970	15.120	<b>53.580</b>
2026	25.160	16.130	<b>56.300</b>
2027	28.930	17.140	<b>58.550</b>
2028	31.830	18.140	<b>59.840</b>
2029	31.830	18.140	<b>56.840</b>
2030	19.890	11.340	<b>35.060</b>

### 6.6.1.2 Varianta po modelu JZP

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

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

Tabela 8: Stroški upravljanja in vzdrževanja za javnega partnerja po modelu JZP

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

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

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



Opredelitev tehničnih zahtev za posamezen del je podrobneje prikazana v poglavju 4.3.2. Prikaz stroškov po letih trajanja projekta je prikazan v naslednji tabeli. Predvideni stroški v letu 2020 in 2030 so manjši od stroškov v ostalih let trajanja projekta, saj sistem ne bo obratoval polni leti (gledano na projekt, trajanje projekta z začetkom avgusta 2020 in zaključkom z julijem 2030).

Tabela 9: Stroški upravljanja in vzdrževanja za zasebnega partnerja po modelu JZP

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

V spodnjih preglednicah so prikazane projekcije letnih prihodkov pri delovanju projekta. Projekt prinaša v izvedbi po modelu JZP prihodke samo zasebnemu partnerju, in sicer prihodke zaradi izposoje koles, kar bo zasebnik zaračunaval v skladu s tarifam postavljenega cenika (ocenjena štartnina 0,25 EUR, 0,5 EUR/h izposoje), in zaradi trženja oglasnih prostorov, ki bodo na voljo na kolesih, kolesarskih postajališčih in v aplikaciji. Predvideno je, da bodo prihodki tako kot v primeru izvedbe z lastnimi sredstvi rastli s trajanjem projekta. Ocenjeno je tudi, da bo zasebnik v primerjavi z javnim partnerjem (in varianto izvedbe z lastnimi sredstvi) uspel iztržiti 10 % višje prihodke tekom trajanja projekta zaradi več izkušenj s podobnimi sistemi.

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

Tabela 10: Prihodki zasebnega partnerja

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

## 6.6.2 Finančna in ekonomska analiza

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

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

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

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

Predpostavke, ki smo jih upoštevali pri vrednotenju investicije in pri kriterijih za določitev izbire posameznih variant so naslednje:

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

Poleg tega se pri izvedbi projekta po modelu JZP predpostavlja:

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

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

V okviru dokumenta smo preučevali možnost izvedbe projekta po modelu JZP ter preverjali upravičenost takšne izvedbe napram izvedbi v lastni režiji z lastnimi sredstvi.

V prilogi 1, 2 in 3 so predstavljeni podrobnejši izračuni in ugotovitve posameznih variant.

V spodnjih preglednicah so podani glavni finančni kazalci tako za varianto izvedbe ukrepov z lastnimi sredstvi občine, kakor tudi za varianto po modelu JZP, posebej z vidika javnega in zasebnega partnerja.

Tabela 11: Prikaz finančnih kazalcev izvedbe posamezne variante – vidik JP in ZP

	Financiranje projekta z lastnimi sredstvi Občine SB	Financiranje projekta po modelu JZP - VIDIK JAVNEGA PARTNERJA	Financiranje projekta po modelu JZP - VIDIK ZASEBNEGA PARTNERJA
Finančna interna stopnja donosa (F-ISD; IRR)	neizračunljiva	neizračunljiva	7,061%
Finančna neto sedanja vrednost (F-NSV; NPV)	-366.347	-265.478	10.571
Finančna relativna neto sedanja vrednost (F-RNSV; RNPV)	-7,6996	/!	0,2710
Doba vračila sredstev (enostavna - finančni vidik)	-1,41	0,00	6,30

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

Analiza finančne upravičenosti z vidika zasebnega partnerja sicer izkazuje finančno upravičenost izvedbe projekta zanj, vendar je potrebno pojasniti, da je bilo doplačilo javnega partnerja, ki zasebniku predstavlja del prihodkov, določeno na takšen način, da je zasebniku zagotovljena minimalna finančna upravičenost. Analiza upravičenosti za javnega partnerja pa, kot že zapisano, izkazuje finančno neupravičenost. Manjša finančna neupravičenost je za javnega partnerja pri izvedbi financiranja po modelu JZP (na podlagi finančne neto sedanje vrednosti).

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

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

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

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

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

#### Zmanjšanje eksternih stroškov motoriziranega prometa

Občanom in ostalim obiskovalcem bo na voljo sistem za izposajo mestnih koles brez prevzemno oddajnih mest, s katerim se bo lahko dopolnjeval obstoječi javni potniški promet (avtobusni,

železniški) ali pa se bo uporabljal kot alternativa uporabi osebnih vozil, sploh v primeru pri opravljanju krajših poti. Delna zamenjava obstoječih načinov prevoza s kolesarstvom bo pomenila zmanjšanje izpusta emisij. Ocenjeni eksterni strošek prometa je za Slovenijo ocenjen na 23 EUR/100 km (vir: Eksterni strošek prometa, Lep et al, 2004). V teh stroških so zajeti stroškov zaradi nesreč, onesnaževanja okolja, podnebnih sprememb, hrupa in prometnih zastojev).

### Zmanjšanje porabe goriva za promet

Zaradi manjše uporabe motoriziranega načina transporta je predvideno tudi zmanjšanje porabe goriva in posledičnega zmanjšanja izdatkov za gorivo. Upoštevalo se je ceno goriva brez dajatev in davka (glede na povprečje zadnjih let je to 0,6 EUR/l) pri povprečni porabi osebnih avtomobilov 8 l/100 km goriva, kar je za urbano območje, kjer so potrebna pogosta pospeševanja in zaviranja, dokaj realno.

### Rast zaposlenosti

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

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

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

Podrobnejši izračuni in ugotovitve ekonomske analize so prikazani v prilogi 3. V spodnji preglednici so podani glavni ekonomski kazalci za obe varianti financiranja projekta.

Tabela 12: Prikaz ekonomskih kazalcev izvedbe posamezne variante

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

Iz ekonomske analize je razvidno, da projekt izkazuje kazalce ekonomske upravičenosti nad mejnimi vrednostmi upravičenosti pri obeh variantah financiranja, saj družbene koristi projekta daleč presegajo vložke v investicijo.

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

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

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

## 7 Ugotovitev smiselnosti priprave nadaljnje dokumentacije s časovnim načrtom

Izvedba nameravane investicije je smiselna, saj je analiza, izdelana v DIIP pokazala, da je investicija ekonomsko upravičena ter ima številne družbene koristi, ki prav tako opravičujejo oziroma narekujejo izvedbo projekta.

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/06 in 54/10, 27/16) v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije, glede na višino predvidene investicije, določeno v stalnih cenah z vključenim in posebej prikazanim DDV, in sicer:

- za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 EUR najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP);
- z investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo nad 500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) in investicijski program (IP);
- za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo nad 2.500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP), predinvesticijsko zasnovo (PIZ) in investicijski program (IP).

Obravnava projekt ima po obeh variantah ocenjeno investicijsko vrednost v višini, ki sicer zahteva zgolj izdelavo DIIP kot končnega investicijskega dokumenta, vendar je na tem mestu potrebno opozoriti tudi, da izbrana varianta financiranja po modelu JZP za izvedbo projekta zahteva izdelavo IP.

Glede na navedena dejstva ocenjujemo, da je smiselno in potrebno pristopiti k izdelavi nadaljnje investicijske dokumentacije za načrtovano naložbo, skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10, 27/16) torej k izdelavi investicijskega programa (IP).

Potrebna je predhodna uvrstitev projekta v proračun občine (prerazporeditev sredstev) ter izvedba vseh nadaljnjih postopkov javnega naročanja za izbor izvajalca in izvedbo.

**Izvedba nameravane investicije je z vidika investitorja nujna in je praktično edina izbira. Glede rezultate primerjav med obema obravnavanima variantama predlagamo, da izvede projekt po principu JZP. Na ta način bo dosegla višje vrednosti finančnih in ekonomskih kazalnikov za predmetno naložbo.**

## 8 Priloge

- Priloga 1: Finančna analiza variante z lastnimi sredstvi občine;
- Priloga 2: Finančna analiza variante financiranja po modelu JZP;
- Priloga 2: Ekonomska analiza obeh variant financiranja.

PRILOGA 1 - Sredstva Občine SB - Finančni kazalniki donosnosti in upravičenosti investicije

100% financira JP

4%

VREDNOST z DDV (EUR)

zap. št.	leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2020	47.580	25.350	2.010	0	-70.920
1	2021	0	72.040	13.460	0	-58.580
2	2022	0	72.040	18.670	0	-53.370
3	2023	0	72.040	24.530	0	-47.510
4	2024	0	72.040	30.570	0	-41.470
5	2025	0	72.040	36.090	0	-35.950
6	2026	0	72.040	41.290	0	-30.750
7	2027	0	72.040	46.070	0	-25.970
8	2028	0	72.040	49.970	0	-22.070
9	2029	0	72.040	49.970	0	-22.070
10	2030	0	41.375	31.230	0	-10.145
SKUPAJ		47.580	715.085	343.860	0	-418.805

DISKONTIRANE VREDNOSTI (EUR)

zap. št.	leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2020	47.580	25.350	2.010	0	-70.920
1	2021	0	69.269	12.942	0	-56.327
2	2022	0	66.605	17.261	0	-49.344
3	2023	0	64.043	21.807	0	-42.236
4	2024	0	61.580	26.131	0	-35.449
5	2025	0	59.212	29.663	0	-29.548
6	2026	0	56.934	32.632	0	-24.302
7	2027	0	54.744	35.009	0	-19.735
8	2028	0	52.639	36.513	0	-16.126
9	2029	0	50.614	35.108	0	-15.506
10	2030	0	27.951	21.098	0	-6.854
SKUPAJ		47.580	588.943	270.176	0	-366.347

Finančni kazalnik	Vrednost	Enota
Finančna interna stopnja donosa (F-ISD; IRR)	neizračunljiva	%
Finančna neto sedanja vrednost (F-NSV; NPV)	-366.347	EUR
Finančna relativna neto sedanja vrednost (F-RNSV; RNPV)	-7,6996	
Doba vračila sredstev (enostavna)	-1,41	Leto



PRILOGA 2 - Model javno-zasebnega partnerstva - Finančni kazalniki donosnosti in upravičenosti investicije

JZP - vidik JP; javnega partnerja

VREDNOST z DDV (EUR)

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

DISKONTIRANE VREDNOSTI (EUR)

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

4%

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

JZP - vidik ZP; zasebnega partnerja

VREDNOST z DDV (EUR)

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

DISKONTIRANE VREDNOSTI (EUR)

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

4%

Finančni kazalnik

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

PRILOGA 3 - Ekonomski kazalniki donosnosti in upravičenosti investicije

100% financira JP

FAKTORJI KONV. 0,8 0,8 1 1

VREDNOST PO TEKOČIH CENAH (EUR)

zap. št.	leto	Investicijski stroški	Stroški	Koristi	Ostane vrednosti	Neto ekonomski tok
0	2020	31.200	16.623	4.638	0	-43.184
1	2021	0	47.239	25.132	0	-22.108
2	2022	0	47.239	32.674	0	-14.566
3	2023	0	47.239	40.865	0	-6.374
4	2024	0	47.239	49.237	0	1.998
5	2025	0	47.239	57.089	0	9.850
6	2026	0	47.239	63.455	0	16.216
7	2027	0	47.239	69.401	0	22.162
8	2028	0	47.239	74.467	0	27.228
9	2029	0	47.239	74.467	0	27.228
10	2030	0	27.131	46.394	0	19.263
SKUPAJ		31.200	468.908	537.821	0	37.713

DISKONTIRANE VREDNOSTI (EUR)

5%

zap. št.	leto	Investicijski stroški	Stroški	Prihodki in koristi	Ostane vrednosti	Neto ekonomski tok
0	2017	31.200	16.623	4.638	0	-43.184
1	2018	0	44.990	23.935	0	-21.055
2	2019	0	42.847	29.636	0	-13.212
3	2020	0	40.807	35.301	0	-5.506
4	2021	0	38.864	40.508	0	1.644
5	2022	0	37.013	44.731	0	7.718
6	2023	0	35.251	47.351	0	12.101
7	2024	0	33.572	49.322	0	15.750
8	2025	0	31.973	50.402	0	18.429
9	2026	0	30.451	48.002	0	17.551
10	2027	0	16.656	28.482	0	11.826
SKUPAJ		31.200	369.048	402.309	0	2.061

ekonomski kazalnik	vrednot	enota
Ekonomska interna stopnja donosa (E-ISD; IRR)	5,375%	%
Ekonomska neto sedanja vrednot (F-NSV; NPV)	2.061	EUR
Ekonomska relativna neto sedanja vrednot (F-RNSV; RNPV)	0,0661	
Doba vračila sredstev (enostavna - ekonomski vidik)	9,96	LET

JZP

FAKTORJI KONV. 0,8 0,8 1 1

5%

VREDNOST PO TEKOČIH CENAH (EUR)

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

DISKONTIRANE VREDNOSTI (EUR)

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

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