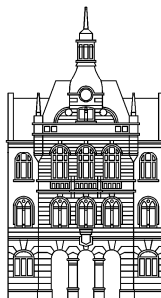


Mestna občina Novo mesto



Župan

Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto
tel.: 07 / 39 39 244, faks: 07 / 39 39 269
e-pošta: mestna.obcina@novomesto.si
www.novomesto.si

Številka 371-9/2011-1801
Datum: 21-06-2011

**OBČINSKI SVET
MESTNE OBČINE NOVO MESTO**

ZADEVA: AKT O JAVNO-ZASEBNEM PARTNERSTVU, PROJEKT ZA POSODOBITEV AVTOMATIZACIJE CESTNEGA PROMETA V MESTNI OBČINI NOVO MESTO

NAMEN: Sprejem: Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za vzdrževanje, posodobitev, nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Mestni občini Novo mesto

Akt o javno-zasebnem partnerstvu za projekt posodobitev in avtomatizacija cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto.

PRAVNA PODLAGA: 40. člen Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127 z dne 07.12.2006, v nadaljevanju ZJZP),

POROČEVALEC: Mag. Jože Kobe, vodja Oddelka za komunalne zadeve, krajevne skupnosti in kmetijstvo

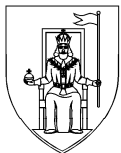
PREDLOG SKLEPA: Občinski svet Mestne občine Novo mesto potrdi in sprejme:

1. Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za vzdrževanje, posodobitev, nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Mestni občini Novo mesto.
2. Akt o javno zasebnem partnerstvu za projekt posodobitev in avtomatizacija cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto.

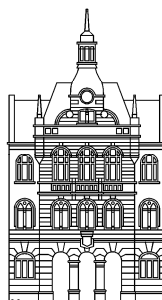
Župan
Alojzij MUHIČ

PRILOGA:

1. Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za vzdrževanje, posodobitev, nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Mestni občini Novo mesto.
2. Poročilo in Akt o javno-zasebnem partnerstvu za projekt posodobitev in avtomatizacija cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto.
3. Pravna študija izvedbe javno-zasebnega partnerstva in opredelitev optimalnega modela za zadovoljitev javnega interesa



Mestna občina Novo mesto



Župan

Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto
tel.: 07 / 39 39 244, faks: 07 / 39 39 269
e-pošta: mestna.obcina@novomesto.si
www.novomesto.si

Številka: 371-14/2011-1801

Datum: 2011-06-17

Občinskemu svetu
Mestne občine Novo mesto

ZADEVA: POROČILO K AKTU O JAVNO-ZASEBNEM PARTNERSTVU, PROJEKT ZA POŠODOBITEV AVTOMATIZACIJE CESTNEGA PROMETA V MESTNI OBČINI NOVO MESTO

1. OBRAZLOŽITEV

Pravni temelj za sprejem predlaganega akta je prvi odstavek 40. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127 z dne 07.12.2006, v nadaljevanju ZJZP), ki je začel veljati 7. marca 2007. Skupen akt o javno-zasebnem partnerstvu vsebuje Odločitve o javno-zasebnem partnerstvu kot je opredeljena v 11. členu ZJZP in vsebino Akta o javno-zasebnem partnerstvu iz drugega poglavja ZJZP.

Temeljni cilj akta je opredelitev javnega interesa in opredelitev modela javno-zasebnega partnerstva, s pomočjo katerega se bo javni interes najbolj učinkovito in gospodarno zadovoljil.

Na podlagi sprejetega akta bo MO Novo mesto objavila mednarodni javni razpis, ki se bo izvedel v obliki trifaznega konkurenčnega dialoga:

- a. prva faza: priznanje sposobnosti (tehnični, finančni, referenčni, kadrovski in drugi pogoji za priznanje sposobnosti);
- b. druga faza: dialog (kandidati, ki jim je bo priznana sposobnost, predstavijo ponujen način realizacije projekta, tako s tehničnega vidika, kot s finančnega vidika. Naloga javnega partnerja je, da vse predstavljene rešitve postavi na skupni imenovalac in določi funkcionalnosti, ki naj jih ima sistema ter opredeli način izbora najugodnejšega ponudnika);
- c. tretja faza: oddaja končnih pisnih ponudb.

Namen izvedbe konkurenčnega dialoga je omogočiti ponudnikom, da predstavijo svoje tehnološke rešitve ter modele financiranja projekta. MO Novo mesto bo nato izmed predstavljenih rešitev izbrala optimalno, ki bo služila, kot podlaga za oddajo končne pisne in zavezujoče ponudbe. Na ta način se zagotavlja, da bo MO Novo mesto dobila tehnološko sodobno rešitev v okviru razpoložljivih javnofinančnih sredstev.

1. PREDLOG SKLEPA

Predlagam Občinskemu svetu Mestne občine Novo mesto, da sprejme naslednji:

S K L E P

Sprejme se:

- Akt o javno-zasebnem partnerstvu za projekt posodobitev in avtomatizacija cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto
- Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za vzdrževanje, posodobitev, nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Mestni občini Novo mesto

Vodja oddelka
Mag. Jože KOBE

DIREKTOR OBČINSKE UPRAVE
Borut NOVAK

Na podlagi 40. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06) in 16. člena Statuta Mestne občine Novo mesto ((Uradni list RS, št. 96/2006 - UPB1, 4/2008) je Občinski svet Mestne občine Novo mesto, na svoji seji, dne2010, sprejel

AKT O JAVNO-ZASEBNEM PARTNERSTVU ZA PROJEKT

»POSODOBITEV IN AVTOMATIZACIJA CESTNEGA PROMETA V MESTNI OBČINI NOVO MESTO«

1. člen (vsebina akta)

Ta akt vsebuje odločitev o ugotovitvi javnega interesa za sklenitev javno-zasebnega partnerstva in izbor optimalne oblike javno-zasebnega partnerstva.

S tem aktom Mestna občina Novo mesto, kot javni partner, določa predmet in pogoje za sklenitev javno-zasebnega partnerstva za posodobitev in avtomatizacijo cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto.

2. člen (javni interes)

Mestna občina Novo mesto skladno s sedmo in trinajsto alinejo drugega odstavka 21. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08 in 79/09) v povezavi s 15. členom Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 56/2008-UPB5, 57/2008-ZLDUVCP, 73/2008 Odl.US: U-I-295/05-38, 58/2009, 36/2010) in 2. členom Zakona o varstvu okolja (Uradno prečiščeno besedilo, ZVO-1-UPB1, Ur.l. RS, št. 39/2006, 70/2008-ZVO-1B.) s tem aktom sprejema odločitev, da obstaja javni interes za posodobitev in avtomatizacijo cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto.

Javni interes je izkazan na naslednji način:

- a) da se zviša prometna varnost za vse udeležence v prometu na občinskih cestah v MO Novo mesto,
- b) da se poveča pretočnosti prometa ob prometnih konicah in da se poveča možnosti načrtovanja in usmerjanja prometnih tokov,
- c) da se zmanjšanja onesnaževanja okolja,
- d) da se poveča energetska učinkovitost vzpostavljenega in delujočega sistema,
- e) da se poveča zanesljivosti delovanja avtomatiziranega cestnega sistema.

3. člen (model javno-zasebnega partnerstva)

Najučinkovitejši in najgospodarnejši način za zadovoljitev javnega interesa je sklenitev javno-zasebnega partnerstva v obliki javnonaročniškega razmerja ob upoštevanju določil Zakona o javno-zasebnem partnerstvu in Zakona o javnem naročanju.

4. člen (predmet razmerja)

Predmet razmerja je posodobitev in avtomatizacija cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto, vključno z njenim vzdrževanjem. Zasebni partner bo moral zagotoviti tudi potrebna investicijska sredstva za realizacijo projekta.

Podrobneje bo predmet razmerja opredeljen v fazi javnega razpisa in s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu.

5. člen (definicije)

Pojmi uporabljeni v tem aktu imajo zraven pomena iz Zakona o javno-zasebnem partnerstvu še naslednji pomen:

- javni partner: je Mestna občina Novo mesto;
- zasebni partner: je fizična ali pravna oseba, ki bo v okviru javnega razpisa izbrana, kot izvajalec javno-zasebnega partnerstva;
- uporabnik: je fizična oseba, ki bo uporabljala občinsko cestno in prometno infrastrukturo v Mestni občini Novo mesto;
- javni sistem: je sistem, ki je pod enakimi pogoji uporabe dostopen vsem uporabnikom in vključuje vso infrastrukturo, potrebno za normalno uporabo cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto.

6. člen (območje izvajanja)

Območje izvajanja zajema območje Mestne občine Novo mesto.

7. člen (pogoji, ki jih mora izpolnjevati zasebni partner)

Zasebni partner bo moral izpolnjevati finančne, kadrovske, tehnične, referenčne in druge pogoje za priznanje sposobnosti, ki jih bo v okviru javnega razpisa opredelil javni partner.

Podrobnejšo vsebino pogojev in dokazil za izpolnjevanje pogojev bo javni partner določil v okviru javnega razpisa. Javni partner si pridržuje pravico, da v fazi javnega razpisa od ponudnikov zahteva, da predložijo dodatna pojasnila ali dokazila s katerimi se dokazuje izpolnjevanje postavljenih pogojev za priznanje sposobnosti.

8. člen (dolžnosti zasebnega partnerja)

Zasebni partner bo moral s pogodbo prevzete obveznosti opraviti na način, da:

- bodo vsa dela izvedena v skladu s predpisi, pravili stroke, standardi, kvalitetno in pravočasno;
- bodo vsa dela izvedena v skladu z zahtevami, ki jih bo v javnem razpisu postavil javni partner;
- bodo pri izvedbi del upoštevani vsi podatki javnega partnerja in drugi podatki, ki bodo potrebni za tako izvedbo, ko jo bo naročil javni partner;

- bo aktivno sodeloval z organizacijami in strokovnjaki, ki bodo vplivali na izvedbo pogodbenih del;
- bo sodeloval s pooblaščenimi predstavniki javnega partnerja ali drugimi osebami, ki jih bo kot kontaktne določil javni partner;
- bo javnega partnerja sproti obveščal o napredovanju del;
- bo po potrebi sodeloval pri usklajevanju podatkov, potrebnih za izvedbo pogodbenih del;
- bo ščitil interese javnega partnerja in ga sproti pisno obveščal o vseh pomembnejših zadevah ali morebitnih problemih v zvezi z izvajanjem pogodbenih del;
- bo vse podatke, pridobljene med izvajanjem del varoval kot poslovno skrivnost, kar velja tudi za čas po dokončanju pogodbenih del;
- bo v okviru pogodbenih del izvedel tudi vse druge naloge povezane z izvedbo predmeta pogodbe.

Zasebni partner bo v celoti prevzel odgovornost za zakonito in strokovno izvedbo prevzetih obveznosti.

9. člen (dolžnosti javnega partnerja)

Dolžnost javnega partnerja je zlasti, da zagotovi stalnost dogovorjenega načina financiranja.

10. člen (trajanje razmerja)

Obdobje javno-zasebnega partnerstva začne teči z dnem sklenitve pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu. Obveznosti, ki izhajajo iz sklenjene pogodbe, se izvedejo skladno s terminskim planom, ki bo opredeljen v pogodbi.

Razmerje javno-zasebnega partnerstva bo sklenjeno za obdobje, ki ne bo daljše od 15 let. Trajanje razmerja se opredeli s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu. Razmerje lahko predčasno preneha iz razlogov, navedenih v pogodbi.

Trajanje razmerja se lahko podaljša največ za polovico s pogodbo dogovorjenega obdobja, če za to obstajajo utemeljeni razlogi, še posebej v primeru, če je to potrebno zaradi dodatnih vlaganj izvajalca javno-zasebnega partnerstva, ki so posledica zahtev javnega partnerja ali njegovih ukrepov v javnem interesu.

V primeru podaljšanja razmerja javni in zasebni partner v postopku pogajanj brez predhodne objave uskladita vsebino aneksa, ki se sklene k sklenjeni pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu in v katerem se opredeli čas podaljšanja, razlogi za podaljšanje in druge določbe s katerimi se spreminja osnovno pogodbo.

11. člen (viri financiranja)

Način financiranja se dogovori s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu.

Javni partner si bo skladno z načelom gospodarnosti prizadeval, da bo izbral tak način financiranja, ki bo v najmanjši možni meri obremenjeval proračun Mestne občine Novo mesto.

12. člen (javni razpis)

Zasebnega partnerja se izbere po postopku javnega razpisa.

Javni razpis se izvede po postopku konkurenčnega dialoga skladno z določili Zakona o javno-zasebnem partnerstvu in Zakona o javnem naročanju.

Javni razpis se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije in v Uradnem glasilu Evropske unije.

V postopku izbire mora javni partner zagotoviti transparentno in enakopravno obravnavanje kandidatov.

13. člen (merila za izbor)

Javni partner mora v javnem razpisu oblikovati jasna in transparentna merila za izbor zasebnega partnerja, ki bodo omogočila izbor ekonomsko najugodnejšega ponudnika.

Merila za izbor zasebnega partnerja se določijo v razpisni dokumentaciji. Uteži k posameznim merilom se določijo najpozneje v povabilu k oddaji končnih pisnih ponudb.

14. člen (pooblastilo)

Za objavo javnega razpisa in izvedbo postopka izbire zasebnega partnerja se pooblasti občinsko upravo.

Za izbor zasebnega partnerja in podpis pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu se pooblastil župana.

15. člen (strokovna komisija)

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

Strokovna komisija ima predsednika in najmanj štiri člane. Predsednik in ostali člani strokovne komisije morajo imeti najmanj visokošolsko izobrazbo in najmanj 2 leti delovnih izkušenj z delovnega področja, da lahko zagotovijo strokovno presojo vlog oziroma prijav.

Predsednik in vsi člani strokovne komisije morajo izpolnjevati pogoj iz drugega odstavka 52. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu, kar potrdijo s podpisom izjave o izpolnjevanju tega pogoja. Člana strokovne komisije, za katerega se ugotovi, da ne izpolnjuje postavljenega pogoja iz prejšnjega stavka se nemudoma izloči iz strokovne komisije in se imenuje nadomestnega člana.

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

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

Strokovna komisija poročilo posreduje županu. Za izbor zasebnega partnerja in podpis pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu se pooblastil župana.

16. člen (sklenitev pogodbe)

Zasebni partner pridobi pravice in dolžnosti iz razmerja javno-zasebnega partnerstva s sklenitvijo pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu.

Pogodba je sklenjena, ko jo podpišeta zasebni in javni partner

17. člen (pravna narava)

Sklenjena pogodba o javno-zasebnem partnerstvu bo imela pravno naravo javnopravne pogodbe, zato javni partner v njej lahko opredeli določene javnopravne elemente s katerimi se varuje javni interes.

18. člen (nadzor nad izvajanjem pogodbe)

Nadzor nad izvajanjem pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu izvaja javni partner.

Zasebni partner mora na zahtevo javnega partnerja predložiti poročila o stanju opravljenih in potrebnih delih, potrebnih investicijah in organizacijskih ukrepih in kvaliteti izvajanja prevzetih obveznosti.

19. člen (načini prenehanja razmerja)

Pogodba preneha s pretekom časa, za katerega je bila sklenjena, ali iz razlogov določenih v pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu.

Javni partner v pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu opredeli pogoje pod katerimi je dopustna enostranska odpoved pogodbe s strani javnega partnerja.

20. člen
(prenos pogodbe)

Zasebni partner ne sme brez dovoljenja javnega partnerja prenesti pogodbe na tretjo osebo. Prenos pogodbe se izvede na način določen z Obligacijskim zakonikom.

V primeru prenosa pogodbe na univerzalne pravne naslednike zasebnega partnerja (pripojitev, spojitev, prenos premoženja, preoblikovanje, ...) mora zasebni partner obvestiti javnega partnerja.

21. člen
(uporaba prava)

Za vse spore, ki izhajajo iz sklenjenega razmerja, se uporabi izključno pravo Republike Slovenije.

22. člen
(arbitražna klavzula)

S pogodbo se lahko dogovori, da je za odločanje o sporih med javnim in zasebnim partnerjem pristojna arbitraža.

23. člen
(pričetek veljavnosti akta)

Ta akt začne veljati naslednji dan po objavi v

Z dnem uveljavitve tega akta preneha veljati Odloku o urejanju svetlobnih prometnih znakov v Mestni občini Novo mesto (Uradni list RS, št. 44, z dne 5.5.2005).

Župan
Mestne občine Novo mesto
Alojzij Muhič

Številka:.....
Novo mesto, dne

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

ZA PROJEKT:

**VZDRŽEVANJE, POSODOBITEV IN
NADGRADNJA OBSTOJEČEGA
SISTEMA SVETLOBNE
SIGNALIZACIJE TER UVEDBA
AVTOMATSKEGA VODENJA
PROMETA V NOVEM MESTU**



Novo mesto^[1]

JUNIJ 2011



Naročnik: Mestna občina Novo mesto
Seidlova cesta 1, 8000 Novo mesto

Odgovorna oseba: Alojzij Muhič, župan

Predmet: Vzdrževanje, posodobitev in nadgradnja
obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter
uvedba avtomatskega vodenja prometa v Novem
mestu

Dokument: Dokument identifikacije investicijskega projekta

Izdelovalec dokumenta:



www.projektno-svetovanje.si

Odgovorna oseba izdelovalca: Petra Sirc, univ.dipl.polit.

Novo mesto, 10.06. 2011



**Gradivo za xxxx sejo Občinskega sveta,
ki bo predvidoma 14.07. 2011**

Naziv gradiva:

**DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA ZA PROJEKT:
»VZDRŽEVANJE, POSODOBITEV IN NADGRADNJA OBSTOJEČEGA
SISTEMA SVETLOBNE SIGNALIZACIJE TER UVEDBA AVTOMATSKEGA
VODENJA PROMETA V NOVEM MESTU«**

Gradivo pripravil:

XXXXXXXX

Številka:
Datum:

Občinski svet
MESTNE OBČINE NOVO MESTO

ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA xx. SEJI OBČINSKEGA SVETA
MESTNE OBČINE NOVO MESTO

NASLOV GRADIVA: **DOKUMENT IDENTIFIKACIJE
INVESTICIJSKEGA PROJEKTA ZA PROJEKT:
»VZDRŽEVANJE, POSODOBITEV IN
NADGRADNJA OBSTOJEČEGA SISTEMA
SVETLOBNE SIGNALIZACIJE TER UVEDBA
AVTOMATSKEGA VODENJA PROMETA V
NOVEM MESTU«**

**GRADIVO
PRIPRAVIL/A:** xxxxxxx

**GRADIVO
PREDLAGA:** xxxxxx

POROČEVALEC/CI: xxxxxxx

PREDLOG SKLEPA: **Občinski svet Mestne občine Novo mesto potrdi in
sprejme DOKUMENT IDENTIFIKACIJE
INVESTICIJSKEGA PROJEKTA ZA PROJEKT:
»VZDRŽEVANJE, POSODOBITEV IN NADGRADNJA
OBSTOJEČEGA SISTEMA SVETLOBNE
SIGNALIZACIJE TER UVEDBA AVTOMATSKEGA
VODENJA PROMETA V NOVEM MESTU«**

xxxxxxx

Priloge:

- Obrazložitev
- Dokument identifikacije investicijskega projekta

OBRAZLOŽITEV

Dokument identifikacije investicijskega projekta za projekt »Vzdrževanje, posodobitev in nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu« je izdelan z namenom, da se predstavi projekt, opredeli potrebe za njegovo izvedbo ter cilje, ki jih prinaša. Na osnovi vsebovanih podatkov bo javni partner lahko pristopil k izvedbi potrebnih postopkov za izbiro zasebnega partnerja.

Osrednji namen projekta je vzpostavitev ažurnega in v realnem času odzivnega sistema za avtomatsko vodenje prometa, neposreden cilj investicije pa celostna prenova in nadgradnja obstoječe avtomatizacije cestnega prometa ter vzpostavitev sodobne prometne rešitve z možnostjo nadgradnje za prihodnje potrebe Mestne občine Novo mesto.

V skladu z določili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006 in 54/2010) sta bili predstavljeni dve različici implementacije sistema. Varianta A predvideva izvedbo projekta s klasičnim javnim naročilom, varianta B pa v javno-zasebnem partnerstvu. Ker zakonodaja postavlja omejitve glede izvedbe tako obsežne investicije s klasičnim javnim naročilom (zagotovljena sredstva v občinskem proračunu), pogoji za realizacijo predmetnega projekta po varianti A niso izpolnjeni. Kar pomeni, da se investicija kot jo predvideva varianta A ne bi izvedla.

Ocenjena vrednost investicije po tekočih cenah (z DDV) znaša: 751.725 EUR in se bo izvajala skladno s predvidenim časovnim načrtom.

xxxxxxx

KAZALO VSEBINE

1	 OPREDELITEV INVESTITORJA TER DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB.....	1
1.1	IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA - JAVNEGA PARTNERJA	1
1.2	IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA - ZASEBNEGA PARTNERJA	1
1.3	IDENTIFIKACIJA IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	2
1.4	STROKOVNI DELAVCI OZIROMA SLUŽBE, ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	2
2	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO.....	3
2.1	OSNOVNI PODATKI O JAVNEM PARTNERJU – MESTNI OBČINI NOVO MESTO.....	3
2.2	OSNOVNI PODATKI O ZASEBNEM PARTNERJU	6
2.3	ANALIZA TRENUTNEGA STANJA NA PODROČJU UREDITVE SEMAFORIZACIJE V MESTNI OBČINI NOVO MESTO.....	6
2.3.1	<i>Obstoječe stanje in razlogi za nadgradnjo obstoječe ureditve cestnega prometa</i>	6
2.3.2	<i>Ciljne skupine uporabnikov posodobljene in nadgrajene prometne ureditve</i>	8
3	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE.....	9
3.1	OPIS INVESTICIJE	9
3.2	NAMEN IN CILJI INVESTICIJE	9
3.3	USKLAJENOST CILJEV INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	10
4	PREDSTAVITEV VARIANT	14
4.1	VARIANTA A.....	15
4.2	VARIANTA B.....	16
5	PREDLAGANA REŠITEV Z OKVIRNIMI TEHNIČNIMI PODATKI.....	17
5.1	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN VREDNOSTI INVESTICIJE PO POSAMEZNIH VARIANTAH ...	17
5.2	OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	17
6	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO.....	21
6.1	PREDHODNA IDEJNA REŠITEV ALI ŠTUDIJA.....	21
6.2	OPIS LOKACIJE.....	21
6.3	OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV.....	21
6.4	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE	22
6.5	VARSTVO OKOLJA	26
6.6	KADROVSKO - ORGANIZACIJSKA SHEMA S PROSTORSKO OPREDELITVIJO	26
6.7	OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA	28
6.8	EKONOMSKA UPRAVIČENOST PROJEKTA	28
7	SMISELNOST IN MOŽNOST NADALJNJE PRIPRAVE POTREBNE DOKUMENTACIJE.....	30
7.1	POTREBNA DOKUMENTACIJA	30
7.2	ČASOVNI NAČRT IZDELAVE POTREBNE DOKUMENTACIJE	30
8	ZAKLJUČKI	31
9	VIRI	33

KAZALO TABEL

<i>Tabela 3.1: Pričakovani rezultati projekta</i>	<i>10</i>
<i>Tabela 5.1: Ocena investicijskih stroškov za varianto B, stalne cene na dan 01.06. 2011</i>	<i>18</i>
<i>Tabela 5.2: Ocena investicijskih stroškov z DDV, tekoče cene [EUR]</i>	<i>19</i>
<i>Tabela 6.1: Ocena investicijskih stroškov za varianto B, stalne cene z DDV na dan 01.06. 2011 (EUR)</i>	<i>22</i>
<i>Tabela 6.2: Ocena investicijskih stroškov z DDV, tekoče cene [EUR]</i>	<i>22</i>
<i>Tabela 6.3: Terminski plan načrtovane investicije s časovnimi roki za posamezno fazo, varianta B</i>	<i>25</i>
<i>Tabela 6.4: Rešitve v zvezi z vplivi na okolje v času izvedbe investicije</i>	<i>26</i>
<i>Tabela 6.5: Dinamika investiranja z viri, varianta B, stalne cene z DDV na dan 01. junij 2011</i>	<i>28</i>

KAZALO SLIK

<i>Slika 2.1: Lega Mestne občine Novo mesto v Sloveniji^[4]</i>	<i>4</i>
<i>Slika 2.2: Območje Mestne občine Novo mesto^[7]</i>	<i>5</i>
<i>Slika 6.1: Terminski plan investicije za varianto B</i>	<i>24</i>
<i>Slika 6.2: Kadrovska - organizacijska shema za načrtovano investicijo</i>	<i>27</i>
<i>Slika 7.1: Časovni načrt izdelave potrebne dokumentacije za varianto B</i>	<i>30</i>

1 OPREDELITEV INVESTITORJA TER DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB

1.1 IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA - JAVNEGA PARTNERJA

Investitor:	Mestna občina Novo mesto
Naslov:	Seidlova cesta 1 8000 Novo mesto Tel.: +386 (0) 7 39 39 202 Fax.: +386 (0) 7 39 39 208 Elektronska pošta: mestna.obcina@novomesto.si Matična številka: 5883288 Davčna številka: SI48768111
Odgovorna oseba:	Alojzij Muhič, župan

Datum: 10.06. 2011 Podpis in žig:

1.2 IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA - ZASEBNEGA PARTNERJA

Vzdrževanje, posodobitev in nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu bo izvedena v javno-zasebnem partnerstvu, kjer bo javni partner Mestna občina Novo mesto, zasebni partner pa bo izbran z javnim razpisom. Ker se postopki izbire zasebnega partnerja v času pisanja dokumenta identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP) še niso začeli, tudi zasebni partner še ni znan. Zasebni partner bo tako predstavljen v investicijskem programu (v nadaljevanju IP), ki bo izdelan po podpisu pogodbe med javnim in izbranim zasebnim partnerjem.

1.3 IDENTIFIKACIJA DOKUMENTACIJE

IZDELOVALCA

INVESTICIJSKE

Izdelovalec DIIP: PS - projektno svetovanje, Petra Sirc s.p.
Naslov: Kebetova ulica 18
4000 Kranj
Tel.: +386 (0) 590 49 010
Elektronska pošta: petra@projektno-svetovanje.si
Matična številka: 3156648000
Davčna številka: SI24097993
Odgovorna oseba: Petra Sirc, univ.dipl.polit.

Datum: 10.06. 2011 Podpis in žig:

1.4 STROKOVNI DELAVCI OZIROMA SLUŽBE, ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE

Priprava in nadzor nad investicijsko dokumentacijo	Mestna občina Novo mesto
--	--------------------------

Naslov: Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto
Tel.: +386 (0) 7 39 39 202
Fax.: +386 (0) 7 39 39 208
Elektronska pošta: mestna.obcina@novomesto.si
Matična številka: 5883288
Davčna številka: SI48768111
Odgovorna oseba: mag. Jože Kobe, vodja Oddelka za komunalne
zadeve, krajevne skupnosti in kmetijstvo

Datum: 10.06. 2011 Podpis in žig:

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

Predmet obravnave tega dokumenta je vzdrževanje, posodobitev in nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Mestni občini Novo mesto (v nadaljevanju MO Novo mesto), ki je prikazana v dveh variantah. Varianta A predvideva izvedbo projekta s klasičnim javnim naročilom, varianta B pa v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva^[2].

2.1 OSNOVNI PODATKI O JAVNEM PARTNERJU – MESTNI OBČINI NOVO MESTO

Novo mesto je bilo ustanovljeno 7. aprila 1365. Avstrijski vojvoda Rudolf IV. Habsburški je tega dne na Dunaju podpisal listino in mestu podelil posebne pravice in postave. Mesto je poimenoval po sebi (Rudolfswerd), ljudstvo, ki je v tem kraju prebivalo, pa je nastajajočo naselbino imenovalo kar Novo mesto. Novo mesto je svoj gospodarski razcvet doživelo v zgodnjih letih 20. stoletja, ko so se v njegovi neposredni bližini razvile avtomobilsko-prikoličarska, farmacevtsko-kemična, tekstilna ter lesno-predelovalna industrija in ko so se novi industriji primerno prilagodile osnovne komunikacije, gradbena in transportna dejavnost, bančništvo, zavarovalništvo ter javne službe.^[3]

Novo mesto je po številu prebivalcev (na dan 1.1. 2011)^[4] šesta največja slovenska občina in največja občina JV Slovenije, po površini četrta največja občina JV Slovenije ter regijsko središče Jugovzhodne Slovenije. Več kot tretjina vseh gospodarskih družb JV Slovenije se nahaja v MO Novo mesto.^[5] S tem je Novo mesto ne samo regijsko, temveč tudi najpomembnejše gospodarsko, zaposlitveno in kulturno središče JV Slovenije ter pomembno središče višješolskega strokovnega izobraževanja. Občina na severu meji na občini Trebnje in Mokronog – Trebelno, na vzhodu na občini Šmarješke toplice in Šentjernej, na jugu na Republiko Hrvaško in občini Metlika ter Semič, na zahodu pa na občini Straža in Mirna Peč.

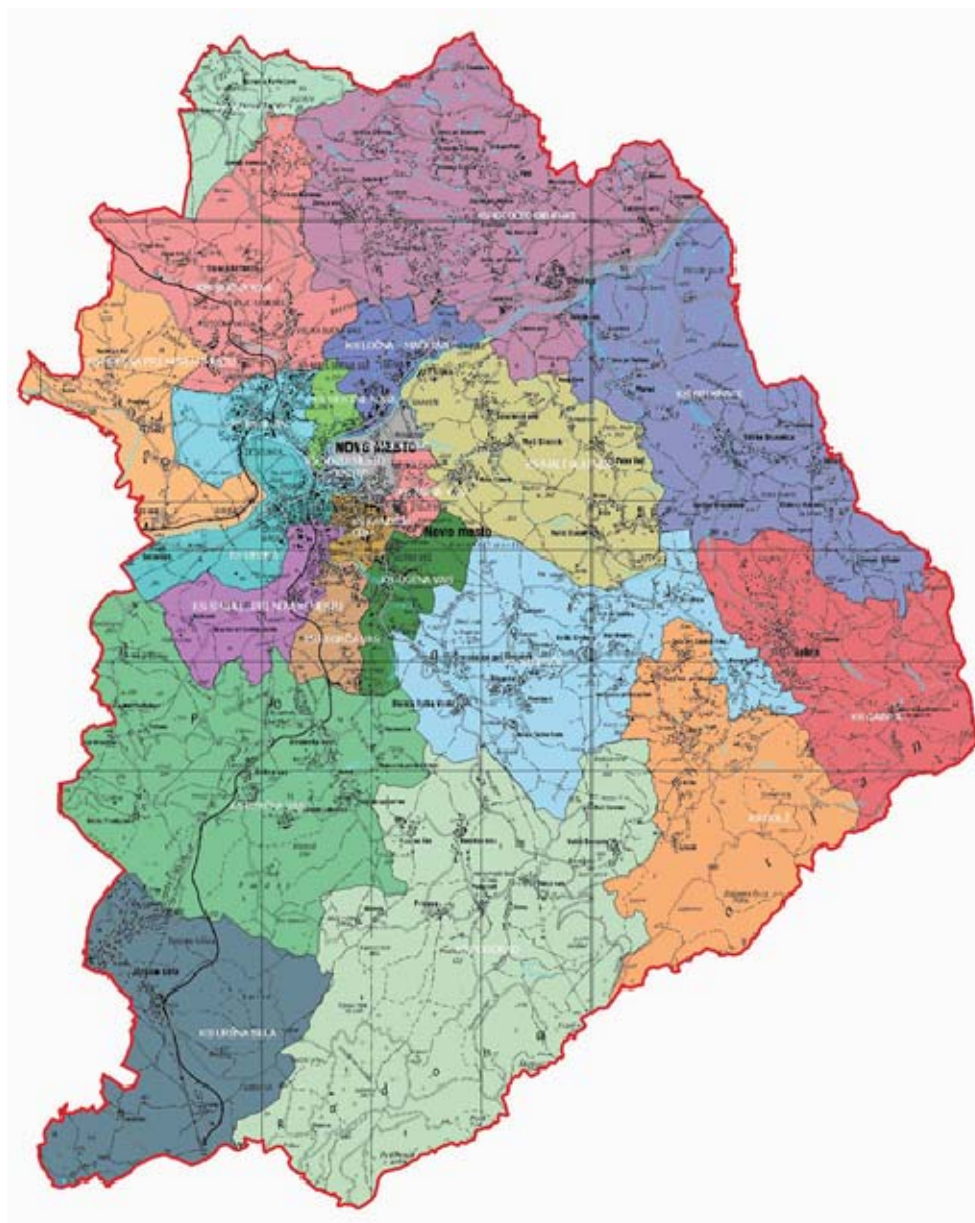
MO Novo mesto leži ob najpomembnejših prometnicah v Sloveniji, avtocesti Ljubljana – Obrežje, regionalnih cestah Ljubljana - Kočevje - Petrina in Novo mesto – Metlika ter ob meji s Hrvaško, kar mestu zagotavlja pomemben strateški položaj. Skozi prostor MO Novo mesto je predviden tudi potek 3. razvojne osi, ki bo povezala Belo krajino, Dolenjsko, Savinjsko in Koroško regijo, navedene regije približala ostalim slovenskim regijam ter omogočila hitrejši dostop do sosednjih držav Hrvaške in Avstrije. Lega MO Novo mesto v Sloveniji je prikazana na sliki 2.1.

Slika 2.1: Lega Mestne občine Novo mesto v Sloveniji^[6]



Mestna občina Novo mesto je razdeljena na triindvajset ožjih delov oziroma krajevnih skupnosti ter 99 naselij^[6]. Novo mesto je z 36.296 prebivalci (na dan 01.01. 2011)^[4] šesto največje mesto v državi. Meri 236 km² z gostoto poselitve 154 prebivalcev/km². Središče občine je mesto Novo mesto, ki je gospodarsko, finančno, upravno, izobraževalno, kulturno, trgovsko in turistično središče jugovzhodne Slovenije.

Slika 2.2: Območje Mestne občine Novo mesto^[7]



V skladu z Regionalnim razvojnim programom Razvojne regije Jugovzhodna Slovenija 2007 – 2013^[5] bo Novo mesto v celoti prevzelo vlogo regijskega središča nacionalnega pomena, saj bo pomembno prometno vozlišče, univerzitetno središče, zgrajen bo blagovno-logistični center, mrežni inkubator bo povečan in postavljen nov tehnološki park. Dograjena avtocesta je Novo mesto zelo približala Osrednji Sloveniji z Ljubljano in Novo mesto še bolj približala Hrvaški. Prav tako bo načrtovana izgradnja 3. osi pripeljala še boljše cestne povezave in s tem vzpostavila osnovne pogoje za razmah gospodarstva.

Izhodišča razvojnega načrta Mestne občine Novo mesto od leta 2010 do leta 2015^[8] predstavljajo osnovo za uravnotežen razvoj gospodarskih in negospodarskih dejavnosti. Mestna občina Novo mesto bo v skladu s postavljenimi izhodišči tudi v prihodnje krepila vlogo gospodarskega, upravnega, izobraževalnega, zdravstvenega in kulturnega središča JV Slovenije. Navedeno

bo dosegla tudi z razvijanjem ugodnih pogojev za kakovostno bivanje obstoječih občanov in potencialnih novih prebivalcev občine. Kakovost bivanja je odvisna tudi od urejene prometne infrastrukture, ki naj bi bila predvsem varna in optimalna za njene uporabnike. Zato se bo MO Novo mesto vključila v Nacionalni program varnosti cestnega prometa za doseganje ciljev zmanjševanja prometnih nesreč na svojem območju in opredelila strategijo za doseganje ciljev varnosti cestnega prometa. MO NM bo tudi koordinirala aktivnosti, ki so vezane na izboljšanje varnega in nemotenega poteka prometa na državnih cestah.

K trajnostnemu in sonaravnemu razvoju mesta bo zagotovo prispeval tudi obravnavani projekt, saj bo nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa ne samo povečala prometno varnost prebivalcev Mestne občine Novo mesto, temveč bo tudi zmanjšala obremenitev okolja s hrupom in izpušnimi plini, povečala prometno pretočnost in dala nastavke za učinkovit urbani razvoj mesta.

2.2 OSNOVNI PODATKI O ZASEBNEM PARTNERJU

Ker se postopki izbire zasebnega partnerja v času pisanja DIIP še niso začeli, tudi zasebni partner še ni znan. Zasebni partner bo tako predstavljen v investicijskem programu, ki bo izdelan po podpisu pogodbe med javnim in zasebnim partnerjem.

2.3 ANALIZA TRENUTNEGA STANJA NA PODROČJU UREDITVE SEMAFORIZACIJE V MESTNI OBČINI NOVO MESTO

2.3.1 Obstoječe stanje in razlogi za nadgradnjo obstoječe ureditve cestnega prometa

Zelena knjiga - Za novo kulturo mobilnosti v mestih^[9] ugotavlja, da so zastoji v mestih eden izmed glavnih problemov večine evropskih mest. Zastoji imajo negativne gospodarske, socialne, zdravstvene in okoljske posledice ter povzročajo uničevanje naravnega in grajenega okolja. Pogosto se pojavljajo na mestnih obvoznicah in vplivajo na zmogljivost vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T). Tekoč prometni sistem bi omogočil, da ljudje in blago potujejo brez zamud in bi omejil navedene negativne posledice. Na lokalni ravni največji izziv tako predstavlja zmanjšanje negativnih posledic zastojev ob zagotavljanju nadaljevanja uspešnega gospodarskega položaja mestnih območij.

Zastoje v mestnih središčih se lahko zmanjša tudi z uvedbo sistemov inteligentnega in prilagojenega prometa (t.i. inteligentni prevozni sistemi – v nadaljevanju ITS), ki omogočajo optimalno načrtovanje potovanj, boljše upravljanje s prometom in lažje upravljanje prometnega povpraševanja. Zaradi velikih stroškov razvoja in postavitve povsem novih inteligentnih sistemov se mesta odločajo za kombinacijo - posodobitev obstoječe in kjer je primerno, razvoj in postavitve nove prometne infrastrukture. Javno-zasebno partnerstvo pa je tista oblika financiranja, ki občinam omogoča izvedbo tovrstnih ukrepov, saj same v večini primerov nimajo zadostnih finančnih virov.

Mobilnost je danes eden pomembnejših dejavnikov in pokazateljev uspešnosti gospodarstva. Dejstvo je, da se zaradi neurejene prometne ureditve in ob hitrem tempu življenja pozablja na kulturo udeležbe v prometu. Nove vpadnice, novi urbani centri in drugačna mentaliteta voznikov povzročata neobvladljivost obstoječe prometne ureditve, ki se slabša iz dneva v dan.

Promet je glede emisij CO₂ sektor, ki ga je najtežje upravljati. Kljub napredku v avtomobilski tehnologiji povečevanje prometa in narava vožnje v mestih (ustavljane in speljevanje) pomenita, da so mesta glavni in še vedno rastoči vir emisij CO₂, kar prispeva k podnebnim spremembam. Pomembna škodljiva posledica povečanega prometa v mestih in vsakodnevnih zastojev je tudi izguba časa udeležencev v prometu, kar se odraža tudi v nižjem bruto družbenem proizvodu. ITS omogoča dinamično upravljanje obstoječih infrastruktur, saj izkušnje iz evropskih mest, ki so ITS že vpeljale, kažejo, da se z učinkovitejšo uporabo cestnega prostora lahko pridobi dodatne zmogljivosti v višini 20–30 % ali več. To je zlasti pomembno, ker je v mestnih območjih navadno malo prostora za dodatna cestna območja.^[9]

Tudi v Novem mestu je opaziti zviševanje stopnje motorizacije. V obmestju je velik delež dnevnih migrantov, ki pri vožnji na delo uporabljajo predvsem osebna vozila. Prometna študija Novega mesta z navezavo na variantne poteke 3. razvojne osi v območju mesta Novo mesto^[11] predvideva povečevanje števila gospodinjstev, nadaljnje priseljevanje v naselja mestne občine Novo mesto ter povečanje števila delovnih mest, ki bi bila skoncentrirana na območju MO Novo mesto. Zato se lahko pričakuje tudi povečanje stopnje motorizacije in posledično večje pritiske na že sedaj obremenjene in nepretočne ceste v mestu.

Aktivno upravljanje infrastruktur za mestni promet ima prav tako lahko pozitiven vpliv na varnost udeležencev v cestnem prometu in okolje, saj zaradi večje pretočnosti zmanjšuje negativne pritiske na okolje.

Večina slovenskih mest, tudi Novo mesto, razpolaga s staro opremo v cestnem prometu, ki ne kljubuje več velikemu številu udeležencev v prometu, predvsem pa ravno zaradi zastarelosti zelo draži vzdrževanje. Težavo v Mestni občini Novo mesto predstavlja tudi dejstvo, da večina obstoječih sistemov ni ustrezno avtomatiziranih in prometno odvisnih, kar pomeni, da se ne odzivajo na realen promet, temveč so vnaprej programirani, kar pa ne more zagotavljati optimalne pretočnosti.

Vlaganja v semaforški sistem v MO Novo mesto so omejena na nujna vzdrževalna dela. Prve semaforske naprave so bile postavljene v 70 letih prejšnjega stoletja, tako je večina tehnične opreme semaforskih naprav in krmilnih omaric stara več kot 30 let. Študija posodobitve semaforizacije križišč na območju MO Novo mesto^[10] je pokazala, da je potrebno nadgraditi oziroma posodobiti šest semaforiziranih križišč ter dva prehoda za pešce, štiri križišča pa bo potrebno v celoti opremiti z novimi napravami. Na štirih križiščih bo potrebno zamenjati krmilne naprave, saj so obstoječe zastarele in dotrajane in nabava rezervnih delov v omejenem obsegu. Deli naprav se tako nadomeščajo s popravili ali z odstranitvijo delov iz odpisanih krmilnih omaric. Naprave ne omogočajo prometno odvisnega programiranja in namestitve LED signalnih dajalnikov, ki imajo precej manjšo porabo električne energije (do šestkrat) v primerjavi s trenutnimi halogenskimi žarnicami.^[10]

Trenutna prometna ureditev tako ne zagotavlja več učinkovitega obvladovanja prometnega povpraševanja, ki iz dneva v dan povečuje svoj vpliv, hkrati pa postaja vedno bolj nepredvidljiv in neobvladljiv. Vedno bolj se kaže potreba po nadgradnji oz. posodobitvi obstoječe prometne infrastrukture ter njeni prilagoditvi na sedanje in prihodnje stanje, ki bo v skladu z urbanističnim razvojem MO Novo mesto. Prometna študija Novega mesta z navezavo na variantne poteke 3. razvojne osi v območju mesta Novo mesto podaja ugotovitev, da so trenutni zastoji v križiščih v prometnih konicah rešljivi z optimizacijo prometne signalizacije.^[11]

Poleg težav s pretočnostjo prometa pa se MO Novo mesto sooča tudi s finančnimi omejitvami, ki onemogočajo financiranje tako kompleksnega in ambicioznega projekta nadgradnje in posodobitve avtomatizacije cestnega prometa. Trenutna finančna konstrukcija in namenskost sredstev omogočata le parcialne rešitve, ki na dolgi rok bistveno podražijo implementacijo posodobitve na način, ki bi uresničil želje in potrebe udeležencev v prometu in upravljavcev avtomatizacije cestnega prometa. Glavne težave, s katerimi se MO Novo mesto sooča danes, so:

- zastoji v cestnem prometu zaradi premajhne pretočnosti ob konicah, ki jo povzroča tudi nenadzorovan in nekoordiniran promet,
- križiščna semaforizacija se ne odziva na dejansko stanje prometa, zato povzroča prometno nestrpnost in nedisciplino, posledično pa povečano število prometnih nesreč,
- onesnaževanje okolja zaradi nenehnega ustavljanja in speljevanja ob zastojih,
- visoka poraba električne energije zaradi halogenskih svetlobnih signalnih dajalcev,
- izpadi delovanja semaforskih naprav ob ekstremnih vremenskih razmerah zaradi neustrezne kabelske povezave.

2.3.2 Ciljne skupine uporabnikov posodobljene in nadgrajene prometne ureditve

Uporabniki posodobljene in nadgrajene prometne ureditve bodo v prvi vrsti prebivalci celotne Mestne občine Novo mesto, pa tudi vsi dnevni migranti, ki prihajajo v Novo mesto na svoje delovno mesto. Ciljni uporabniki bodo nenazadnje tudi dnevni obiskovalci mesta, tako domači kot tuji.

3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE

3.1 OPIS INVESTICIJE

Načrtovana investicija predvideva vzdrževanje, posodobitev in nadgradnjo obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedbo avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu. Z vidika izvedbe investicije sta bili pregledani dve varianti: varianta A predvideva realizacijo projekta s klasičnim javnim naročilom, varianta B pa v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva.

3.2 NAMEN IN CILJI INVESTICIJE

V Mestni občini Novo mesto predstavlja zastarelo upravljanje s cestnim prometom velik problem. Ker želi MO Novo mesto svojim prebivalcem in njegovim obiskovalcem omogočiti varno udeležbo v cestnem prometu, zagotoviti boljši nadzor in celovito upravljanje s cestnim prometom ter zmanjšati onesnaževanje okolja, je **neposreden cilj investicije** celostna prenova in nadgradnja obstoječe avtomatizacije cestnega prometa ter vzpostavitev sodobne prometne rešitve z možnostjo nadgradnje za prihodnje potrebe Mestne občine Novo mesto.

Osnovni namen projekta je vzpostavitev ažurnega in v realnem času odzivnega sistema za avtomatsko vodenje prometa.

Cilji investicije so tudi:

1. optimiziran promet, ki bo omogočil boljšo varnost vseh udeležencev v cestnem prometu in posledično manjše število nesreč,
2. boljši nadzor nad prometom, ki bo tako postal bolj pretočen in urejen,
3. zmanjšanje stroškov električne energije za vzdrževanje trenutne opreme v cestnem prometu,
4. zmanjšanje onesnaževanja okolja z izpušnimi plini in hrupom,
5. zmanjšanje časa, porabljenega v prometnih zastojih,
6. povečanje ugleda mesta, saj bo z novim sistemom mesto bolj privlačno za domače in tuje goste.

Rezultati projekta so predstavljeni v tabeli 3.1.

Tabela 3.1: Pričakovani rezultati projekta

Opis (naziv) kazalnika	Enota mere	Normativ/ standard	Pred investicijo	Po investiciji
Vzpostavitev sistema pametnega vodenja prometa	Št. novih sistemov	Vsaj 1 nov pametni sistem vodenja prometa	0	1
Posodobitev križišč	Št. križišč s sodobno opremo	Vsaj 10 posodobljenih križišč	0	10
Posodobitev prehodov za pešce	Št. prehodov za pešce s sodobno opremo	Vsaj 2 posodobljena prehoda za pešce	0	2
Zamenjava starih semaforских naprav z novimi	Št. naprav	Vsaj 4 nove semaforске naprave	0	4

3.3 USKLAJENOST CILJEV INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

Mestna občina Novo mesto je pri svojem delu na področju urejanja cestnega prometa zavezana upoštevati tako slovensko kot evropsko zakonodajo. Krovni dokumenti s področja urejanja cestnega prometa v Sloveniji so **Zakon o cestah**,^[12] **Zakon o varnosti cestnega prometa**^[13] in **Resolucija o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 – 2011**.^[14]

V 62. členu **Zakona o cestah**^[12], ki bo veljal od 01.07. 2011 dalje, je navedeno, da v območju meje naselja občine vzdržujejo prometne površine, objekte in naprave na, ob ali nad voziščem državne ceste, ki so v funkciji javnih površin naselja, kamor sodi tudi cestna razsvetljava, semaforji ter druga prometna signalizacija z zunanjo ali notranjo osvetlitvijo s pripadajočim napajanjem, vključno z oskrbo z električno energijo.

Nadgradnja in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa bo izpolnila zahteve iz prvega odstavka 15. člena **Zakona o varnosti cestnega prometa** (v nadaljevanju ZVCP-1)^[13], ki določa, da so za varen in nemoten promet na občinskih cestah odgovorne občine. V 6. odstavku 15. člena ZVCP-1^[13] pa je določeno, da občina odredi odstranitev uničene, poškodovane, izrabljene ali neustrezno postavljene prometne signalizacije ter postavitev nove signalizacije na občinskih cestah. V 7. odstavku 15. člena je zapisano, da lahko zaradi izboljšanja varnosti cestnega prometa občina predlaga upravljavcu državne ceste v naselju prometno ureditev na tej cesti.

Resolucija o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 – 2011^[14] opredeljuje, da je zagotavljanje večje varnosti mogoče s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti, z zagotavljanjem

varnejših vozil in cestne infrastrukture, kar lahko in morajo udeležiti načrtovalci, proizvajalci in izvajalci, vzdrževalci ter ustrezne nadzorne službe.

Resolucija o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa se zavzema, da bi tudi v Sloveniji dolgoročno dosegli t.i. »Vizijo nič«: nič mrtvih in nič hudo poškodovanih zaradi prometnih nesreč. Ta cilj se bo doseglo tudi z zgraditvijo cestne infrastrukture, ki bo preprečevala morebitne napake, ki vodijo v prometne nesreče s hudimi posledicami. Vizija nič tako obvezuje državne organe in organizacije, organe samoupravnih lokalnih skupnosti, strokovne institucije, organizacije civilne družbe in posameznike, da vse svoje odločitve in ravnanje usmerijo k njeni uresnitvi^[14].

Med smotri Resolucije o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa^[14] sta navedena tudi:

- Z medsebojnim povezovanjem državne ravni s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi in civilno družbo kar najbolj povečati obstoječe vire;
- izboljšati uporabnost in varnost cestnega okolja, vse od načrtovanja, izvedbe, vzdrževanja in nadzora.

Da bi se doseglo zgoraj opisana cilja, morajo lokalne skupnosti med drugim tudi izvajati naloge, ki se nanašajo na varen in nemoten promet na občinskih cestah.

Resolucija^[14] navaja tudi, da je za dolgoročno doseganje trajne prometne varnosti ključnega pomena načrtovanje in oblikovanje cestne infrastrukture, z njenim okoljem vred. Med naštetimi ukrepi, ki bodo na področju cestne infrastrukture prispevali k doseganju dolgoročnega cilja »Vizija nič«, je tudi zagotavljanje večje prometne varnosti na cestah, kar se bo med drugim doseglo tudi:

- s pregledovanjem ustreznosti prometne signalizacije,
- z uvajanjem sodobnih naprav, ki z informacijsko tehnologijo omogočajo uporabnikom lažje vključevanje v promet in upravljavcem cest boljše upravljanje, tako pa večjo varnost na cestah,
- z uvajanjem materialov, ki zagotavljajo varnejši promet vsem udeležencem,
- z načrtnim preverjanjem ustreznosti prometne signalizacije, ki ureja omejitve hitrosti v naseljih.

Odlok o urejanju svetlobnih prometnih znakov v Mestni občini Novo mesto^[15] opredeljuje in določa način izvajanja izbirne gospodarske javne službe urejanja objektov in naprav svetlobnih prometnih znakov za urejanje prometa vozil, svetlobnih znakov za urejanje prometa pešcev in svetlobnih znakov za urejanje označevanja ovir na vozišču.

Izbirna gospodarska javna služba urejanja objektov in naprav svetlobnih prometnih znakov se zagotavlja s podeljevanjem koncesije, ki jo izvaja izvajalec javne službe – koncesionar, na podlagi tega odloka in koncesijske pogodbe.

4. člen Odloka o urejanju svetlobnih prometnih znakov v Mestni občini Novo mesto določa, da se mora na svetlobnih prometnih znakih redno opravljati vsa potrebna vzdrževalna dela in varstvene ukrepe, med katere sodijo tudi:

- zamenjava svetil;
- zamenjava svetlobnih teles;
- zamenjava drogov svetlobnih prometnih znakov in drugih naprav;
- popravilo oziroma menjava sestavnih delov naprav svetlobnih prometnih znakov;
- čiščenje in redno vzdrževanje drogov in drugih delov svetlobnih prometnih znakov;
- investicijsko vzdrževanje svetlobnih prometnih znakov,

Za zagotavljanje varnega in nemotenega prometa na občinskih cestah v Mestni občini Novo mesto je bil sprejet **Odlok o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto** (Uradni list RS, št. 57/2009)^[16], s katerim se na območju Mestne občine Novo mesto določi prometna ureditev, pa tudi postopek in način dela mestnega redarstva pri nadzoru in urejanju prometa. Nadzor nad izvajanjem določb tega predpisa odloka izvaja Občinski inšpektorat Mestne občine Novo mesto.

Področje prometne infrastrukture ter njeno urejanje v prihodnosti opredeljuje tudi **Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007 – 2013**^[17], in sicer razvojna prioriteta Razvoj regij in prednostna usmeritev »Regionalni razvojni programi«. Ta prednostna usmeritev opredeljuje vsebinska področja, kjer so bile ugotovljene največje razvojne slabosti in neizkoriščene priložnosti v regionalnem razvoju in ki jih navajajo regionalni razvojni programi kot prioriteta. Med ta področja sodijo tudi:

- prometna infrastruktura,
- okoljska infrastruktura in
- razvoj urbanih območij.

Vsa ta prednostna področja zahtevajo trajnostne prometne rešitve, ki bodo zmanjšale negativne vplive na okolje in omogočale izkoriščanje prostorskih potencialov znotraj regij. Usklajen in trajnosten regionalni razvoj se bo dosegel tudi s celovitimi programi prenove mest in degradiranih urbanih središč, s katerimi bodo razvojne regije okrepile povečevanje učinkovitosti in konkurenčnosti mest in urbanih območij. Celovit pristop k transportnim sistemom ter načrti za čisto mobilnost v mestih naj bi bili sestavni del načrtov trajnostnega prometa v mestih, v katerih bi bilo smiselno razvijati dodatne možnosti (kot so okoljska območja z nizkimi emisijami ter nizko ravnjo hrupa, omejevanje hitrosti, zagotavljanje »čistega« javnega voznega parka in njegova rekonstrukcija, čistejši alternativni načini prevoza, inovativni promet v mestih in prometna politika vključno s parkirno itd.) za zmanjšanje okoljskega vpliva prometa v mestih.^[17]

Na nivoju Evropske unije na področju mobilnosti v mestih je potrebno upoštevati tudi t.i. Zeleno knjigo - Za novo kulturo mobilnosti v mestih, ki določa, da bodo evropska mesta morala zmanjšati onesnaževanje okolja z izpušnimi plini ter hrupom, kar je tudi posledica vedno večjih prometnih zastojev in slabe pretočnosti cestnega prometa.^[9]

Strategija razvoja MO Novo mesto za obdobje 2003 – 2007^[18] je med svojimi programskimi izhodišči navedla tudi reševanje prometnih problemov občine in mesta, saj je odgovorna za nemoten in varen promet na občinskih cestah. Zato

mora voditi stalno skrb za izboljšanje tehničnih in ostalih elementov, ki vplivajo na varnost prometa. Izboljšanje prometne infrastrukture, ki bo omogočila prebivalcem in obiskovalcem MO Novo Mesto večjo varnost ter bolj optimalno potovanje skozi področje občine, je predvideno tudi v Izhodiščih razvojnega načrta Mestne občine Novo mesto od leta 2010 do leta 2015^[8]

Strategija izvajanja vseh potrebnih elementov za izboljšanje varnosti mora biti usmerjena ne samo v izboljšanje tehničnih elementov občinskih cest, ampak se mora vključiti v izobraževanje najmlajših (vrtci in osnovne šole) in mladih (srednje šole) za dvig prometne kulture. Glede na navedene usmeritve se bo Mestna občina Novo mesto vključila v Nacionalni program varnosti cestnega prometa za doseganje ciljev zmanjševanja prometnih nesreč na svojem območju in opredelila strategijo za doseganje ciljev varnosti cestnega prometa.

Iz predhodno predstavljenih razvojnih dokumentov je razvidno, da je načrtovana investicija v vzdrževanje, posodobitev in nadgradnjo obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedbo avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu skladna z njimi in z njo Mestna občina Novo mesto sledi trajnostnemu razvoju tudi na področju prometne infrastrukture.

4 PREDSTAVITEV VARIANT

V mestu Novo mesto trenutno deluje zastarel sistem urejanja cestnega prometa. Ker želi MO Novo mesto svojim prebivalcem in obiskovalcem omogočiti varno udeležbo v cestnem prometu, izboljšati pretočnost občinskih cest še posebej v prometnih konicah ter posledično izboljšati kvaliteto življenja v celotni občini, se je odločila za vzdrževanje, posodobitev in nadgradnjo obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedbo avtomatskega vodenja prometa.

Obravnavanje problematike zahteva sistemski pristop, ki vključuje vse vidike prometne ureditve, od financiranja projekta, stopnje onesnaževanja okolja, obremenjenosti križišč v mestnem jedru in širši okolici ter posledičnega vpliva na gospodarsko klimo, do zagotavljanja najvišje stopnje varnosti v cestnem prometu.

Parcialne rešitve na makro ravni za MO Novo mesto niso sprejemljive, saj dražijo investicijo na dolgi rok, hkrati pa ne dajejo zelenega učinka. Vedno znova se pojavljajo kritične točke, ki ob kompleksnosti cestnega prometa postajajo vedno bolj neobvladljive in vedno hitreje pokažejo, da je razmerje med vloženimi sredstvi v delno prenovu in zelenim rezultatom kot produktom vložka neustrezno in nezadostno. V okviru dolgoročnega programa obnove semaforškega sistema v Mestni občini Novo mesto je smiselna le celovita prenova obstoječih naprav in vpeljava avtomatskega vodenja prometa. S tem se omogoči, da se, zaradi kompatibilnosti in sinhronizacije posameznih nosilcev cestno-prometnega sistema, možnosti, ki jih sistem ponuja, uresničujejo v polni meri. To pomeni, da je cestno-prometna ureditev nadzorovana, vodena in se prilagaja vsem predvidljivim in nepredvidljivim situacijam ter kljubuje izzivom, ki jih prinaša prihodnost.

Posodobitev in nadgradnja obstoječe avtomatizacije cestnega prometa v MO Novo mesto mora zagotoviti:

- boljši pregled nad stanjem cestnega prometa na področju celotne MO Novo mesto,
- prometno odvisno delovanje vseh križiščnih naprav, ki urejajo cestni promet v MO Novo mesto,
- medsebojno komunikacijo križiščnih naprav, ki urejajo cestni promet v MO Novo mesto,
- optimalno pretočnost prometa,
- optimalen prometni tok ob izrednih dogodkih,
- večjo odzivnost prometnih udeležencev,
- boljšo povezanost med posameznimi deli mesta,
- video nadzor nad kritičnimi točkami v MO Novo mesto,
- znižanje stopnje onesnaženosti v MO Novo mesto,
- znižanje izdatkov za električno energijo v zvezi z urejanjem cestnega prometa v MO Novo mesto,
- povečanje varnosti udeležencev cestnem prometu,
- stalno posodabljanje prometne signalizacije.

Celovita nadgradnja avtomatizacije cestnega prometa v Občini Novo mesto bo tako obsegala:

- opremo 9 križišč z novimi LED signalnimi dajalci in nočno zatemnitvijo,
- zamenjavo 4 semaforских naprav,
- vzpostavitev komunikacijskih poti in priklop 10 križišč ter 2 prehodov za pešce na prometni center,
- vzpostavitev video nadzora na sedmih glavnih križiščih ter
- vzpostavitev sodobnega Centra za nadzor in upravljanje s prometom v mestih.

Vzpostavljena posodobitev bo implementirana na način, ki bo zagotavljal enostaven nadzor in predvidel optimalne rešitve za vsako prometno situacijo. Posodobljeni sistem mora prav tako omogočati nastavke za učinkovito načrtovanje infrastrukturnega razvoja, kar bo posledično znižalo stopnjo onesnaženosti zraka zaradi speljevanja vozil.

Z namenom preučevanja najbolj primerne načina vzdrževanja, posodobitve in nadgradnje obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedbo avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu sta bili oblikovani dve varianti rešitve trenutne situacije:

- Varianta A: Vzdrževanje, posodobitev in nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu s klasičnim javnim naročilom ter
- Varianta B: Vzdrževanje, posodobitev in nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva.

4.1 VARIANTA A

Varianta A predvideva vzdrževanje, posodobitev in nadgradnjo obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedbo avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu **s klasičnim javnim naročilom**. Vendar pa klasično javno naročilo v konkretnem primeru ni ustrezno, saj javni partner ne razpolaga s finančnimi sredstvi, potrebnimi za realizacijo projekta. Skladno z zakonodajo, ki ureja postopke oddaje javnih naročil^[19], mora namreč naročnik razpolagati s sredstvi za realizacijo projekta v trenutku oddaje javnega naročila oziroma v trenutku objave javnega razpisa. Glede na to, da navedeni pogoj ni izpolnjen, prav tako niso izpolnjeni pogoji za realizacijo predmetnega projekta v obliki klasičnega javnega naročila.

V primeru, da bi bila izbrana varianta A, se investicija ne bi mogla izvesti, kar pomeni, da se obstoječi sistem svetlobne signalizacije v cestnem prometu ne bi nadgradil in posodobil. Prebivalci in obiskovalci mesta Novo mesto bi tudi v prihodnje izgubljali čas v kolonah vozil, njihova varnost v cestnem prometu bi ostala na trenutni ravni oziroma bi se zaradi vedno večjega števila udeležencev v prometu še znižala, prav tako bi se ozračje še naprej v enakem ali celo večjem obsegu (ob predpostavki, da je vsak dan več vozil na cesti) onesnaževalo tako z izpušnimi plini kot tudi s hrupom.

Nenazadnje Mestna občina Novo mesto v primeru, da bi se odločila za varianto A in se obstoječi sistem avtomatizacije cestnega prometa ne bi posodobil in nadgradil, ne bi upoštevala sprejetih prostorskih in strateških aktov, ki urejajo tudi področje cestnega prometa.

4.2 VARIANTA B

Vzdrževanje, posodobitev in nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu bi se v primeru **variante B** zaradi pomanjkanja občinskih finančnih virov izvedlo z alternativnimi viri financiranja investicije, in sicer **v obliki javnonaročniškega javno - zasebnega partnerstva**.

Kar pomeni, da se bo v primeru, da bo izbrana varianta B, najprej sprejelo akt o javno-zasebnem partnerstvu, v katerem se bo ugotovil obstoj javnega interesa ter opredelila izhodišča projekta, predvsem z vidika pravic in obveznosti bodočih partnerjev, prav tako se bo opredelil način izbora zasebnega partnerja (konkurenčni dialog) ter druga ključna vprašanja. S tem bo javni partner oblikoval okvir, znotraj katerega bo izveden javni razpis in izbran zasebni partner^[2].

Izbrani zasebni partner bo v celoti prevzel stroške posodobitve oziroma nadgradnje obstoječega sistema svetlobne prometne signalizacije in uvedel avtomatsko vodenje prometa na območju MO Novo mesto, kar vključuje:

- nakup vse potrebne opreme, tako programske kot strojne,
- vzpostavitev komunikacijskih poti,
- izdelavo potrebne projektne dokumentacije,
- pridobivanje soglasij in dovoljenj,
- potrebna gradbena in montažna dela,
- manjkajočo investicijsko dokumentacijo.

Zasebni partner bo v celoti prevzel tudi vzdrževanje sistema v obdobju, ki bo dogovorjeno v postopku izbire zasebnega partnerja. Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov^[20] predlaga za projekte na področju telekomunikacij in ostalih storitev 15 letno ekonomsko dobo.

Ker gre za javno infrastrukturo, bo celoten sistem svetlobne prometne signalizacije ves čas v lasti MO Novo mesto.

Javni partner (MO Novo mesto) pa bo moral zasebnemu partnerju zagotoviti vsa ustrezna dovoljenja ter infrastrukturo (ustrezna ureditev prometa, itd...) za nemoteno izvedbo investicije.

5 PREDLAGANA REŠITEV Z OKVIRNIMI TEHNIČNIMI PODATKI

5.1 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN VREDNOSTI INVESTICIJE PO POSAMEZNIH VARIANTAH

Investicija v vzdrževanje, posodobitev in nadgradnjo obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedbo avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu je v tem dokumentu obravnavana z vidika njene izvedbe ali s klasičnim javnim naročilom ali v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva. Ker javni partner ne razpolaga z zadostnimi finančnimi sredstvi za celotno izvedbo opisane investicije, s katerimi bi samostojno financiral implementacijo projekta, se **predlaga izvedba projekta v javno-zasebnem partnerstvu**.

Vzpostavljena posodobitev sistema bo implementirana na način, ki bo zagotavljal enostaven nadzor in bo predvidel optimalne rešitve za vsako prometno situacijo, povečal varnost udeležencev v prometu, omogočal nastavke za učinkovito načrtovanje infrastrukturnega razvoja in posledično znižal stopnjo onesnaženosti zraka zaradi speljevanja vozil.

Pri izvedbi projekta v javno-zasebnem partnerstvu bo izbrani zasebni partner dolžan na lastne stroške in na lastno poslovno tveganje posodobiti celoten semaforski sistem skladno z zahtevami MO Novo mesto ter ga v časovnem obdobju, dogovorjenem v Pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu med MO Novo mesto in izbranim zasebnim partnerjem, upravljati in vzdrževati. Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov^[20] predlaga za projekte na področju telekomunikacij in ostalih storitev 15 letno ekonomsko dobo.

V primeru variante B, ki predvideva izvedbo projekta v javno-zasebnem partnerstvu, so stroški investicije ocenjeni na 720.000 EUR (stalne cene z DDV na dan 01.06. 2011). Ker se v primeru variante A načrtovana investicija ne bi izvedla, tudi stroški ne bi nastali.

5.2 OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

Ocena investicijskih stroškov nakupa potrebne opreme ter gradbeno – obrtniških del je bila pridobljena na podlagi izkušenj Mestne občine Novo mesto s podobnimi projekti.

Ocena investicijskih stroškov (izdelava investicijske in projektne dokumentacije, pravnega svetovanja ter pridobivanja dovoljenj in soglasij) pa je bila pridobljena na podlagi izdelanih ponudb s strani nosilcev posameznih aktivnosti oziroma na podlagi izkušenj s podobnimi projekti.

Pri izračunu stroškov investicije je upoštevan potek investicije, ki je predviden v terminskem načrtu v poglavju 6.4 in predvideva, da bo pogodba med javnim in izbranim zasebnim partnerjem podpisana meseca oktobra 2011.

V tabeli 5.1 so predstavljeni načrtovani stroški investicije (stalne cene na dan 01.06. 2011) v vzdrževanje, posodobitev in nadgradnjo obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedbo avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu v primeru, da bi bila izbrana varianta B.

Tabela 5.1: Ocena investicijskih stroškov za varianto B, stalne cene na dan 01.06. 2011

Vrsta del	Brez DDV [EUR]	Vrednost DDV [EUR]	Skupaj [EUR]	Delež (%)
Gradbena dela	52.000	10.400	62.400	8,67%
Montaža	97.800	19.560	117.360	16,30%
Skupaj gradbena dela	149.800	29.960	179.760	24,97%
Programska in strojna oprema	236.800	47.360	284.160	39,47%
Druga oprema	181.450	36.290	217.740	30,24%
Skupaj oprema	418.250	83.650	501.900	69,71%
Investicijska dokumentacija	10.050	2.010	12.060	1,68%
Pravno svetovanje	5.200	1.040	6.240	0,87%
Projektna dokumentacija	6.200	1.240	7.440	1,03%
Pridobivanje dovoljenj in soglasij	10.500	2.100	12.600	1,75%
Skupaj dokumentacija	31.950	6.390	38.340	5,33%
SKUPAJ VREDNOST INVESTICIJE	600.000	120.000	720.000	100,00%

Kot je razvidno iz tabele 5.1 so v primeru, da bo izbrana varianta B, stroški načrtovane investicije ocenjeni na 720.000 EUR (stalne cene z DDV). Povprečni strošek na opremljeno križišče¹ znaša 50.000 EUR brez DDV oziroma 60. 000 EUR z DDV.

V tabeli 5.2 je prikazana ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah, ki je bila izdelana na podlagi ocene inflacije UMAR, ki je za leto 2012 predvidel, da bi le-ta bila 3,0 %. Ker za leto 2013 UMAR ni podal napovedi o višini inflacije, je bila pri izračunih za leto 2013 upoštevana enaka višina inflacije kot v letu 2012.^[21]

¹ V sklopu implementacije načrtovanega projekta bo nadgrajenih in posodobljenih 10 križišč in 2 prehoda za pešce.

Tabela 5.2: Ocena investicijskih stroškov z DDV, tekoče cene [EUR]

Vrsta del	2011	2012	2013	SKUPAJ
Gradbena dela	0	32.136	33.100	65.236
Montaža	0	60.440	62.254	122.694
Skupaj gradbena dela	0	92.576	95.354	187.930
Programska in strojna oprema	0	146.342	150.733	297.075
Druga oprema	0	112.136	115.500	227.636
Skupaj oprema	0	258.478	266.233	524.711
Investicijska dokumentacija	3.600	8.714	0	12.314
Pravno svetovanje	6.240	0	0	6.240
Projektna dokumentacija	3.720	3.832	0	7.552
Pridobivanje dovoljenj in soglasij	0	12.978	0	12.978
Skupaj dokumentacija	13.560	25.524	0	39.084
SKUPAJ VREDNOST INVESTICIJE	13.560	376.578	361.587	751.725

Iz tabele 5.2 je razvidno, da vrednost investicije po tekočih cenah znaša 751.725 EUR. V letu 2011 bodo nastali stroški za pripravo projekta, in sicer za izdelavo dela investicijske dokumentacije (DIIP), pravnega svetovanja in delno za projektno dokumentacijo. V letu 2012 so bo izdelala manjkajoča projektna dokumentacija ter pridobilo potrebna dovoljenja in soglasja, začelo se bo z gradbenimi deli, pričela se bo tudi montaža opreme ter kupilo del potrebne opreme. V letu 2013 se bodo odvijala še preostala gradbena dela z nakupom in montažo potrebne opreme. Celoten sistem naj bi bil implementiran do konca meseca oktobra 2013.

Matrica predlagane razdelitve tveganj na projektu med MO Novo mesto in zasebnim partnerjem v primeru izvedbe projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva, predstavljena v Pravni študiji^[2], predvideva, da bo *zasebni partner* poleg tveganja načrtovanja in projektiranja ter tveganja realizacije projekta oziroma implementacije sistema *v celoti prevzel tudi tveganje upravljanja in vzdrževanja vzpostavljenega sistema*. Kar pomeni, da bo izbrani zasebni partner moral zagotavljati sredstva za vzdrževanje nadgrajenega in posodobljenega sistema v časovnem obdobju, dogovorjenem v Pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu. Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov^[20] predlaga za projekte na področju telekomunikacij in ostalih storitev 15 letno ekonomsko dobo.

Mestna občina Novo mesto je v letu 2010 namenila 40.000 EUR za redno vzdrževanje trenutnih semaforских naprav. V izvedeni investiciji po varianti B (javnonaročniško javno-zasebno partnerstvo) bo občina v zameno za 40.000 EUR letno dobila popolnoma nadgrajen in posodobljen sistem avtomatizacije cestnega prometa ter njegovo vzdrževanje v obdobju 15 let.

V postopku izbora izvajalca javno-zasebnega partnerstva in usklajevanja pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu bo moral javni partner posebno pozornost nameniti izbiri finančno stabilnega (likvidnega) partnerja, ki bo sposoben zagotoviti ustrezna investicijska sredstva, načelu gospodarnosti (zasledovanje načela »value for money«, uravnoteženi razporeditvi tveganj med partnerja, vzpostavitvi konkurence v fazi izbire partnerja, maksimiziranju fleksibilnosti javnega partnerja v okviru postavljenih ciljev projekta, oblikovanju

uravnoteženega partnerstva, zagotovitvi kvalitetne in pravočasne izvedbe ter oblikovanju dodatnih meril s ciljem izbora ekonomsko najugodnejše ponudbe.

6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

6.1 PREDHODNA IDEJNA REŠITEV ALI ŠTUDIJA

Z namenom preučevanja investicije v vzdrževanje, posodobitev in nadgradnjo obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedbe avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu so bile izdelane naslednje študije:

- Prometna študija Novega mesta z navezavo na variantne poteke 3. razvojne osi v območju mesta Novo mesto. OMEGAconsult, projektni management, d.o.o. Ljubljana, junij 2008^[11].
- Posodobitev semaforizacije križišč na območju Mestne občine Novo mesto. PZI – projekt za izvedbo. Mensel, d.o.o. Ljubljana, avgust 2009^[10].
- Pravna študija izvedbe javno–zasebnega partnerstva in opredelitev optimalnega modela za zadovoljitev javnega interesa za projekt: Posodobitev in avtomatizacija cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto. Študijo je izdelal Inštitut za javno – zasebno partnerstvo, zavod Turjak v mesecu juniju 2011^[2].

6.2 OPIS LOKACIJE

Načrtovana investicija vključuje optimizacijo 10 križišč in dveh prehodov za pešce v Mestni občini Novo mesto. Podrobna predstavitev lokacij bo predstavljena v investicijskem programu, ko bo znan zasebni partner in končni obseg investicije.

6.3 OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

Investicija se v primeru predstavljene variante A ne bi izvedla zaradi pomanjkanja finančnih sredstev Mestne občine Novo mesto, zato tudi stroški zanjo niso prikazani.

Varianta B pa predvideva posodobitev in nadgradnjo obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedbo avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu. Investicijski stroški variante B obsegajo poleg potrebnih gradbenih del in nakupa opreme (splošne ter programske in strojne) tudi izdelavo potrebne dokumentacije (investicijske in projektne dokumentacije, pravno svetovanje ter ostale stroške (pridobivanje soglasij, dovoljenj). Investicijski stroški za varianto B po stalnih cenah z DDV na dan 01.06. 2011 so prikazani v tabeli 6.1.

Tabela 6.1: Ocena investicijskih stroškov za varianto B, stalne cene z DDV na dan 01.06. 2011 (EUR)

Vrsta del	2011	2012	2013	SKUPAJ
Skupaj gradbena dela	0	89.880	89.880	179.760
Skupaj oprema	0	250.950	250.950	501.900
Skupaj dokumentacija	13.560	24.780	0	38.340
SKUPAJ INVESTICIJA	13.560	365.610	340.830	720.000

Iz tabele 6.1 je razvidno, da so investicijski stroški v posodobitev in nadgradnjo obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedbo avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu ocenjeni na 720.000 EUR z DDV.

V tabeli 6.2 je prikazana ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah, ki je bila izdelana na podlagi ocene inflacije UMAR, ki je za leto 2012 predvidel, da bi le ta bila 3,0 %. Ker za leto 2013 UMAR ni podal napovedi o višini inflacije, je bila pri izračunih za leto 2013 upoštevana enaka višina inflacije kot v letu 2012.^[21]

Tabela 6.2: Ocena investicijskih stroškov z DDV, tekoče cene [EUR]

Vrsta del	2011	2012	2013	SKUPAJ
Skupaj gradbena dela	0	92.576	95.354	187.930
Skupaj oprema	0	258.478	266.233	524.711
Skupaj dokumentacija	13.560	25.524	0	39.084
SKUPAJ INVESTICIJA	13.560	376.578	361.587	751.725

Iz tabele 6.2 je razvidno, da investicijski stroški po tekočih cenah z DDV znašajo 751.725 EUR. Po tekočih cenah bo v letu 2011 za celoten projekt potrebno zagotoviti 13.560 EUR, v letu 2012 376.578 EUR in leta 2013 še preostanek sredstev v višini 361.587 EUR.

6.4 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE

Terminski načrt izvedbe investicije upošteva vse predvidene postopke po veljavni zakonodaji na področju javnih financ, javno-zasebnega partnerstva in javnega naročanja.^[19]

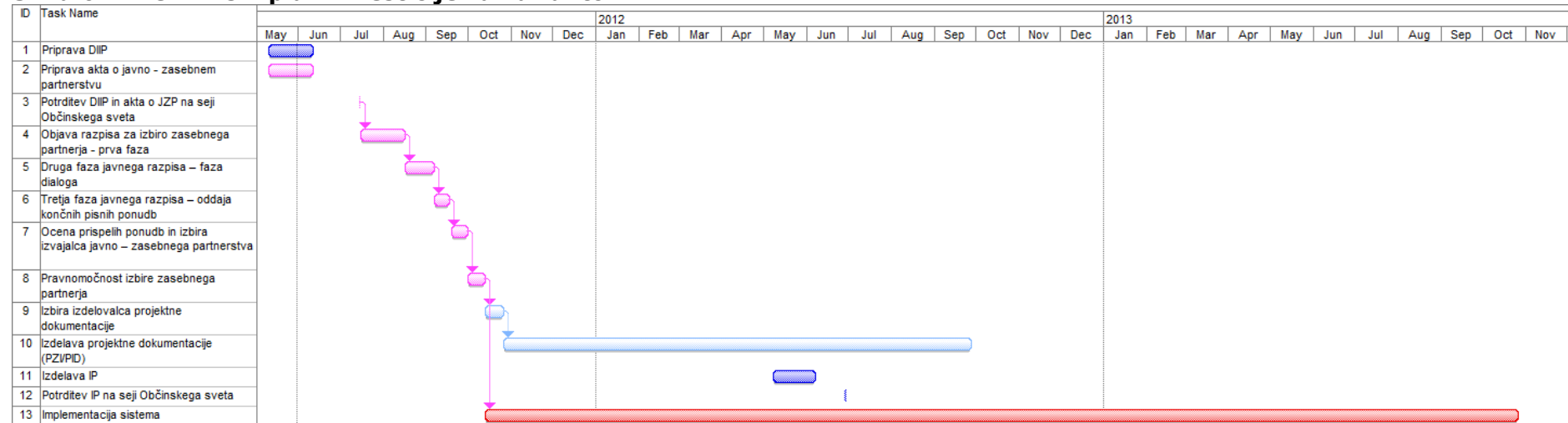
V terminskem načrtu so upoštevani naslednji postopki, dokumenti in dovoljenja:

1. pridobivanje investicijske dokumentacije (dokumenta identifikacije investicijskega projekta in investicijskega programa),
2. izpeljava vseh potrebnih postopkov, povezanih z izbiro zasebnega partnerja,
3. izdelava projektne dokumentacije (PZI - projekt za izvedbo in PID - projekt izvedenih del) in
4. implementacija projekta.

Vse potrebne aktivnosti in njihovo trajanje so za varianto B prikazane na sliki 6.1 in v tabeli 6.3. Pri izvajanju tega projekta je potrebno upoštevati tudi vse postopke, ki so potrebni za izbiro ustreznega zasebnega partnerja. Vse postopke

v skladu s pravili javno–zasebnega partnerstva bi se lahko izpeljalo do sredine meseca oktobra 2011. Nato bodo sledili postopki izbire izdelovalca projektne dokumentacije ter izdelava projektne in investicijske dokumentacije vključno s pridobitvijo potrebnih dovoljenj in soglasij. Celotna načrtovana investicija naj bi se zaključila do konca meseca oktobra 2013. Ker se v primeru variante A investicija ne bi izvedla, tudi terminski načrt za to varianto ni prikazan.

Predstavljeni terminski načrt je izdelan ob predpostavki, da bo pogodba med izbranim zasebnim partnerjem in javnim partnerjem podpisana najkasneje sredi meseca oktobra 2011. V primeru, da le-ta ne bo podpisana v tem roku, se sorazmerno s kasnejšim podpisom pogodbe zamaknejo tudi vse nadaljnje aktivnosti.

Slika 6.1: Terminski plan investicije za varianto B

Legenda aktivnosti:

	Izdelava investicijske dokumentacije
	Izbira zasebnega partnerja
	Izdelava projektne dokumentacije
	Izvedba projekta

Tabela 6.3: Terminski plan načrtovane investicije s časovnimi roki za posamezno fazo, varianta B

Št.	Aktivnost	Trajanje aktivnosti	Začetek aktivnosti	Konec aktivnosti
1.	Priprava DIIP	30 dni	Maj 2011	Junij 2011
2.	Priprava akta o JZP	30 dni	Maj 2011	Junij 2011
3.	Potrditev DIIP in akta o JZP na seji Občinskega sveta	1 dan	Julij 2011	Julij 2011
4.	Objava razpisa za izbiro zasebnega partnerja - prva faza	30 dni	Julij 2011	Avgust 2011
5.	Druga faza javnega razpisa – faza dialoga	20 dni	Avgust 2011	September 2011
6.	Tretja faza javnega razpisa – oddaja končnih pisnih ponudb	10 dni	September 2011	September 2011
7.	Ocena prispelih ponudb in izbira izvajalca javno – zasebnega partnerstva	10 dni	September 2011	September 2011
8.	Pravnomočnost izbire zasebnega partnerja	10 dni	September 2011	Oktober 2011
9.	Izbira izdelovalca projektne dokumentacije	10 dni	Oktober 2011	Oktober 2011
10.	Izdelava projektne dokumentacije (PZI/PID)	11 mesecev	Oktober 2011	September 2012
11.	Izdelava IP	30 dni	Maj 2012	Junij 2012
12.	Potrditev IP na seji Občinskega sveta	1 dan	Junij 2012	Junij 2012
13.	Implementacija sistema	25 mesecev	Oktober 2011	Oktober 2013

6.5 VARSTVO OKOLJA

Projekt »Vzdrževanje, posodobitev in nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu« bo imel v primeru variante B vpliv na okolje v času izvajanja investicije, ki pa ne bo velik ter povsem obvladljiv s primernimi omilitvenimi ukrepi.

V primeru variante A, ki ne predvideva izvedbe projekta, tako ne bi nastali niti vplivi na okolje. V tabeli 6.4 so predstavljeni vplivi, ki bi jih načrtovana investicija lahko imela na okolje v času njene izvedbe. V tabeli so predstavljeni tudi ukrepi za zmanjšanje vplivov na okolje.

Tabela 6.4: Rešitve v zvezi z vplivi na okolje v času izvedbe investicije

Prvina okolja	Okoljevarstveni ukrep
Emisije v zrak	Z ustreznimi ukrepi, predvsem z vlaženjem sipkih gradbenih materialov in transportnih poti se bodo emisije prahu v času izvedbe gradbenih in montažnih del zmanjšale na minimum.
Emisije v tla in podtalnico	Da ne bi prišlo do onesnaženja tal in podtalnice na obravnavanem območju, bo potrebno pri gradbenih delih uporabljati stroje in naprave, ki so redno servisirani in vzdrževani (gradbeni stroji ne smejo puščati naftnih derivatov). Na gradbiščih prav tako ne bodo smele biti postavljene postaje za pretakanje in skladiščenje goriva, naprave za separacijo peska ter mesta za pranje, vzdrževanje motornih vozil in naprav. V primeru morebitnega nevarnega razlitja bo moralo biti zagotovljeno takojšnje ukrepanje za to usposobljenih delavcev. Vsa morebiti odkrita onesnaženja tal z gorivi ali drugimi nevarnimi snovmi, do katerih bi prišlo pri gradbenih delih, bo potrebno takoj sanirati z odvozom onesnažene zemljine na ustrezno odlagališče. Pred začetkom gradbenih del bo potrebno za delavce pripraviti navodila za ukrepanje v primeru razlitja nevarnih snovi na gradbišču (motorno olje, goriva...), ter jih usposobiti za hitro in učinkovito ter pravilno ukrepanje v primeru takih nesrečnih situacij.
Odpadki	Investitor mora zagotoviti, da bodo izvajalci gradbenih del na gradbišču hranili ali začasno skladiščili odpadke, ki bodo nastajali pri gradbenih delih, ločeno po vrstah gradbenih odpadkov iz klasifikacijskega seznama odpadkov tako, da ne bodo onesnaževali okolja in da bo zbiralcu gradbenih odpadkov omogočen dostop za njihov prevzem. Ob oddaji vsake pošiljke odpadkov bo potrebno izpolniti evidenčni list, določen s predpisom, ki ureja ravnanje z odpadki.
Hrup	Gradbena dela lahko potekajo do 10 ur efektivno in sicer v času od 7.00 do 19.00 ure.

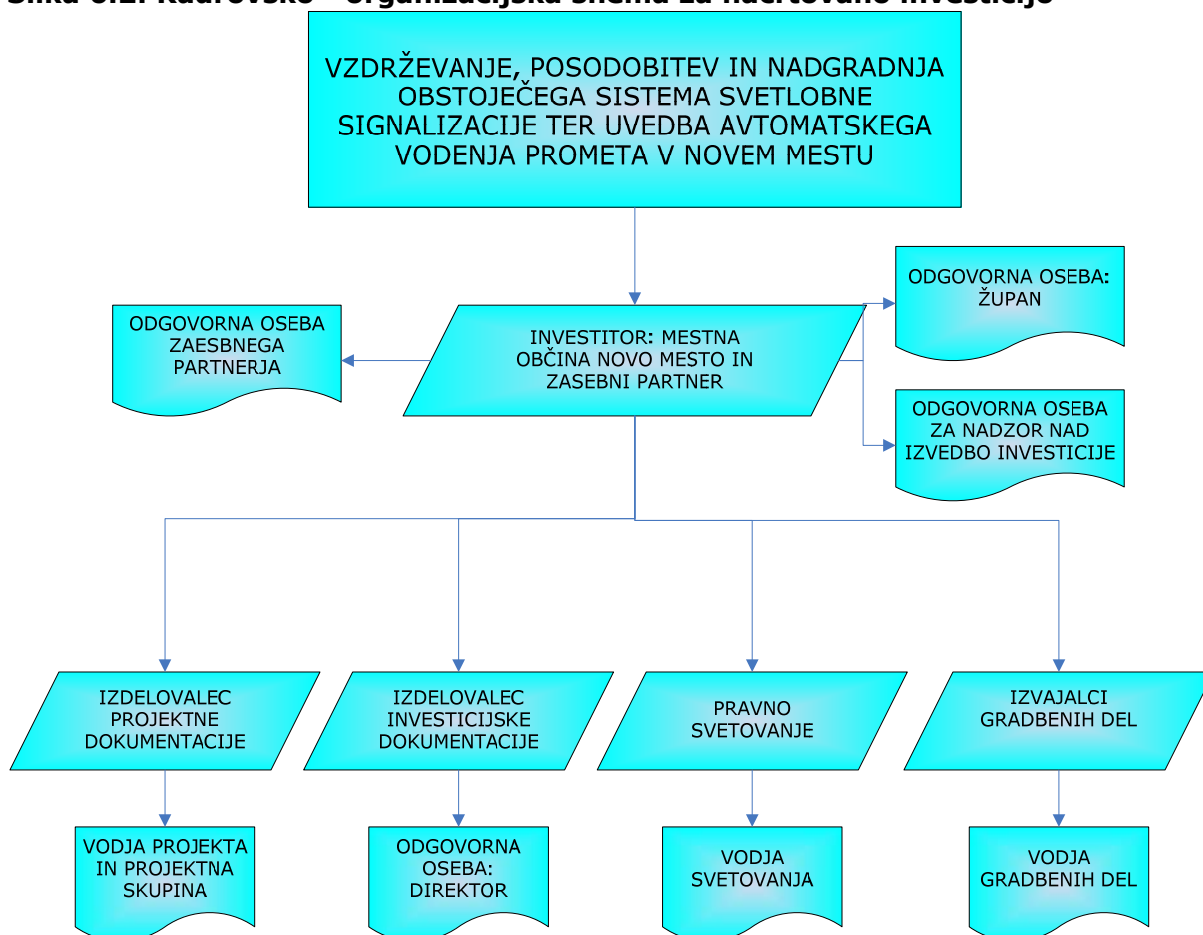
6.6 KADROVSKO - ORGANIZACIJSKA SHEMA S PROSTORSKO OPREDELITVIJO

Kot investitor nastopata Mestna občina Novo mesto in v času pisanja tega dokumenta še neznani zasebni partner. Na strani občine je odgovorna oseba župan ter oseba, odgovorna za nadzor nad izvajanjem investicije, na strani zasebnega partnerja (ko bo izbran) pa bo za investicijo prav tako določena

odgovorna oseba. Za investicijo bo potrebno izdelati tudi investicijsko dokumentacijo, za kar je MO Novo mesto izbrala zunanjega izvajalca. Le-ta ima določeno osebo, ki je odgovorna za izvedbo zahtevanih del. Manjkajočo investicijsko dokumentacijo bo izdelal izbrani zasebni partner, ki bo prav tako zelo verjetno izbral zunanjega izvajalca. Ker gre za projekt javno-zasebnega partnerstva, sodeluje tudi družba za pravno svetovanje, ki bo svetovala pri izpeljavi pravnih postopkov in ima prav tako določeno osebo, ki vodi te postopke. Izbrani zasebni partner bo moral izdelati tudi projektno dokumentacijo, za kar bo najel zunanjega izvajalca, ki bo imel odgovorno osebo za ta projekt. Pri izvedbi projekta bo sodelovalo tudi gradbeno podjetje, ki bo pod nadzorom odgovorne osebe izvedlo potrebna gradbena dela.

Kadrovsko - organizacijska shema za investicijo »Vzdrževanje, posodobitev in nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu« je predstavljena na sliki 6.2.

Slika 6.2: Kadrovsko - organizacijska shema za načrtovano investicijo



6.7 OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA

Za izvedbo investicije je predvideno javno-zasebno partnerstvo, in sicer javnonaročniška oblika.^[2] Investicija v posodobitev in nadgradnjo obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu bo v primeru, da bo izbrana varianta B, financirana iz naslednjih virov:

- sredstva Mestne občine Novo mesto (stroški pravnega svetovanja ter del stroškov za investicijsko dokumentacijo),
- izbrani zasebni partner, ki bo financiral celotno izvedbo projekta (nakup potrebne opreme, njena montaža, potrebna gradbena dela, soglasja/dovoljenja in manjkajoča investicijska ter projektna dokumentacija (PZI in PID).

Iz tabele 6.5 je razvidno, da bo občina zagotovila 9.840 EUR (stalne cene z DDV) oziroma 1,37 % celotne investicije, kar predstavlja strošek izdelave dela investicijske dokumentacije (DIIP) ter pravnega svetovanja za izvedbo postopkov ter pripravo potrebnih gradiv za izbor najbolj primerne zasebnega partnerja.

Zasebni partner pa bo moral zagotoviti preostanek finančnih sredstev, potrebnih za implementacijo načrtovane investicije, v višini 710.160 EUR (stalne cene z DDV) oziroma 98,63 % celotne investicije.

Tabela 6.5: Dinamika investiranja z viri, varianta B, stalne cene z DDV na dan 01. junij 2011

Leto	Občina	Delež	Zasebni partner	Delež	Skupaj
2011	9.840	72,57%	3.720	27,43%	13.560
2012	0	0,00%	365.610	100,00%	365.610
2013	0	0,00%	340.830	100,00%	340.830
Skupaj	9.840	1,37%	710.160	98,63%	720.000

Ker se postopki za izbiro zasebnega partnerja v času izdelave DIIP še niso začeli, ni bilo znano, kdo bo izbran kot zasebni partner v javno-zasebnem partnerstvu, zato prav tako še ni bilo znano, kako bo zasebni partner zagotovil svoj delež sredstev za izvedbo načrtovane investicije.

6.8 EKONOMSKA UPRAVIČENOST PROJEKTA

Ker bo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ^[22] potrebno izdelati še investicijski program, bo finančno in ekonomsko vrednotenje izdelano v tem dokumentu. V poglavju 6.8 pa so predstavljene posredne in neposredne koristi vzdrževanja, posodobitve in nadgradnje obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedbe avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu.

Posodobitev avtomatizacije cestnega prometa je nujna za spopadanje z bodočimi izzivi. Omogočila bo obvladljivost prometa, povečala atraktivnost mesta, umirila promet in bistveno znižala število prometnih nesreč. Pomembno prednost predstavljajo sodobne semaforske naprave, ki bodo postavljene v okviru načrtovanega projekta, saj omogočajo enostavno rokovanje in vzdrževanje in zaradi vgrajene LED tehnologije velike prihranke pri porabi električne energije.

Neposredne koristi nadgradnje obstoječega prometnega sistema se bodo odrazile v urejanju cestnega prometa, saj je trenutno stanje zelo problematično. Po izvedbi investicije se pričakuje, da bo promet bolj pretočen, kar bo imelo za posledico manjše izgube časa udeležencev v prometu, ki bodo ta čas lahko porabili za druge aktivnosti, boljšo kvaliteto zraka (manj izpustov CO₂) ter manjšo obremenitev okolja in ljudi s hrupom.

Vzdrževanje, posodobitev in nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu bodo imeli neposreden pozitiven vpliv tudi na spreminjanje podobe občine in na boljšo kvaliteto bivanja v njej, saj bodo ne samo prebivalci MO Novo mesto, temveč tudi naključni obiskovalci, bolj varni na cestah.

Z nameravano investicijo bo občina izpolnila tudi zahteve slovenske in evropske zakonodaje s področja urejanja cestnega prometa v mestih.

7 SMISELNOST IN MOŽNOST NADALJNJE PRIPRAVE POTREBNE DOKUMENTACIJE

7.1 POTREBNA DOKUMENTACIJA

Ker je celotna vrednost investicije z DDV pri varianti B ocenjena na vrednost 720.000 EUR, je potrebno v skladu s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ^[22] izdelati dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program. Tako bo potrebno v sklopu izvedbe projekta izdelati še investicijski program.

V primeru, da bo izbrana varianta B, bo potrebno izdelati tudi projektno dokumentacijo, in sicer PZI in PID.

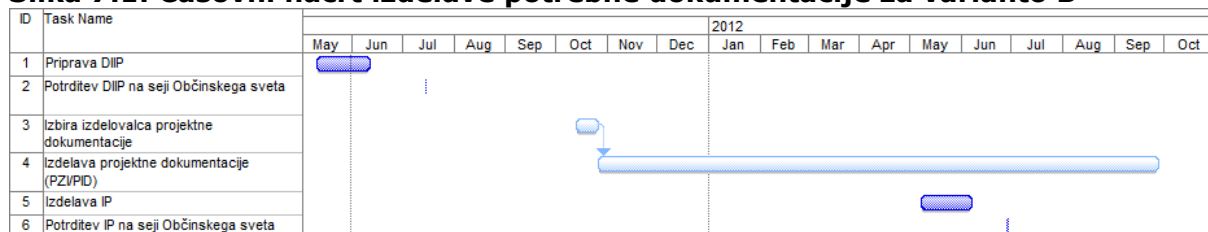
7.2 ČASOVNI NAČRT IZDELAVE POTREBNE DOKUMENTACIJE

Bolj podroben časovni potek izdelave potrebne dokumentacije za varianto B je prikazan na sliki 7.1. Ker se v primeru variante A investicija ne bi izvedla, tudi časovni načrt izdelave potrebne dokumentacije zanjo ni prikazan.

V sklopu obravnavane investicije bo potrebno poleg Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) izdelati še investicijski program (IP), ki bo izdelan in potrjen na Občinskem svetu predvidoma do konca meseca junija 2012.

Takoj po podpisu pogodbe med javnim in zasebnim partnerjem bo izbrani zasebni partner pričel z iskanjem izdelovalca projektne dokumentacije. Nato se bo ta dokumentacija izdelala, sledila bodo potrebna gradbena dela in kasneje montaža opreme. V primeru variante B se predvideva, da bo vsa manjkajoča dokumentacija izdelana konec meseca septembra 2012. Bolj podroben časovni potek za celotno investicijo je za varianto B prikazan na sliki 6.1 in v tabeli 6.3.

Slika 7.1: Časovni načrt izdelave potrebne dokumentacije za varianto B



Legenda aktivnosti:

	Izdelava investicijske dokumentacije
	Izdelava projektne dokumentacije

8 ZAKLJUČKI

Dokument identifikacije investicijskega projekta za projekt »Vzdrževanje, posodobitev in nadgradnja obstoječega sistema svetlobne signalizacije ter uvedba avtomatskega vodenja prometa v Novem mestu« je izdelan z namenom, da se predstavi projekt, opredeli potrebe za njegovo izvedbo ter cilje, ki jih prinaša. Na osnovi vsebovanih podatkov bo javni partner lahko pristopil k izvedbi potrebnih postopkov za izbiro zasebnega partnerja.

Osrednji namen projekta je vzpostavitev ažurnega in v realnem času odzivnega sistema za avtomatsko vodenje prometa, neposreden cilj investicije pa celostna prenova in nadgradnja obstoječe avtomatizacije cestnega prometa ter vzpostavitev sodobne prometne rešitve z možnostjo nadgradnje za prihodnje potrebe Mestne občine Novo mesto.

V skladu z določili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ^[22] sta bili predstavljeni dve različici implementacije sistema. Varianta A predvideva izvedbo projekta s klasičnim javnim naročilom, varianta B pa v javno-zasebnem partnerstvu. Ker zakonodaja postavlja omejitve glede izvedbe tako obsežne investicije s klasičnim javnim naročilom (zagotovljena sredstva v občinskem proračunu), pogoji za realizacijo predmetnega projekta po varianti A niso izpolnjeni. Kar pomeni, da se investicija kot jo predvideva varianta A ne bi izvedla, zato le-ta ni bila podrobneje analizirana v tem dokumentu.

Ocenjeni stroški investicije v nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto znašajo 720.000 EUR (stalne cene z DDV). Povprečni strošek na opremljeno križišče oziroma prehod za pešce znaša 50.000 EUR brez DDV oziroma 60.000 EUR z DDV. Večino sredstev (710.160 EUR - stalne cene na dan 01.06. 2011 z DDV - oziroma 98,63 % celotne investicije) bo moral zagotoviti na javnem razpisu izbrani zasebni partner. Mestna občina Novo mesto pa bo zagotovila 9.840 EUR (stalne cene z DDV) oziroma 1,37 % celotne investicije.

Vložek Mestne občine Novo mesto predstavlja strošek pravnega svetovanja in izdelave dela investicijske dokumentacije - DIIP. Vsa ostala finančna sredstva, potrebna za celostno implementacijo projekta, bo zagotovil izbrani zasebni partner.

Matrica predlagane razdelitve tveganj na projektu med MO Novo mesto in zasebnim partnerjem v primeru izvedbe projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva, predstavljena v Pravni študiji^[21], predvideva, da bo zasebni partner v celoti prevzel tudi tveganje upravljanja in vzdrževanja vzpostavljenega sistema. Kar pomeni, da bo izbrani zasebni partner moral zagotavljati sredstva za vzdrževanje nadgrajenega in posodobljenega sistema v časovnem obdobju, dogovorjenem v Pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu. Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov^[20] predlaga za projekte na področju telekomunikacij in ostalih storitev 15 letno ekonomsko dobo. Tako bo Mestna občina Novo mesto v zameno za 40.000 EUR letno dobila popolnoma nadgrajen in posodobljen sistem avtomatizacije cestnega prometa ter njegovo vzdrževanje v obdobju 15 let (oziroma drugem dogovorjenem obdobju).

Vse postopke v skladu s pravili javno–zasebnega partnerstva bi se lahko po oceni izpeljalo do sredine meseca oktobra 2011. Nato bodo sledili postopki izbire izdelovalca projektne dokumentacije ter izdelava projektne in investicijske dokumentacije vključno s pridobitvijo potrebnih dovoljenj in soglasij. Celotna načrtovana investicija naj bi se zaključila do konca meseca oktobra 2013. Ker se v primeru variante A investicija ne bi izvedla, tudi terminski načrt za to varianto ni prikazan.

Predstavljeni terminski načrt je izdelan ob predpostavki, da bo pogodba med izbranim zasebnim in javnim partnerjem podpisana najkasneje sredi meseca oktobra 2011. V primeru, da le-ta ne bo podpisana v tem roku, se sorazmerno s kasnejšim podpisom pogodbe zamaknejo tudi vse nadaljnje aktivnosti.

Implementacija tega projekta bo povečala prometno varnost prebivalcev mesta Novo mesto in njegovih obiskovalcev, povečala se bo pretočnost prometa ob prometnih konicah ter povečala možnost načrtovanja in usmerjanja prometnih tokov. Posledično se bo zmanjšalo onesnaževanje okolja (bolj pretočen promet, manjša poraba goriva, manj emisij in toplogrednih plinov), povečala energetska učinkovitost sistema ter zanesljivost delovanja sistema. Tako bo Mestna občina Novo mesto tudi z izvedbo načrtovanega projekta prispevala k zmanjšanju negativnih posledic prometnega sektorja na okolje.

9 VIRI

1. http://kraji.eu/slovenija/novo_mesto_novi_trg_z_okolico/photos/eng
2. Pravna študija izvedbe javno-zasebnega partnerstva in opredelitev optimalnega modela za zadovoljitev javnega interesa. Projekt: Posodobitev in avtomatizacija cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto. Inštitut za javno – zasebno partnerstvo, zavod Turjak. Ljubljana, junij 2011.
3. Mestna občina Novo mesto. Diplomsko delo. Sabina Rifej. Ljubljana, junij 2009. <http://www.fu.uni-lj.si/diplome/pdfs/diplomska/rifeljsabina.pdf>
4. Statistični urad Republike Slovenije. SI-Stat podatkovni portal. Podatki o prebivalcih. <http://www.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp>
<http://www.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp>
5. Regionalni razvojni program Razvojne regije Jugovzhodna Slovenija 2007 – 2013. Razvojni center Novo mesto, svetovanje in razvoj, d.o.o. Novo mesto, december 2006.
6. <http://www.novomesto.si/si/novomesto/obcina/>
7. http://www.novomesto.si/media/pdf/karte/monm_ks.pdf
8. Izhodišča razvojnega načrta MO NM za obdobje 2010 – 2015. Delovno gradivo. Novo mesto, marec 2010.
9. Zelena knjiga. Za novo kulturo mobilnosti v mestih. Komisija evropskih skupnosti. Bruselj, 25.9.2007.
10. Posodobitev semaforizacije križišč na območju Mestne občine Novo mesto. PZI – projekt za izvedbo. Mensel, d.o.o. Ljubljana, avgust 2009.
11. Prometna študija Novega mesta z navezavo na variantne poteke 3. razvojne osi v območju mesta Novo mesto. OMEGAconsult, projektni management, d.o.o. Ljubljana, junij 2008.
12. Zakon o cestah (ZCes-1). Ur.l. RS, št. 109/2010
13. Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP - 1). Ur.l. RS, št. 83/2004, Ur.l. RS, št. 35/2005, 51/2005-UPB1, 67/2005 Odl.US: U-I-32/05-13, 69/2005, 76/2005-ZDCOPMD, 97/2005-UPB2, 108/2005, 25/2006-UPB3, 70/2006-ZIKS-1B, 105/2006, 123/2006 Odl.US: P-72/05-17, U-I-327/05, 133/2006-UPB4, 139/2006-ZORed, 37/2008, 56/2008-UPB5, 57/2008-ZLDUVCP, 73/2008 Odl.US: U-I-295/05-38, 58/2009, 36/2010, 106/2010-ZMV, 109/2010-ZCes-1, 109/2010-ZPrCP, 109/2010-ZVoz, 7/2011 Odl.US: U-I-144/09-13, 39/2011-ZJZ-E
14. Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011 (skupaj za večjo varnost) (ReNPVCP). Uradni list RS, št. 2/2007.
<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=20072&stevilka=68>
15. Odlok o urejanju svetlobnih prometnih znakov v Mestni občini Novo mesto. Uradni list RS, št. 44/2005.
16. Odlok o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto (Uradni list RS, št. 57/2009
17. Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007 – 2013. Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko. Ljubljana, 2008.

- 18.Strategija razvoja MO Novo mesto za obdobje 2003 – 2007. Novo mesto, december 2003.
- 19.Zakon o javnem naročanju. (ZJN-2). Uradni list RS, št. 128/2006, 16/2008, 19/2010, 18/2011
- 20.Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov. (Guide to cost-benefit analysis of investment projects.) Generalni direktorat za regionalno politiko Evropske komisije 2004 in junij 2008.
- 21.Pomladanska napoved gospodarskih gibanj 2011. Urad RS za makroekonomske analize in razvoj. Ljubljana, marec 2011 (Scenarij gospodarskih gibanj brez upoštevanja dodatnih ukrepov ekonomskih politik)
http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/publikacije/analiza/spoml2011/PNGG_2011_01.pdf
- 22.Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ. Uradni list RS št. 60/2006 in 54/2010.

Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak,
Poslovna enota Ljubljana
Jurčkova 233,
1000 Ljubljana,
Kontaktna oseba: Boštjan Ferk, direktor
T: 01 60 100 72
F: 01 60 100 71
M: 041 400 910
E: bostjan.ferk@pppforum.si
S: www.pppforum.si

JAVNI PARTNER:
Mestna občina Novo mesto
Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto

ZADEVA: PRAVNA ŠTUDIJA IZVEDBE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA in OPREDELITEV OPTIMALNEGA MODELA ZA ZADOVOLJITEV JAVNEGA INTERESA

PROJEKT: POSODOBITEV IN AVTOMATIZACIJA CESTNEGA PROMETA V MESTNI OBČINI NOVO MESTO

1. PRAVNA PODLAGA:

Predmetna študija je del investicijskega elaborata skladno z določbo 31. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu.¹ Namen te študije je odgovoriti na vprašanje, ali so izpolnjeni pravni pogoji za izvedbo projekta in sklenitev razmerja javno-zasebnega partnerstva ter opredelitev temeljnih elementov javno-zasebnega partnerstva, vključno z argumentacijo za vsebino akta o javno-zasebnem partnerstvu in opredelitvijo optimalnega modela javno-zasebnega partnerstva.

2. CILJ PROJEKTA:

- a) zvišanje prometne varnosti za vse udeležence v prometu na občinskih cestah v MO Novo mesto,

¹ Uradni list RS, št. 127/2006 z dne 07.12.2006.

- b) povečanje pretočnosti prometa ob prometnih konicah in povečanje možnosti načrtovanja in usmerjanja prometnih tokov,
- c) zmanjšanje onesnaževanja okolja,
- d) povečanje energetske učinkovitosti vzpostavljenega in delujočega sistema,
- e) povečanje zanesljivosti delovanja sistema.

Navedeni cilji predstavljajo temeljne in strateške cilje projekta in bodo bolj podrobno razčlenjeni v investicijskem elaboratu in projektni nalogi, ki bo osnova za izvedbo javnega razpisa.

3. IDENTIFIKACIJA JAVNEGA INTERESA:

V 15. člen Zakon o varnosti cestnega prometa² določa, da so za varen in nemoten promet na občinskih cestah odgovorne občine. Vprašanje varnosti v cestnem prometu je bilo na nacionalnem nivoju podrobneje opredeljeno z Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 (skupaj za večjo varnost).³ Navedena resolucija, kot temeljne smotre nacionalnega programa opredeljuje:

- dvig prometnovarnostne kulture na primerljivo raven z državami, ki imajo razvito varnostno kulturo;
- z medsebojnim povezovanjem državne ravni s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi in civilno družbo kar najbolj povečati obstoječe vire;
- izboljšati uporabnost in varnost cestnega okolja, vse od načrtovanja, izvedbe, vzdrževanja in nadzora;
- z vzgojo, izobraževanjem ter preventivnimi in represivnimi ukrepi spremeniti slabe načine vedenja v prometu.

Ob tem resolucija določa, da se cilji na lokalni ravni uresničujejo skozi:

- sprejetjem programa varnosti cestnega prometa z opredeljenimi cilji, nosilci in nalogami,
- izvajanjem nalog, ki se nanašajo na varen in nemoten promet na občinskih cestah,

² Uradni list RS, št. 56/2008-UPB5, 57/2008-ZLDUVCP, 73/2008 Odl.US: U-I-295/05-38, 58/2009, 36/2010.

³ Uradni list RS, št. 2/2007.

- podpiranjem dejavnosti svetov za preventivno delovanje na področju cestnoprometne varnosti,
- sodelovanjem z nosilci programa varnosti cestnega prometa na svojem območju.

Predmetni projekt je skladen s cilji zgoraj navedene resolucije in z odgovornostjo, ki jo občinam nalaga Zakon o varnosti cestnega prometa.

Javni interes v predmetnem projektu je opredeljen tudi v 2. členu Zakon o varstvu okolja,⁴ ki določa, da je namen varstva okolja spodbujanje in usmerjanje takšnega družbenega razvoja, ki omogoča dolgoročne pogoje za človekovo zdravje, počutje in kakovost njegovega življenja ter ohranjanje biotske raznovrstnosti. Predlagan projekt sledi tako opredeljenemu namenu zakona.

Cilji projekta so skladni s cilji varstva okolja in so zlasti:

- a) preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja,
- b) ohranjanje in izboljševanje kakovosti okolja,
- c) zmanjšanje rabe energije in večja uporaba obnovljivih virov energije,
- d) povečevanje snovne učinkovitosti proizvodnje in potrošnje.

Pri opredelitvi javnega interesa je potrebno opozoriti tudi na določbo 12. člena Zakona o varstvu okolja, ki določa, da država in občina v skladu s svojimi pristojnostmi spodbujata dejavnosti varstva okolja, ki preprečujejo ali zmanjšujejo obremenjevanje okolja, in tiste posege v okolje, ki zmanjšujejo porabo snovi in energije ter manj obremenjujejo okolje ali ga omejujejo pod stopnjo dopustnih meja. Predmeten projekt sledi tudi ciljem iz tega področja.

Na podlagi navedenega v tej točki je potrebno ugotoviti, da je predmetni projekt nesporno v javnem interesu.

4. KRATEK POVZETEK VSEBINE PROJEKTA

Vsebina projekta bo podrobneje opredeljena s projektno nalogo, kjer bo naveden obseg projekta, zahtevane minimalne funkcionalnosti in druge tehnične lastnosti projekta. Ključna izhodišča projekta so:

⁴ Uradno prečiščeno besedilo, ZVO-1-UPB1, Ur.l. RS, št. 39/2006, 70/2008-ZVO-1B.

- zamenjava dotrajanih semaforских naprav, kalibriranje križišč in postavitve novih drogov v križiščih;
- postavitve detektorjev za vozila in pešce;
- oprema križišč z novimi LED signalnimi dajalci za nočno zatemnitev;
- vzpostavitev komunikacijskih poti in priklop semaforских naprav na prometni center;
- vzpostavitev sodobnega Centra za nadzor in upravljanje s prometom.

Predlagamo, da se projektna naloga pripravi na način, da se opredelijo minimalne funkcionalne zahteve MO Novo mesto, da pa se hkrati omogoči ponudnikom, da ponudijo tehnološko ekvivalentne ali boljše rešitve in dodatne funkcionalnosti, v primerih, ko bo to skladno z javnim interesom. Projektna naloga mora od zasebnih partnerjev zahtevati, da ob predlaganih tehnoloških rešitvah predstavijo tudi model financiranja projekta. Pri tem je smiselno in racionalno, da se nagradi model financiranja, ki bo v najmanjši meri obremenjeval proračun MO Novo mesto, torej da se nagradijo modeli, ki bodo vključevali aktivnejšo vlogo zasebnega sektorja in bodo predvidevali, da zasebni partner prevzame več tveganj, ki izhajajo iz projekta.

5. PREDPOSTAVKE ZA REALIZACIJO POSTAVLJENIH CILJEV PROJEKTA:

Ključna predpostavka, iz katere je treba izhajati pri oblikovanju koncepta realizacije projekta posodobitve in avtomatizacije cestnega prometa v MO Novo mesto je, da cestna infrastruktura, vključno s prometno signalizacijo predstavlja javno infrastrukturo, ki je namenjena neidentificiranemu krogu uporabnikov, zato njeno neposredno »trženje« ni mogoče. Ob tem je treba poudariti, da želi MO Novo mesto ohraniti nadzor nad delovanjem in načrtovanjem prometne signalizacije in infrastrukture na način, da se izboljša prometna varnost ter da se optimizira prometna pretočnost. Pomembno je tudi vedeti, da je tehnološki razvoj na področju prometa izjemno dinamičen, zato želi javni partner k oblikovanju sodobne tehnološke rešitve pritegniti zasebni sektor. Pri tem je javni partner omejen s finančnimi viri, ki so zagotovljeni v tekočem in bodočih proračunih MO Novo mesto za delovanje in posodobitev centra za avtomatizacijo in vodenje prometa ter za vzdrževanje in posodobitev semaforских in drugih naprav. Javni partner je predmeten projekt zasnoval na predpostavki, da bo z aktivno vključitvijo zasebnega sektorja lahko tehnološko in stroškovno optimiziral delovanje sistema ter da bo zasebni sektor pripravljen prevzeti ali vsaj deliti določena tveganja, ki izhajajo iz projekta.

6. ALI JE PREDLAGAN PROJEKT PRIMEREN ZA REALIZACIJO V OBLIKI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA:

V nadaljevanju predstavljena dejstva opredeljujejo projekt kot primeren za izvedbo v eni od oblik javno-zasebnega partnerstva:

- a) obstaja javni interes za realizacijo projekta: vsebina javnega interesa je opredeljena pod tretjo točko te študije;
- b) obstaja možnost delitve poslovnih tveganj med javnega in zasebnega partnerja: poslovna tveganja se med partnerja razdelijo na podlagi načela uravnoteženosti;
- c) projekt je ekonomsko zanimiv za zasebni sektor;
- d) javni partner ne razpolaga s finančnimi (javnimi) sredstvi, ki bi zadostovala za realizacijo celotnega projekta brez vključitve zasebnega sektorja;
- e) predlagan projekt omogoča dolgoročno ureditev razmerij med partnerjema z namenom tehnološke in stroškovne optimizacije na način, da vsak izmed partnerjev prevzame tista tveganja, s katerimi lahko najbolj racionalno upravlja.

7. MATRICA PREDVIDENE RAZDELITVE TVEGANJ:

Matrica predlagane razdelitev tveganj na projektu med MO Novo mesto in zasebnim partnerjem v primeru realizacije projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva:

Vrsta poslovnega tveganja	MO Novo mesto	Zasebni partner	Opredelitev tveganja
tveganje načrtovanja in projektiranja		✓	Javni partner bo opredelil izhodišča projekta, nato pa se bo skozi fazo dialoga, tudi na podlagi predlogov kandidatov, oblikovala končna rešitev, s katero se bodo opredelile tudi vse zahtevane funkcionalnosti sistema. Na tej podlagi se potem v fazi implementacije

			projekta izvede podrobno načrtovanje in projektiranje projekta. Zasebni partner ima v okviru zgornjih omejitev proste roke pri optimizaciji projekta. Stroške načrtovanja in projektiranja v celoti prevzema zasebni partner, razen v tistem delu, ki bi bil posledica posebnih, dodatnih zahtev javnega partnerja, po podpisu pogodbe.
tveganje pridobitve potrebnih soglasij in morebitnih upravnih dovoljenj	✓	✓	Skladno s principom delovanja partnerstva, si javni in zasebni partner navedeno tveganje razdelita na način, da na najhitrejši možni način pride realizacije projekta. Zasebni partner prevzame predvsem obveznost priprave strokovnih podlag, javni partner pa obveznost vodenja formalnih postopkov pridobitve potrebnih soglasij in morebitnih upravnih dovoljenj.
tveganje realizacije projekta oz. implementacije sistema		✓	Tveganje instalacije sistema v celoti prevzema zasebni partner, razen v tistem delu, ki bi bil posledica posebnih dodatnih zahtev javnega partnerja, po podpisu pogodbe.
tveganje dodatnih del oz. več del		✓	V okviru tveganja instalacije sistema tudi navedeno tveganje prevzema zasebni partner, saj se tehnične karakteristike sistema opredelijo po funkcionalnostih.
tveganje zamude		✓	Zasebni partner prevzema popolno odgovornost za pravočasno izvedbo projekta, skladno s terminskim planom, ki bo usklajen med partnerjema.

tveganje kvalitete izvedbe		✓	V okviru tveganja instalacije sistema tudi navedeno tveganje prevzema zasebni partner. Tveganje kvalitetne izvedbe je zajeto tudi v okviru dogovorjenih garancijskih rokov in danih finančnih zavarovanj.
tveganje financiranja	✓	✓	Tveganje financiranja je razdeljeno med partnerja projekta. Javni partner si bo v fazi javnega razpisa prizadeval oblikovati tak model financiranja, ki bo v najmanjši možni meri obremenjeval proračun MO Novo mesto. V vsakem primeru se kot izhodišče postavi model financiranja, kjer stroške začetne investicije nosi zasebni partner, javni partner pa dogovorjeno obdobje plačuje za storitve delujočega sistema.
tveganje upravljanja in vzdrževanja vzpostavljenega sistema		✓	Zasebni partner v celoti prevzame tveganje upravljanja in vzdrževanja vzpostavljene infrastrukture za dogovorjeno obdobje. Zasebni partner javnemu partnerju zagotavlja delujoč sistem skozi celotno dogovorjeno obdobje. Partnerja se uskladiata glede režima odprave napak, dopustnega nedelovanja sistema zaradi okvar, instalacij, nadgradenj, ipd.
tveganje nedelovanja sistema		✓	Navedeno tveganje v okviru pogodbenih omejitev v celoti prevzema zasebni partner. V primeru neupravičenega nedelovanja sistema se s pogodbo predvidijo plačila pogodbenih kazni.
tveganje nadgradenj	✓	✓	V kolikor bo javni partner ocenil, da bi bilo potrebno vzpostavljen sistem nadgraditi, zaradi dodanih novih funkcionalnosti sistema, potem bosta stranki v okviru pogajanj opredelili način

			in stroške nadgradnje.
tveganje lastništva sistema	✓		Kot del javne infrastrukture, še posebno z vidika njene normalne rabe in razvoja, je pomembno, da je sistem v javni lasti.
tveganje zavarovanja sistema	✓		Tveganje zavarovanje vzpostavljenega sistema praviloma prevzema lastnik infrastrukture oz. sistema.
tveganje uporabe sistema	✓		Zasebni partner bo za kadre javnega partnerja izvedel ustrezno šolanje, na katerem se bodo usposobili za normalno uporabo sistema. Po prevzemu sistema v uporabo, bo tveganja, ki izhajajo iz normalne uporabe nosil javni partner.
tveganje finančne sposobnosti izvajalcev	✓		Tveganje finančne sposobnosti izvajalcev javno-zasebnega partnerstva nosi javni partner, saj bo s pogodbo o realizaciji projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva nanj prenesel večino tveganj realizacije projekta. V primeru zmanjšane finančne sposobnosti izvajalca bi lahko bila ogrožena realizacija celotnega projekta.

8. PREDSTAVITEV RAZLIČNIH NAČINOV (MODELOV) ZA REALIZACIJO POSTAVLJENEGA CILJA:

Varianta, po kateri bi MO Novo mesto izvedla klasično javno naročilo ni primerna iz razloga, ker javni partner ne razpolaga z javnimi sredstvi potrebnimi za realizacijo celotnega projekta. Skladno z zakonodajo, ki ureja postopke oddaje javnih naročil mora namreč naročnik razpolagati s sredstvi za realizacijo projekta v trenutku oddaje javnega naročila oz. v trenutku objave javnega razpisa. Glede na to, da naveden pogoj ni izpolnjen, niso izpolnjeni pogoji za realizacijo predmetnega projekta v obliki klasičnega javnega naročila.

Zakon o javno-zasebnem partnerstvu omogoča izvedbo projektov v naslednjih oblikah:

- pogodbeni partnerstva: javnonaročniška oblika, koncesijska oblika;
- institucionalna partnerstva: z ustanovitvijo pravne osebe, s prodajo deleža javnega partnerja v javnem podjetju ali drugi osebi javnega ali zasebnega prava, z nakupom deleža, z dokapitalizacijo ali na drug soroden način.

Institucionalna oblika javno-zasebnega partnerstva je neprimerna za izvedbo predstavljenega projekta, saj je vrednost projekta relativno nizka, medtem ko so stroški ustanovitve in delovanja posebne pravne osebe sorazmerno visoki glede na vrednost projekta. Institucionalno partnerstvo je primernejše za dolgoročnejša javno-zasebna partnerstva, v katerih enakovredno vsak s svojim vložkom vstopata oba partnerja. V primeru institucionalnega partnerstva mora praviloma obstajati tudi močan javni interes, da se prevzema tveganje izvedbe projekta, kar se omogoča preko upravljalских pravic v okviru novoustanovljene pravne osebe. V konkretnem primeru pa je eno izmed ključnih tveganj, ki jih želi javni partner v celoti prenesti na zasebnega ravno tveganje izvedbe oz. implementacije sistema.

Pri odločitvi med koncesijsko in javnonaročniško obliko javno-zasebnega partnerstva je potrebno upoštevati določbo 27. in 28. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu. Navedene določbe opredeljujejo, da se pojem koncesijskega razmerja uporablja le za tista partnerstva pri katerih večino poslovnega tveganja nosi koncesionar, torej zasebni partner. V vseh ostalih primerih, ko iz okoliščin javno-zasebnega partnerstva ni mogoče ugotoviti, kdo nosi večino poslovnega tveganja, se v dvomu šteje, da gre za javnonaročniško partnerstvo.

Pri pregledu primernosti projekta za izvedbo v koncesijski ali javnonaročniški obliki javno-zasebnega partnerstva, je potrebno najprej opredeliti katera tveganja povezana z realizacijo projekta bo prevzel posamezen partner. Iz zgornje matrice predvidene razdelitve tveganj je razvidna opredelitev in razdelitev poslovnih tveganja med bodočim javnim in zasebnim partnerjem. Na tej podlagi lahko zaključimo, da prenesena tveganja sicer zadoščajo za izbiro koncesijske oblike javno-zasebnega partnerstva, vendar pa predviden model financiranja, ki se veže predvsem na plačila za izvedene storitve iz proračuna Mestne občine Novo mesto predstavlja največjo oviro za opredelitev predlaganega modela kot koncesije storitve. Predlagan model financiranja namreč v bistvenih elementih na zasebnega partnerja ne prenaša tveganja rentabilnosti projekta, saj lahko zasebni partner natančno vnaprej predvidi plačila iz proračuna in na tej podlagi izračunano rentabilnost projekta. Ob tem je potrebno opozoriti, da bo končen

model financiranja odvisen od predlogov ponudnikov ter bo lahko vseboval elemente v okviru katerih bodo ponudniki aktivneje prevzeli tveganje rentabilnosti projekta. Na tej podlagi je potrebno zaključiti, da določbe Zakona o javno-zasebnem partnerstvu v primeru dvoma ali gre za javnonaročniško ali koncesijsko obliko partnerstva, javnim partnerjem nalagajo izbor javnonaročniške oblike. Navedena določba je predvsem pomembna iz vidika izbire pravilnega postopka vodenja javnega razpisa, saj je pri javnonaročniški obliki obvezna uporaba Zakona o javnem naročanju in je akt izbire akt poslovanja in kot takšen podvržen postopkom preverjanja pred Državno revizijsko komisijo, v primeru koncesij storitev pa je akt izbire upravna odločba in posledično je pravno varstvo zagotovljeno v okviru upravnega postopka.

Ob tem je potrebno ugotoviti, da je javni interes na področju urejanja svetlobnih prometnih znakov že opredeljen v Odloku o urejanju svetlobnih prometnih znakov v Mestni občini Novo mesto,⁵ ki predmetno dejavnost sicer opredeljuje, kot izbirno gospodarsko javno službo, ki se zagotavlja s podeljevanjem koncesije. Na tej podlagi lahko ugotovimo, da je Občina Novo mesto s tem odlokom že predvidela oblikovanje koncesijskega razmerja z izbranim izvajalcem, pri čemer je predvidela, da izvajalca oz. koncesionarja izbere po postopku zbiranja ponudb. Treba je ugotoviti, da je po sprejetju navedenega odloka bil sprejet Zakon o javno-zasebnem partnerstvu, ki je stopil v veljavo 07.03.2007, zato bi bilo potrebno vsebino odloka uskladiti z veljavno zakonodajo, še posebej v delu, ki se nanaša na izbor zasebnega partnerja, saj Zakon o javno-zasebnem partnerstvu predvideva obvezno izvedbo javnega razpisa. Ob tem je potrebno ugotoviti, da bi bilo smotrno širše opredeliti tudi sam predmet razmerja javno-zasebnega partnerstva, tako da vključuje celovito posodobitev in avtomatizacijo cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto. Glede na navedeno in glede na predlagano javnonaročniško obliko javno-zasebnega partnerstva menimo, da bi bilo najbolj smotrno, da se predmeten odlok nadomesti z novim Aktom o javno-zasebnem partnerstvu, ki bo skladen z veljavno zakonodajo in razširjenim predmetom samega razmerja ter predvideno razdelitvijo tveganj.

Na podlagi navedenega predlagamo, da je za realizacijo predmetnega projekta najprimernejša javnonaročniška oblika javno-zasebnega partnerstva, ki se opredeli z novim aktom o javno-zasebnem partnerstvu, ki nadomesti obstoječ odlok o urejanju svetlobnih prometnih znakov v Mestni občini Novo mesto.

⁵ Uradni list RS, št. 44, z dne 5.5.2005.

9. POSTOPEK OBLIKOVANJA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA:

Postopek sklenitve javno-zasebnega partnerstva mora slediti naslednjim načelom:

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

Ker bo javni partner tekom postopka zasebnim partnerjem ponudil priložnost, da predstavijo svoje predloge (tehnološke rešitve, model financiranja ...) je pomembno, da postopek izbire izvajalca omogoča usklajevanje in nadgradnjo predlogov. Zato predlagamo, da se postopek izbire izvajalca – zasebnega partnerja izvedbe po postopku konkurenčnega dialoga, skozi tri faze:

- a. prva faza: priznanje sposobnosti (tehnični, finančni, referenčni, kadrovski in drugi pogoji za priznanje sposobnosti);
- b. druga faza: dialog (kandidati, ki jim je bila priznana sposobnost, predstavijo ponujen način realizacije projekta, tako s tehničnega vidika, kot s finančnega vidika. Naloga javnega partnerja je, da vse predstavljene rešitve postavi na skupni imenovalec in določi funkcionalnosti, ki naj jih ima sistema ter opredeli način izbora najugodnejšega ponudnika);
- c. tretja faza: oddaja končnih pisnih ponudb.

Postopek konkurenčnega dialoga javnemu partnerju omogoča, da skozi interakcijo s potencialnimi zasebnimi partnerji, ki jim je v prvi fazi postopka priznana sposobnost, oblikuje in izbere optimalno tehnološko rešitev, ki je tudi javnofinančno sprejemljiva ter da se na ta način v najvišji možni meri dosežejo postavljeni cilji projekta.

10. POUDARKI V POSTOPKU VZPOSTAVITVE PARTNERSTVA:

- a) izbira finančno stabilnega (likvidnega) partnerja, ki lahko zagotovi ustrezna investicijska sredstva;
- b) načelo gospodarnosti – »value for money«;

- c) uravnotežena razporeditev tveganj med partnerja;
- d) vzpostavitev konkurence v fazi izbire partnerja;
- e) maksimiziranje fleksibilnosti javnega partnerja v okviru postavljenih ciljev projekta;
- f) oblikovanje uravnoteženega partnerstva;
- g) zagotovitev kvalitetne in pravočasne izvedbe;
- h) oblikovanje dodatnih meril s ciljem izbora ekonomsko najugodnejše ponudbe.

11. PREDLOG OPTIMALNEGA MODELA:

Glede na zgoraj navedeno je potrebno zaključiti, da je realizacija projekta v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva mogoča in smotrna. Javni partner si bo v fazi javnega razpisa prizadeval, da vsa tveganja, ki izhajajo iz projekta natančno opredeli ter da se podrobno tudi opredeli, kateri izmed partnerjev jih prevzema.

Predlagan javnonaročniški model javno-zasebnega partnerstva temelji na zgoraj opredeljeni razdelitvi tveganj med javnim in zasebnim partnerjem. V vsakem primeru bi kot neprimerno ocenili institucionalno obliko partnerstva, saj se v njej vsa tveganja akumulirajo, kar je glede na vsebino in naravo projekta manj primerno, saj je v interesu javnega partnerja, da je jasno definirano katera tveganja prevzema, kateri izmed partnerjev projekta. Tako se zagotavlja tudi večja preglednost pri izvajanju projekta. Pri odločitvi med koncesijsko in javnonaročniško obliko javno-zasebnega partnerstva je potrebno upoštevati, da se pojem koncesijskega razmerja uporablja le za tista partnerstva pri katerih večino poslovnega tveganja nosi koncesionar, torej zasebni partner. V vseh ostalih primerih, ko iz okoliščin javno-zasebnega partnerstva ni mogoče ugotoviti, kdo nosi večino poslovnega tveganja, se v dvomu šteje, da gre za javnonaročniško partnerstvo. Koncesijska razmerja se tako praviloma uporabljajo v primerih, ko koncesionar storitev obračunava neposredno uporabnikom ali v primerih, ko gre za kombinacijo plačil iz proračuna in plačil uporabnikov. Le izjemoma, bi lahko utemeljili uporabo koncesijskega razmerja v primerih, ko se celotna plačila izvajajo iz proračuna. Navedena izjema se nanaša predvsem na situacije, ko gre za izvajanje javnih služb ali ko se koncesionarjem podeli posebno javno pooblastilo ali v primerih, ko bi zasebni partner nesporno prevzel večino tveganj, ki izvirajo iz projekta, torej ob tveganju izvedbe, vsaj še tveganje »trženja« in/ali tveganje dostopnosti. V predmetnem primeru tveganje

»trženja« ni prisotno, saj narava in vsebina projekta ne omogoča in predvidevata »trženja« sistema, prav tako pa odpade tudi klasično tveganje dostopnosti, saj bo sistem pod enakimi pogoji dostopen vsem uporabnikom in plačila zasebnemu partnerju ne bodo temeljila na številu uporabnikov ali drugih parametrih sicer značilnih za navedeno tveganje. Ob tem je potrebno upoštevati, da bo sistem financiranja temeljil na plačilih iz proračuna.

Na podlagi navedenega ocenjujemo, da je najprimernejša javnonaročniška oblika partnerstva. Naveden predlog je tudi skladen z določbami ZJZP, ki v primeru dvoma napotujejo na uporabo javnonaročniške oblike partnerstva. Temelj javnonaročniškega razmerja bo torej Pogodba o javno-zasebnem partnerstvu, ki bo imela nekatere klasične javnopravne elemente, s katerimi se bo zavarovalo javni interes.

Sklep: predlagamo realizacijo predmetnega projekta v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva, tako, da se v prvi fazi sprejme akt o javno-zasebnem partnerstvu, v katerem se ugotovi obstoj javnega interesa ter se opredelijo izhodišča projekta, predvsem iz vidika pravic in obveznosti bodočih partnerjev, prav tako se opredeli način izbora zasebnega partnerja (konkurenčni dialog) ter druga ključna vprašanja. S tem bo javni partner oblikoval okvir, znotraj katerega bo izveden javni razpis in izbran zasebni partner. Predmeten akt mora biti dovolj splošen, da omogoča javnemu partnerju odzivnost v fazi izvedbe konkurenčnega dialoga na konstruktivne predloge zasebnega sektorja.

Boštjan Ferk, direktor



Ljubljana, 05.06.2011