



MESTNA OBČINA MARIBOR  
ŽUPAN

Ulica heroja Staneta 1, SI-2000 Maribor  
T: +386.2.2201 000, E: mestna.obcina@maribor.si  
S: <http://www.maribor.si>  
Davčna številka: SI12709590, Matična številka: 5883369

Številka: 4102-397/2023-59

Datum: 13.11.2024



GMS - 445

MESTNI SVET  
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 19. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA  
MESTNE OBČINE MARIBOR**

NASLOV GRADIVA: INVESTICIJSKI PROGRAM ZA NAKUP ELEKTRIČNIH AVTOBUSOV  
V LETU 2025

GRADIVO PRIPRAVIL: E-ZAVOD  
URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN PROSTOR

GRADIVO PREDLAGA: Aleksander Saša Arsenovič, župan

POROČEVALEC: Aleš Klinc  
Andraž Mlaker, Po pooblastilu

PREDLOG SKLEPA: **Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme Investicijski program – IP, za nakup električnih avtobusov za mestni potniški promet z nizkimi emisijami v letu 2025 in pooblasti župana MOM za podpis IP, ter sklepa o potrditvi IP-a št. 4102-489/2024-12.**



Aleksander Saša Arsenovič  
župan



MESTNA OBČINA MARIBOR  
MESTNA UPRAVA

URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN PROSTOR

Številka: 4102-397/2023-59

Datum: 13.11.2024



**PODPISNI LIST  
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 19. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA  
MESTNE OBČINE MARIBOR**

Naslov gradiva:	INVESTICIJSKI PROGRAM ZA NAKUP ELEKTRIČNIH AVTOBUSOV V LETU 2025
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	1. <b>Obrazložitev</b> 2. <b>INVESTICIJSKI PROGRAM ZA NAKUP ELEKTRIČNIH AVTOBUSOV V LETU 2025</b>

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Mitja Klemenčič, Strokovni sodelavec VII/2-I	UKPP	13.11.24	
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Aleš Klinc Andraž Mlaker Po pooblastilu	UKPP	13.11.2024	
Gradivo usklajeno s pristojnimi organi (če je gradivo pripravljeno izven MOM):				
Dodatni pregled na predlog pripravljavca	Maja Mateja ČEKIČ Vodja UFP			
Gradivo pregledala direktorica MU	Lidija Krebl	Kabinet župana		
Dokument parafiral podžupan: <small>(obkrožite tistega, ki je odgovoren za vaše področje)</small>	Dr. Samo Peter Medved Gregor Reichenberg	Kabinet župana		
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta		

## Obrazložitev

Novi električni avtobusi (4 x 18 m in 6 x 12 m) bodo takoj po uvedbi v vozni park uporabljeni v polnem obsegu na obstoječih mestnih linijah, s čimer bo zagotovljena optimalna izraba njihove zmogljivosti. S tem projektom bodo doseženi naslednji pozitivni učinki:

- **Zmanjšanje onesnaženosti:** Električni avtobusi bodo prispevali k zmanjšanju izpustov škodljivih emisij, zlasti delcev PM10, kar bo izboljšalo kakovost zraka v mestnem okolju in vplivalo na bolj zdravo bivalno okolje za prebivalce.
- **Izboljšanje pogojev prevoza za potnike:** S sodobnimi električnimi avtobusi bo javni prevoz postal bolj udoben in privlačen za potnike, kar bo spodbudilo večjo uporabo mestnega potniškega prometa in izboljšalo trajnostno mobilnost v mestu.
- **Izboljšanje pogojev dela za voznike:** Voznikom bodo zagotovljeni boljši delovni pogoji, saj električni avtobusi omogočajo tišje in bolj ergonomično delovno okolje, kar bo pozitivno vplivalo na njihovo varnost in zadovoljstvo pri delu.

Ocenjena vrednost investicije znaša 7.058.000,00 EUR. Viri financiranja nakupa električnih avtobusov so naslednji:

- MO Maribor bo nakup financirala z lastnimi sredstvi v višini 1.763.600,00 € oz. 24,98%,
- z nepovratnimi finančnimi spodbudami v skladu z Odločbo o dodelitvi pravice do nepovratne finančne spodbude št. 36043-15/2024-5 Eko sklada z dne 18.9.2024, v višini 5.294.400,00 EUR oz. 75,01 %.

Zaradi dolgih dobavnih rokov (tudi do 18 mesecev) je investicija predvidena, da se izvede v letu 2026.

Pripravil:  
Mitja Klemenčič



\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

.

## SKLEP O POTRĐITVI IP (Investicijski program)

Investitor/občina: **Mestna občina Maribor**

Naslov: **Ulica Heroja Staneta 1**

Pošta: **2000 Maribor**

Številka: 4102-489/2024-12

Datum: 12.11.2024

Na podlagi Zakona o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11-UPB4, 14/13 – popr., 101/13, 55/15 – ZFisP, 96/15 – ZIPRS1617, 13/18, 195/20 in 18/23), Uredbe o dokumentih razvojnega načrtovanja in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna in proračunov samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 54/10, 35/18), Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10, 27/16), Odloka o proračunu Mestne občine Maribor 2024 (MUV št. 3/24) in sklepa Mestnega sveta Mestne občine Maribor, sprejetega na ..... seji dne....., je odgovorna oseba investitorja - Župan, dne \_\_\_\_\_ s sklepom št. 4102-489/2024-12 sprejel:

1. Potrđi se Investicijski program (IP) za **investicijo/projekt**<sup>1</sup> Nakup električnih avtobusov v letu 2025, ki ga je izdelal<sup>2</sup>: E-zavod Zavod za projektno svetovanje, raziskovanje in razvoj celovitih rešitev dne 6.11.2024.

Predhodno potrjena investicijska dokumentacija (ustrezno označiti)

- i.) DIIP – Dokument identifikacije investicijskega projekta  
Sklep št.: 4102-489/2024-11, z dne: 12.11.2024
- ii.) PIZ – Predinvesticijska zasnova  
Sklep št.: 4102-489/2024-13, z dne: 12.11.2024

2. V Načrt-u razvojnih programov se, na osnovi tega sklepa, NRP

(ustrezno označi):

- uvrsti nova naložba
- spremeni veljavna naložba

3. Odobri se izvedba investicije.

Občina bo s projektom izvedla naslednjo investicijo:

Z investicijo bo izveden nakup 10-ih električnih avtobusov za potrebe zagotavljanja okolju prijaznega in kvalitetnega javnega potniškega prometa v Mariboru. Investicija je sofinancirana s strani Ekosklada.

Skladno z IP-om in načrtom porabe je finančna konstrukcija naložbe sledeča.

4. Vrednost investicije po tekočih cenah z vključenim DDV znaša 8.610.760,00 EUR in brez DDV 7.058.000,00 EUR in se bo izvajala skladno s časovnim načrtom v letu 2026.

5. Vire za financiranje zagotavljajo (ustrezno izpolniti):

- Lastna finančna sredstva v znesku 1.763.600,00 EUR v letu 2026.
- Nepovratna sredstva na osnovi Odločbe o dodelitvi pravice do nepovratne finančne spodbude št.: 36043-15/2024-5 Eko sklada z dne 18.9.2024, v znesku 5.294.400,00 EUR.
- Povratna (kredit) sredstva na osnovi \_\_\_\_\_, v znesku \_\_\_\_\_ EUR
- EU viri (navedba kateri) \_\_\_\_\_ v znesku \_\_\_\_\_ EUR.
- Drugo v znesku \_\_\_\_\_ EUR.

Ime in priimek odgovorne osebe:

**Aleksander Saša ARSENOVIČ**

Datum: \_\_\_\_\_

žig:

podpis: \_\_\_\_\_



**MESTNA OBČINA**

# Nakup električnih avtobusov v letu 2025

Investicijski program (IP)

Vsebina dokumenta je v skladu z 13. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

Maribor, 6. 11. 2024  
Verzija: V.1

## Vsebina

<b>1</b>	<b>UVODNA POJASNILA</b>	<b>8</b>
1.1	PREDSTAVITEV INVESTITORJA IN UPRAVLJAVCA	8
1.1.1	<i>Predstavitvev investitorja</i>	8
1.1.2	<i>Predstavitvev upravljavca</i>	9
1.2	PREDSTAVITEV IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	11
1.3	NAMEN IN CILJI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	11
1.4	POVZETEK DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	12
1.5	POVZETEK PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE	12
1.5.1	<i>Varianta 1: Minimalna varianta oz. varianta brez investicije</i>	12
1.5.2	<i>Varianta 2: Avtobusi na dizelski pogon</i>	13
1.5.3	<i>Varianta 3: Avtobusi na stisnjen zemeljski plin (CNG)</i>	13
1.5.4	<i>Varianta 4: Avtobusi na priključni električni hibridni pogon (plug-in)</i>	13
1.5.5	<i>Varianta 5: Avtobusi na električni pogon</i>	14
<b>2</b>	<b>POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA</b>	<b>14</b>
2.1	OPREDELITEV CILJEV INVESTICIJE	14
2.1.1	<i>Namen investicije</i>	14
2.1.2	<i>Cilji investicije</i>	15
2.1.3	<i>Spisek strokovnih podlag</i>	15
2.2	OPIS UPOŠTEVANIH VARIANT TER UTEMELJITEV IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE	16
2.3	NAVEDBA ODGOVORNIH OSEB	20
2.4	PREDVIDENA ORGANIZACIJA IN IZVEDBA INVESTICIJE	20
2.5	OCENA VREDNOSTI INVESTICIJE	20
2.6	ZBIRNIK PRIKAZANIH REZULTATOV IZRAČUNOV TER UTEMELJITEV UPRAVIČENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	22
<b>3</b>	<b>OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU S PREDSTAVITVIJO STROKOVNIH SODELAVCEV</b>	<b>23</b>
3.1	INVESTITOR	23
3.2	STROKOVNI SODELAVCI OZ. SLUŽBE ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE	23
3.3	IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	24
3.4	UPRAVLJANJE PROJEKTA V FAZI DELOVANJA OZ. OBRATOVANJA	24
<b>4</b>	<b>ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA</b>	<b>25</b>
4.1	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	25
4.2	RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO S PRIKAZOM PREDVIDENIH POTREB	30
4.3	USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI DOKUMENTI	31
<b>5</b>	<b>ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI</b>	<b>36</b>
<b>6</b>	<b>TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL</b>	<b>38</b>
6.1	VRSTA INVESTICIJE	38
6.1.1	<i>Opredelitev osnovnih tehnično - tehnoloških rešitev v okviru investicije</i>	38
<b>7</b>	<b>ANALIZA ZAPOSLENIH</b>	<b>40</b>
7.1	ANALIZA ZAPOSLENIH DELAVCEV »BREZ« INVESTICIJE	40
7.2	ANALIZA ZAPOSLENIH DELAVCEV »Z« INVESTICIJO	40
<b>8</b>	<b>OCENA VREDNOSTI PROJEKTA V STALNIH IN TEKOČIH CENAH S PRIKAZOM UPRAVIČENIH STROŠKOV PROJEKTA</b>	<b>41</b>
<b>9</b>	<b>ANALIZA LOKACIJE</b>	<b>42</b>

<b>10</b>	<b>ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE</b> .....	<b>43</b>
<b>11</b>	<b>ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE</b> .....	<b>45</b>
11.1	ORGANIZACIJA VODENJA PROJEKTA .....	45
11.2	ANALIZA IZVEDLJIVOSTI PROJEKTA .....	46
<b>12</b>	<b>NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH</b> .....	<b>47</b>
12.1	NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH PO VIRIH FINANCIRANJA IN DINAMIKI .....	47
<b>13</b>	<b>PROJEKCIJA STROŠKOV IN PRIHODKOV POSLOVANJA</b> .....	<b>48</b>
<b>14</b>	<b>VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI</b> .....	<b>50</b>
14.1	FINANČNI IN EKONOMSKI KAZALNIKI PO STATISTIČNI IN DINAMIČNI METODI .....	50
14.1.1	<i>Izhodišča finančne analize</i> .....	50
14.1.2	<i>Rezultati finančne analize</i> .....	54
14.2	EKONOMSKA ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI .....	54
14.2.1	<i>Opis metodologije in ključnih predpostavk</i> .....	54
14.2.2	<i>Vrednotenje družbeno ekonomskih koristi</i> .....	55
14.2.3	<i>Rezultati ekonomske analize</i> .....	57
14.3	UČINKI, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI VREDNOSTNO .....	57
<b>15</b>	<b>ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI</b> .....	<b>58</b>
15.1	ANALIZA TVEGANJA .....	58
15.2	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI .....	59
<b>16</b>	<b>PRESTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV</b> .....	<b>61</b>

### **Kazalo tabel**

TABELA 1: PRIMERJAVA TEHNIČNIH SPECIFIKACIJE TER PREDNOSTI IN SLABOSTI AVTOBUSOV NA RAZLIČNE POGONE .....	17
TABELA 2: SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV S POVRAČLJIVIM DDV .....	21
TABELA 3: NAČRT FINANCIRANJA INVESTICIJE V TEKOČIH CENAH.....	21
TABELA 4: ZBIRNIK KAZALNIKOV FINANČNE UČINKOVITOSTI INVESTICIJE .....	22
TABELA 5: STAROST VOZNEGA PARKA .....	26
TABELA 6: OKOLJSKA STRUKTURA VOZNEGA PARKA .....	26
TABELA 7: STRUKTURA VOZNEGA PARKA .....	27
TABELA 8: POGONSKA GORIVA VOZNEGA PARKA .....	27
TABELA 9: GIBANJE ŠTEVILA POTNIKOV MESTNEM POTNIŠKEM PROMETU .....	27
TABELA 10: LINIJE ZA ELEKTRIFIKACIJO.....	35
TABELA 11: POSLOVANJE PODJETJA V LETU 2022, V EUR .....	36
TABELA 12: POSLOVANJE PODJETJA V LETU 2023, V EUR .....	36
TABELA 13: MINIMALNI TEHNIČNI PODATKI ZA VOZIL .....	38
TABELA 14: ŠTEVILO ZAPOSLENIH NA DAN 31.12.2022.....	40
TABELA 15: SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV .....	41
TABELA 16: MATRIKA ZA ZELENO PRORAČUNSKO OZNAČEVANJE.....	43
TABELA 17: PREGLED OCENE INVESTICIJSKE VREDNOSTI .....	45
TABELA 18: TERMINSKI NAČRT IZVEDBA INVESTICIJE .....	45
TABELA 19: VIRI FINANCIRANJA VREDNOSTI INVESTICIJE GLEDE NA POSAMEZEN AVTOBUS .....	47
TABELA 20: VIRI FINANCIRANJA VREDNOSTI INVESTICIJE PO LETIH.....	47
TABELA 21: OCENJENI STROŠKI AVTOBUSOV NA DIZELSKI POGON, V EUR .....	48
TABELA 22: OCENJENI STROŠKI AVTOBUSOV NA ELEKTRIČNI POGON, V EUR .....	48
TABELA 23: PRIKAZ OCENJENIH FINANČNIH PRIHRANKOV ZA AVTOBUSE, V EUR .....	49
TABELA 24: PONDERIRANA ŽIVLJENJSKA DOBA PROJEKTA.....	51

TABELA 25: FINANČNI DENARNI TOK INVESTICIJE V EUR, INKREMENTALNO .....	52
TABELA 26: FINANČNI DENARNI TOK INVESTICIJE V EUR, INKREMENTALNO, S SOFINANCIRANJEM .....	53
TABELA 27: KAZALNIKI STATIČNE IN DINAMIČNE OCENE ZA PRESOJO EKONOMSKE DOBE UPRAVIČENOSTI NALOŽBE ZA CELOTNO INVESTICIJSKO VREDNOST .....	54
TABELA 28: POVZETEK EKONOMSKIH STROŠKOV IN KORISTI .....	55
TABELA 29: EKONOMSKI DENARNI TOK INVESTICIJE V EUR .....	56
TABELA 30: DRUŽBENA KORISTNOST PROJEKTA (EKONOMSKA ANALIZA PROJEKTA) .....	56
TABELA 31: ANALIZA TVEGANJA PRIPRAVE PROJEKTA IN SPLOŠNA TVEGANJA .....	58
TABELA 32: ANALIZA TVEGANJA IZVEDBE PROJEKTA .....	58
TABELA 33: ANALIZA TVEGANJA OBRATOVANJA PROJEKTA .....	59
TABELA 34: VPLIVI SPREMEMB INVESTICIJSKE VREDNOSTI NA FINANČNO IN EKONOMSKO NPV IN IRR .....	60

### ***Kazalo slik***

SLIKA 1 MARIBOR - LENT .....	8
SLIKA 2: AVTOBUSNE LINIJE V MESTU MARIBOR .....	11

### ***Osnovni podatki o investiciji in dokumentu***

Naziv investicije:	Nakup električnih avtobusov v letu 2025
Vrsta dokumenta:	Investicijski program
Datum izdelave dokumenta	6. 11. 2024
Verzija dokumentacije	1.0

***Investitor***

Naziv Mestna občina Maribor  
Naslov Ulica heroja Staneta 1, 2000 MARIBOR

Odgovorna oseba investitorja

Ime in priimek Aleksander Saša Arsenovič, župan

Podpis in žig

***Strokovni sodelavci oz. službe odgovorne za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne, tehnične in druge dokumentacije***

Naziv Urad za komunalno, promet in prostor  
Naslov Ulica heroja Staneta 1, 2000 MARIBOR

Odgovorna oseba investitorja:

Ime in priimek Aleš KLINC univ. dipl. inž. prom., podsekretar

Podpis:

Žig

***Izdelovalec investicijske dokumentacije***

Naziv E-zavod, Zavod za projektno svetovanje, raziskovanje in razvoj celovitih rešitev  
Naslov Čučkova ul. 5, 2250 PTUJ

Odgovorna oseba za izdelavo investicijske dokumentacije

Ime in priimek Ksenija Napast

Žig



Podpis:

***Upravljanje projekta v fazi delovanja oz. obratovanja***

Naziv Javno podjetje za mestni potniški promet Marprom d.o.o.  
Naslov Mlinska ulica 1, 2000 Maribor  
Odgovorna oseba Ranko Šmigoc, direktor

Podpis:

Žig

# 1 UVODNA POJASNILA

## 1.1 Predstavitev investitorja in upravljavca

---

### 1.1.1 Predstavitev investitorja

---

Maribor je drugo največje mesto v Sloveniji. Je univerzitetno in gospodarsko, finančno, upravno, izobraževalno, kulturno, trgovsko in turistično središče severovzhodne Slovenije. V mestu imajo sedež Univerza v Mariboru, Inštitut informacijskih znanosti (IZUM), Nova KBM, Zavarovalnica Maribor, SNG Maribor, Univerzitetni klinični center Maribor in Mariborska nadškofija. Prav tako imajo v mestu sedež nacionalne institucije, kot so Pošta Slovenije, Slovenski podjetniški sklad, Javna agencija Republike Slovenije za energijo in Agencija za železniški promet.

Maribor je središče slovenske pokrajine Štajerske in sedež statistične regije Podravje ter sedež vzhodne kohezijske regije. Mestna občina Maribor (MOM) je razdeljena na 11 mestnih četrti in 6 krajevnih skupnosti.

Površina MO Maribor obsega 147 km<sup>2</sup>. V Mestni občini Maribor je na dan 1.1.2024 živel 113.347 prebivalcev<sup>1</sup>.



*Slika 1 Maribor - Lent*

Mestna občina Maribor v okviru Urada za komunalno, promet in prostor deluje na področjih, ki se nanašajo na urejanje prostora, prostorsko in urbanistično načrtovanje, pripravo prostorskih aktov občine ter geografski informacijski sistem (GIS). Posebno področje zajema razvoj komunalnega in cestnega gospodarstva, prometa znotraj občinskih meja ter zvez in energetike. V

---

<sup>1</sup> Vir: Republika Slovenija Statistični urad. SiStat. [Prebivalstvo po: OBČINE, POLLETJE, STAROST, SiteTitle \(stat.si\)](https://www.stat.si/)

okviru že vzpostavljene infrastrukture upravljamo in gospodarimo s komunalnimi infrastrukturnimi objekti in napravami. Celovito delovanje urada je zaokroženo z nenehnim sodelovanjem in koordiniranjem nalog z državnimi organi na področju komunalnega gospodarstva, cestno prometne infrastrukture in energetike.

Delovanje urada je organizirano znotraj treh sektorjev na dveh različnih lokacijah.

Urad za komunalno, promet in prostor opravlja naloge, ki se nanašajo zlasti na:

- urejanje prostora,
- prostorsko, urbanistično in krajinsko načrtovanje,
- pripravo prostorskih aktov občine,
- **razvoj komunalnega in cestnega gospodarstva, prometa in zvez, vodnega gospodarstva ter energetike,**
- standarde in normative za izvajanje lokalnih gospodarskih javnih služb,
- pogoje za zagotavljanje in uporabo javnega dobra in storitev lokalnih gospodarskih javnih služb,
- **strokovni nadzor nad izvajanjem nalog izvajalcev lokalnih gospodarskih javnih služb in prometa,**
- upravljanje in gospodarjenje s komunalnimi infrastrukturnimi objekti in napravami ter drugim stvarnim premoženjem v upravljanju,
- **prometno ureditev v mestni občini,**
- **spremljanje problematike na področju varnosti cestnega prometa v zvezi s preventivo in vzgojo v cestnem prometu,**
- **sodelovanje in koordiniranje nalog z državnimi organi na področju komunalnega gospodarstva, cestno prometne infrastrukture in energetike,**
- druge upravne in strokovno tehnične naloge z delovnega področja urada.

### ***1.1.2 Predstavitev upravljavca***

---

Javni gospodarski zavod Marprom izvaja linijski prevoz v mestnem prometu kot obvezno lokalno gospodarsko javno službo. Ustanovljen je bil dne 21. 6. 2011 z namenom zagotavljanja varanega in udobnega javnega prevoza na območju celotne občine Maribor ter okoliških občin. Dne 11.07.2012 je bil Javni gospodarski zavod Marprom s sklepom sodišča preoblikovan v Javno podjetje za mestni potniški promet Marprom d. o. o.

Poleg v prejšnjem odstavku navedene obvezne lokalne gospodarske javne službe, izvaja javno podjetje tudi izbirni lokalni gospodarski javni službi upravljanja prometnega dela Avtobusne postaje Maribor in prevoz potnikov po žičniških napravah. Marprom opravlja tudi druge dejavnosti, ki ne pomenijo opravljanja gospodarskih javnih služb, so pa pomembne za njegovo poslovanje in opravljanje gospodarskih javnih služb ter zagotavljajo boljšo izkoriščenost osnovnih sredstev in večjo produktivnost zaposlenih delavcev. Svoje dejavnosti opravlja na območju Mestne občine Maribor.

Dejavnosti javnega podjetja so:

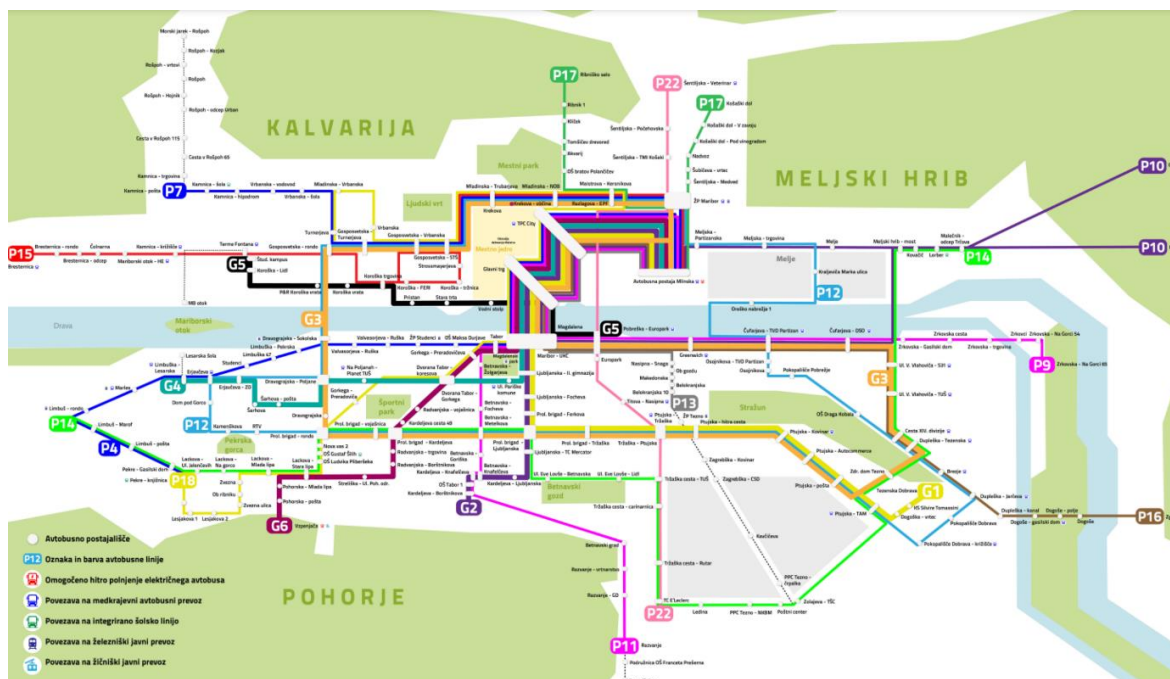
- izvajanje mestnega potniškega prometa
- javni linijski prevoz

- posebni linijski prevoz
- občasni prevoz
- oglaševanje na avtobusih
- servisno vzdrževanje vozil

Avtobusni prevozi se izvajajo na področju Mestne občine Maribor. Dolžine linij so od 3 km do 21 km. Večina linij JMPP je speljana po ravninskih, asfaltiranih cestah, kjer ni večjih klancev, z izjemo linije št. 20 Grušova.

Upravljavec oz. izvajalec mestnega prometa Marprom d. o. o. izvaja prevoz potnikov na 21 linijah javnega mestnega potniškega prometa v Mariboru in sicer:

- Linija 1 – Tezno,
- Linija 2 – Betnavska–Razvanje–Botanični vrt,
- Linija 3 – Mlinska AP–Pobrežje–Pokopališče Dobrava–Tezno–Gosposvetska rondo–Mlinska AP,
- Linija 4 – Limbuš – NC Supernova,
- Linija 6 – Vzpenjača,
- Linija 7 – Kamnica–Rošpoh–Morski jarek,
- Linija 8 – Maribor AP – Terme Fontana,
- Linija 9 – Zrkovci – Dogoše,
- Linija 10 – Malečnik–Metava,
- Linija 12 – Mlinska AP–Gosposvetska rondo–Pokopališče Dobrava–Pobrežje–Mlinska AP,
- Linija 13 – Črnogorska,
- Linija 15 – Bresternica–ŽP Maribor–Košiški dol,
- Linija 15/1 - Gaj nad Mariborom,
- Linija 16 – Zg. Duplek,
- Linija 17 – Ribniško selo – Studenci,
- Linija 18 – Pekre – Gosposvetska STŠ,
- Linija 19 – Šarhova,
- Linija 20 – Grušova,
- Linija 21 – Ljubljanska–TC Merkur,
- Nočna krožna linija 1,
- Nočna krožna linija 2.



Slika 2: Avtobusne linije v mestu Maribor<sup>2</sup>

## 1.2 Predstavitev izdelovalca investicijske dokumentacije

Investicijski program je pripravil E-Zavod iz Ptuj. E-zavod je zasebni zavod, ki deluje na področju trajnostnega razvoja, energetske učinkovitosti, obnovljivih virov energije, novih oblik inoviranja, prenosa tehnologij in pri podpori podjetniškega okolja. V zadnjih letih sodelujejo na projektih uvajanja sodobnih pristopov na področju trajnostnega presojanja energetskih investicij in trajnostne hidroenergije. Sodelujejo z občinami in ministrstvi pri pripravi investicijske dokumentacije večjih projektov, ki se financirajo iz javnih sredstev.

Odgovorna oseba za izdelavo investicijske dokumentacije je Ksenija Napast, univ. dipl. ekon.

## 1.3 Namen in cilji investicijskega projekta

Namen investicije je posodobitev voznega parka z nakupom električnih avtobusov, ki bodo nadomestili starejša vozila z visokimi emisijami PM10, s čimer se bo zmanjšala onesnaženost zraka, hrup in druge škodljive snovi. Cilj je povečati uporabo javnega prevoza in izboljšati trajnostno mobilnost na območjih s preseženimi mejami onesnaženja, kar bo dvignilo kakovost zraka in bivalnega okolja.

Investicija bo povečala konkurenčnost javnega potniškega prometa (JPP), izboljšala uporabniško izkušnjo in racionalizirala stroške ob hkratnem zmanjšanju vplivov na okolje.

<sup>2</sup> Vir: Potočnik, J. Maribor kmalu čaka korenita sprememba avtobusnih linij. 10.01.2024. Mariobr24.si. Dosegljivo na: <https://maribor24.si/lokalno/maribor/maribor-kmalu-caka-korenita-sprememba-avtobusnih-linij/>

Cilji investicije so:

- povečati zmogljivost voznega parka,
- izboljšati kakovost prevoza,
- znižati stroške vzdrževanja,
- izboljšati delovne pogoje voznikov,
- povečati konkurenčnost javnega prevoza glede na osebna vozila,
- zmanjšati emisije in hrup.

## 1.4 Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta

---

Za predmetno investicijo je bil v oktobru 2024 pripravljen Dokument identifikacije investicijskega projekta z naslovom »Nakup električnih avtobusov v letu 2025«. V dokumentu je bila predstavljena minimalna varianta oz. varianta brez investicije in 4 variante nakupa avtobusov na različne pogonske energente in sicer:

- Varianta 1: Minimalna varianta ali varianta brez investicije
- Varianta 2: Avtobusi na dizelski pogon (EVRO VI)
- Varianta 3: Nakup avtobusov na stisnjen zemeljski plin (CNG)
- Varianta 4: Nakup avtobusov na hibridni pogon
- Varianta 5: Nakup avtobusov na električni pogon

Nadaljnja obravnava variant in izbor najugodnejše variante je bil opravljen v predinvesticijski zasnovi.

## 1.5 Povzetek predinvesticijske zasnove

---

Predinvesticijska zasnova predstavlja nadgradnjo Dokumenta identifikacije investicijskega projekta. V njej so obravnavane vse variante, za katere je verjetno, da bi ekonomsko, finančno, časovno in tehnično-tehnološko sprejemljivo izpolnile cilje, zapisane v dokumentu identifikacije investicijskega projekta. V nadaljevanju predstavljamo kratek opis obravnavanih variant.

### 1.5.1 Varianta 1: Minimalna varianta oz. varianta brez investicije

---

Varianta brez investicije oz. minimalna varianta predstavlja ohranitev obstoječega stanja. V tem primeri ne bi prišlo do nakupa novih avtobusov.

Upravljavec mestnega potniškega prometa javno gospodarsko službo še naprej opravlja z enakim številom avtobusov. Ker je del obstoječega voznega parka dotrajan tudi redno vzdrževanje in servisiranje vozil ne bi omogočalo več racionalne rabe le-teh.

Poleg navedenega je potrebno upoštevati, da ob nespremenjenem voznem parku ne dosežemo energijskih prihrankov (tudi do 35%), potrebno investicijsko vzdrževanje (pri novih vozilih v okviru garancije), prav tako pa onesnažujejo okolje v večji meri kot nov vozni park.

Ob upoštevanju tehnično-tehnoloških parametrov, kakovosti in varnosti izvajanja storitev, vplivov na okolje ter racionalnost izvajanja storitev je varianta »brez investicije« nesprijemljiva. Prav tako ne omogoča nemotenega delovanja opravljanja prometa.

### **1.5.2 Varianta 2: Avtobusi na dizelski pogon**

---

Dizelski avtobusi imajo nižjo ceno in najnižje skupne stroške lastništva (TCO). Z najnovejšo tehnologijo motorjev EURO VI so onesnaževanje in emisije toplogrednih plinov nižje.

Glavne prednosti dizelskih avtobusov so:

- nizka nabavna cena
- nizki obratovalni stroški
- uvedba tehnologije EURO VI dizelskih motorjev ima manjšo raven emisij
- dolga zgodovina delovanja
- znane operativne zmogljivosti
- razvejana infrastruktura za oskrbo z goriv

### **1.5.3 Varianta 3: Avtobusi na stisnjen zemeljski plin (CNG)**

---

Mestni avtobusi s pogonom na stisnjen zemeljski plin imajo manjše izpuste.

Značilnosti avtobusov na zemeljski plin (CNG):

- zahtevajo relativno draga polnilna mesta približno 1 milijon EUR (za floto 100 avtobusov bi to znašalo okoli 10.000 EUR na avtobusu)
- stroški delovanja so višji kot pri dizelskih avtobusih
- cena zemeljskega plina je nižja od cene dizel goriva

Avtobusi s pogonom na zemeljski plin dobavljajo le večjih proizvajalci, vendar so stroški nakupa višji. Z uvedbo EURO VI (dizel) tehnologije so se prednosti, vezane na emisije dizelskega goriva, zmanjšale.

### **1.5.4 Varianta 4: Avtobusi na priključni električni hibridni pogon (plug-in)**

---

Avtobusi na priključni električni hibridni pogon delujejo na kombiniranem principu delne proizvodnje električne energije iz dizelskega goriva in njenega shranjevanja v bateriji ter polnjenja baterije na električni polnilnici (plug-in). Vozila tako dosežejo maksimalno transportno učinkovitost z minimalno količino emisij. Porabijo od 30 do 50 % manj goriva in s tem do 50.000 l dizla manj na leto – učinkovitost, ki se odraža tudi pri količini izpustov CO (obremenijo okolje za do 130 ton CO na leto manj kot primerljivi mestni avtobusi z običajno motorizacijo).

Priključni električni hibridni avtobusi (plug-in) lahko zmanjšajo emisije toplogrednih plinov in onesnaževanje z drugimi emisijami za približno 20%. Hibridni avtobusi bodo imeli nekoliko višji TCO kot redni avtobusi, vendar se to lahko sčasoma zmanjša.

### **1.5.5 Varianta 5: Avtobusi na električni pogon**

---

Električni avtobus je namenjen prevozu potnikov v zaprtih območjih ter urbanih mestnih jedrih.

Glavne značilnosti električnih avtobusov:

- omejitve pri dolžini voženj
- malo izkušenj o stroških vzdrževanja v življenjski dobi
- se začenjajo proizvajati in prodajati po vsem svetu
- tehnologija se nenehno razvija, najnovejše aplikacije se preizkušajo po vsej Evropi

Avtobusi na električni pogon so del komercialne prodaje. Domet vožnje in stroški baterij so še vedno vprašljivi.

## **2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA**

### **2.1 Opredelitev ciljev investicije**

---

Investicija v nakup novih avtobusov za mestni potniški promet pomeni vlaganja v prometno infrastrukturo v mestu Maribor. Posodobitev voznega parka doprinaša k zmanjšanju onesnaženosti v mestu, znižanju stroškov vzdrževanja vozil, povečanju privlačnosti javnih prevozov za občane in povečanju števila uporabnikov javnega mestnega potniškega prometa. Investicija bo izboljšala konkurenčnost in kakovost javnega mestnega potniškega prometa (JMPP), omogočila večjo tehnološko naprednost, dvignila zadovoljstvo uporabnikov ter racionalizirala stroške poslovanja ob hkratnem zmanjšanju vplivov na okolje.

Predmet investicije je nakup novih električnih avtobusov za mestni potniški promet z nizkimi emisijami v letu 2025.

Področje investicije: varstvo okolja, trajnostna mobilnost, javni prevoz z nizkimi emisijami

Vrsta investicije: nakup novih električnih avtobusov

#### **2.1.1 Namen investicije**

---

Namen investicije je posodobitev voznega parka z nakupom novih avtobusov na električni pogon, kar bo omogočilo zamenjavo zastarelih avtobusov z visokimi izpusti delcev PM<sub>10</sub> na obstoječih avtobusnih linijah mestnega potniškega prometa z bolj ekološkimi vozili. Novi avtobusi z nizkimi emisijami delcev bodo prispevali k zmanjšanju onesnaženosti zraka, saj bodo zmanjšali količino emitiranih delcev, hrupa in drugih škodljivih snovi. Poleg tega je cilj investicije povečati število potnikov v javnem potniškem prometu ter izboljšati trajnostno mobilnost prebivalcev v območjih, kjer so presežene mejne vrednosti onesnaževal. Celoten učinek investicije bo boljša kakovost zraka in bivalnega okolja na območju občine.

### 2.1.2 Cilji investicije

---

Cilji investicije so naslednji:

- Povečanje obratovalne zmogljivosti avtobusov: Z novimi električnimi avtobusi bo vozni park bolj zanesljiv in pripravljen za večje število prevozov, kar bo omogočilo nemoteno izvajanje mestnega potniškega prometa in boljšo dostopnost za potnike.
- Izboljšanje kakovosti prevoza potnikov: S sodobnimi, udobnejšimi vozili bo javni prevoz postal privlačnejša izbira za prebivalce, kar bo prispevalo k večjemu zadovoljstvu potnikov.
- Zmanjšanje stroškov vzdrževanja: Novi avtobusi na električni pogon bodo zaradi svoje energetske učinkovitosti in sodobne zasnove omogočili manjšo porabo energije in nižje stroške vzdrževanja.
- Zagotavljanje boljših delovnih pogojev za voznike: Električni avtobusi nudijo sodobnejše, bolj ergonomske delovne pogoje za voznike, kar prispeva k večji varnosti in udobju pri delu.
- Povečanje konkurenčnosti javnega prevoza: Z izboljšanim in okolju prijaznim voznim parkom bo javni prevoz postal privlačnejša alternativa osebnim vozilom, kar bo spodbudilo več ljudi k uporabi mestnega potniškega prometa.
- Zmanjšanje emisij in hrupa: Električni avtobusi bodo občutno zmanjšali emisije škodljivih izpušnih plinov in raven hrupa, kar bo prispevalo k čistejšemu zraku in boljšemu bivalnemu okolju v občini.

### 2.1.3 Spisek strokovnih podlag

---

Strokovne podlage za izdelavo Investicijskega programa so:

- Smart choices for cities, Clean buses for your city. CIVITAS Clean and better transport in cities. POLICY NOTE. 2013.
- Študija obravnav informacije, ki bi vodile oblikovalce lokalnih politik pri izbiri čistih javnih prevozov. Primerja najbolj perspektivne tehnologije avtobusnih tehnologij glede na operativne značilnosti, onesnaževanje in emisije toplogrednih plinov, nabavne stroške in stroške vzdrževanja.
- Poročilo o testiranju hibridnega avtobusa Iveco Urbanway in električnega avtobusa Solaris Urbino 12, Univerza v Mariboru, FGPA, Maribor 03. 05. 2017.
- Review of electric e-bus technologies, Univerza v Mariboru – Eliptic, leto 2017.
- Analiza vožnje električnega avtobusa, Univerza v Mariboru, Maribor 12. 01. 2018.
- Potenciali elektrifikacije javnega potniškega prometa v Mariboru, Primer na liniji 6, Univerza v Mariboru, Elektro Maribor, dne 30. 01. 2018.
- Final Twin Partner Activity Report, projekt Eliptic, 20. 03. 2018.
- Strokovna podlaga za projektno nalogo polnilnice za e-bus, Predlog moči polnilnice glede na velikost baterij, Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Maribor 26. 06. 2019.
- Podatki podjetja Marprom d. o. o. Maribor in Mestne občine Maribor, oktober 2024.
- Dokument identifikacije investicijskega projekta »Nakup električnih v letu 2025«, oktobra 2024.

- Predinvesticijska zasnova »Nakup električnih v letu 2025«, november 2024.

## 2.2 Opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire optimalne variante

V okviru predhodne investicijske dokumentacije so bile obravnavane različne variante za posodobitev voznega parka z novimi avtobusi, vključno z minimalno varianto brez investicije ter več variantami nakupa avtobusov na različne pogonske vire:

- **Varianta 1: Minimalna varianta (brez investicije)** – Ohranjanje obstoječega voznega parka brez dodatnih vlaganj, kar pomeni nadaljnje obratovanje starejših avtobusov z visokimi emisijami delcev PM10 in brez izboljšav v učinkovitosti ali zanesljivosti vozil.
- **Varianta 2: Nakup avtobusov na dizelski pogon (EURO VI)** – Nakup sodobnih avtobusov z dizelskim pogonom, skladnih z najnovejšim emisijskim standardom EURO VI. Ta varianta omogoča zmanjšanje emisij v primerjavi z obstoječimi vozili, vendar še vedno temelji na fosilnih gorivih.
- **Varianta 3: Nakup avtobusov na stisnjen zemeljski plin (CNG)** – Nakup avtobusov, ki kot gorivo uporabljajo stisnjen zemeljski plin, kar prinaša nekoliko nižje emisije kot dizelski pogon, vendar še vedno predstavlja določene vplive na okolje.
- **Varianta 4: Nakup avtobusov na hibridni pogon** – Kombinacija dizelskega in električnega pogona, ki omogoča določeno zmanjšanje emisij ter boljšo energetsko učinkovitost v primerjavi z dizelskimi vozili, a zahteva bolj kompleksno vzdrževanje.
- **Varianta 5: Nakup avtobusov na električni pogon** – Popolnoma električni avtobusi, ki med obratovanjem ne proizvajajo neposrednih emisij. Ta varianta ponuja najvišjo okoljsko sprejemljivost in prispeva k zmanjšanju hrupa ter izboljšanju kakovosti zraka.

Pregled vseh variant je pokazal, da je varianta 5, torej nakup električnih avtobusov, najugodnejša tako z okoljskega kot tudi z ekonomskega in operativnega vidika. Na podlagi analize je bila v dokumentu DIIP (Dokument identifikacije investicijskega projekta) in PiZ (Predinvesticijska zasnova) predlagana investicija v nakup 10 električnih avtobusov.

Za nadaljnjo obdelavo v investicijskem programu je bila zato izbrana varianta investicije v:

- **Nakup električnih avtobusov**

Električni avtobusi so bili ocenjeni kot ekonomsko upravičena izbira zaradi več razlogov:

- **Izpolnjujejo visoke okoljske standarde** z nizkimi emisijami in omogočajo uporabo obnovljivih virov energije.
- **Imajo nižje stroške vzdrževanja** v primerjavi z avtobusi na fosilna goriva.
- **Ustrezajo potrebam dostopnosti**, saj so avtobusi nizkopodni, kar omogoča enostaven dostop starejšim občanom in gibalno oviranim osebam.

Za optimalno konfiguracijo polnilne infrastrukture in načina polnjenja avtobusov je bila izvedena strokovna študija v sodelovanju z Univerzo v Mariboru, Fakulteto za gradbeništvo, prometno inženirstvo ter arhitekturo. Ta študija je določila primerne kapacitete polnilnic in velikost baterij, da bodo avtobusi učinkovito delovali v mestnem prometu. Na podlagi simulacij celodnevne vožnje, ki vključuje 14 krožnih voženj s postanki in vmesnimi polnjenji, je bil pripravljen načrt za optimalno delovanje električnih avtobusov v mestnem potniškem prometu.

Tabela 1: Primerjava tehničnih specifikacije ter prednosti in slabosti avtobusov na različne pogone

Oz.	Parametri	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4	Varianta 5
		Dizel EVRO VI	Stisnjen zemeljski plin CNG	Hibrid	Električni
<b>I</b>	<b>TEHNIČNI</b>				
1	Obnovljivo gorivo	Ne	Ne	Da	Da
2	Obseg v km	600 – 900 km	350 – 400 km	600 – 900 km	100 – 200 km
3	Oskrba z energenti, potrebe polnjenja	Na 2 dni, 5 – 10 min	Na 2 dni, 5 – 10 min	Na 2 dni, 5 – 10 min	Vsak dan, 3 – 8 ur ponoči ali hitro polnjenje (5 min) na končni/začetni postaji
4	Poraba energije v kWh/km	4,13	5,21	3,34	1,91
5	Potrebna dodatna infrastruktura	Ne	Da	Da	Ne
6	Poraba energentov l/100 km	34,00 l/100 km	41 kg/100 km	30,60 l/100 km	-
7	Pokritost s infrastr.za polnjenje	Velika	Majhna	Omejena	Omejena
<b>II</b>	<b>OKOLJSKI</b>				
8	Izpusti CO <sub>2</sub> v g/km	834	1.000	1.000	0-500
9	Izpusti NO <sub>x</sub> v g/km	1,1	1,4-4,5	3,51	0
10	Emisije PM 10 v g/km	0,03	0,005,0,03	0,10	0
11	Emisije hrupa med vožnjo db	80	78	69	-
<b>III</b>	<b>EKONOMSKI</b>				
12	Nabavna cena (z DDV)	Cca. 334.500 EUR	Cca 350.000 EUR	Cca. 440.000 EUR	Cca 861.000 EUR
13	Letni stroški vzdrževanja	6.700 EUR	8.100 EUR	6.000 EUR	5.800 EUR
<b>VI</b>	<b>OSTALO</b>				
14	Prednosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>učinkovitost, stroški vzdrževanja in ostali stroški so predvidljivi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>cena zemeljskega plina je nižja od cene dizel goriva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>avtobus na hibridni pogon doseže maksimalno transportno učinkovitost</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>stroških vzdrževanja v življenjski dobi so nižji</li> <li>najčistejša razpoložljiva tehnologija, ki se</li> </ul>

Oz.	Parametri	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4	Varianta 5
		Dizel EVRO VI	Stisnjen zemeljski plin CNG	Hibrid	Električni
			<ul style="list-style-type: none"> <li>stroški višji in prednosti pred večjimi emisijami dizelskega goriva so se zmanjšale z uvedbo EURO VI (dizel) tehnologije.</li> <li>Infrastruktura polnilnih postaj vzpostavljena</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>z minimalno količino emisij</li> <li>porabi do 30 % manj goriva in s tem do 10.000 litrov dizla manj na leto</li> <li>učinkovitost, ki se odraža tudi pri količini izpustov CO<sub>2</sub> - obremeni okolje za do 26 ton CO<sub>2</sub> na leto manj kot primerljivi mestni avtobusu z običajno motorizacijo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nenehno razvija (najnovejše aplikacije se preizkušajo po vsej Evropi)</li> </ul>
15	Slabosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>predvideno pomanjkanje fosilnih goriv in strožji EU predpisi o čistih vozil v mestih do 2050</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>stroški delovanja so višji kot pri dizelskih avtobusih</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>lahko vplivajo na varnost zaradi velikega sistema napetosti</li> <li>hibridni avtobusi bodo imeli nekoliko višji TCO kot redni avtobusi, vendar se to lahko sčasoma zmanjša</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>omejitve pri dolžini voženj</li> <li>višje cene avtobusov</li> <li>domet vožnje in stroški baterij so še vedno vprašljivi</li> <li>upoštevati je treba, da je izkoriščenost tovrstnih avtobusov večja v mestih, kjer obstaja trolejbusno omrežje.</li> <li>ni še informacij o drugih tržnih vrednostih in dolgoročnih omejitvah uporabe</li> </ul>

Oz.	Parametri	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4	Varianta 5
		Dizel EVRO VI	Stisnjen zemeljski plin CNG	Hibrid	Električni
					<ul style="list-style-type: none"> <li>potrebno je urediti polnilne postaje</li> </ul>

Vir: Študija *Smart choices for cities, Clean buses for your city, CIVITAS Clean and better transport in cities, POLICY NOTE, 2013.*

## 2.3 Navedba odgovornih oseb

---

V nadaljevanju so navedene odgovorne osebe za izdelavo investicijske in projektne dokumentacije ter odgovorni vodja za izvedbo investicije.

- Odgovorna oseba za izdelavo tehničnih zahtev dokumentacije: Ranko Šmigoc, direktor JP Marprom d.o.o.,
- Odgovorna oseba za izdelavo investicijske dokumentacije: Ksenija Napast, E-zavod Ptuj.
- Odgovorna oseba za vodenje investicije: Aleš Klinc, MOM – Urad za komunalno, promet in prostor.

## 2.4 Predvidena organizacija in izvedba investicije

---

Organizacija za izvedbo investicije je že v teku. Do sedaj je bilo izvedeno:

- Pridobljena Odločba o dodelitvi pravice do nepovratne finančne spodbude 36043-15/2024-5 Eko sklada z dne 18.9.2024.
- Pripravljen Dokument identifikacije investicijskega projekta »Nakup električnih avtobusov v letu 2025«, oktober 2024
- Pripravljen dokument Predinvesticijska zasnova Nakup električnih avtobusov v letu 2025«, november 2024

Za dokončanje investicije je potrebno izvesti še sledeče:

- Izvedba zelenega javnega naročila za izbor dobavitelja za nakup električnih avtobusov;
- Izbira najugodnejšega dobavitelja po vnaprej opredeljenih kriterijih, s katerim se sklene pogodba;
- Izvedba nakupa novih avtobusov.

## 2.5 Ocena vrednosti investicije

---

V spodnjih tabelah so prikazani vsi stroški investicije. Nakup bo izveden v letu 2025 s podpisom pogodbe, zato investicijska vrednost ni preračunana iz stalnih v tekoče cene, saj bodo stalne cene enake tekočim cenam. Naročilo in nakup avtobusov se bo izvedel v letu 2025. Dobava avtobusov bo izvedena med leti 2025 in 2026 in tudi plačila bodo izvedena po dobavi avtobusov oz. v skladu s pogodbenimi pogoji, zato je vrednost investicije razdeljena na dve leti.

Vrednost investicije znaša 8.610.760,00 EUR z vključenim povračljivim DDV. V vseh nadaljnjih finančnih tabelah povračljivi DDV ni vključen v prikaz investicije vrednost.

Tabela 2: Specifikacija investicijskih stroškov s povračljivim DDV

Parametri	Vrednost vozila ( v EUR)	Število vozil	Skupaj vrednost (v EUR)
Vozilo kategorije M3, električni pogon (18 m)	860.000,00	4	3.440.000,00
Vozilo kategorije M3, električni pogon (12 m)	603.000,00	6	3.618.800,00
Vmesna vsota			7.058.800,00
Vrednost povračljivega DDV			1.552.760,00
<b>Skupaj</b>			<b>8.610.760,00</b>

Glede na razpis EKO sklada so upravičeni stroški nakupa novih vozil brez DDV. Delitev na upravičene in neupravičene stroške ni prikazana, saj se DDV poračunava.

Tabela 3: Načrt financiranja investicije v tekočih cenah

Parametri	Vrednost vozila (v EUR)	Višina nepovratne fin. spodbude EKOSKLADA		Število vozil	Vrednost subvencije EKO sklada (v EUR)
		80%	600.000		
Okvirna nabavna cena 12 m el. vozila	603.000,00	482.400,00		6	2.894.400,00
Okvirna nabavna cena 18 m el. vozila	860.000,00	0,00	600.000,00	4	2.400.000,00
					<b>5.294.400,00</b>

Postavka	Vrednosti po letih (v EUR)				SKUPAJ	Delež po viru
	2025	2026	2027	2028		
<b>Upravičeni stroški</b>	<b>0,00</b>	<b>7.058.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>7.058.000,00</b>	<b>100,00%</b>
EKO SKLAD	0,00	5.294.400,00	0,00	0,00	5.294.400,00	75,01%
MOM	0,00	1.763.600,00	0,00	0,00	1.763.600,00	24,99%
<b>Neupravičeni stroški</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00%</b>
Neupravičeni stroški	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%
<b>SKUPAJ STROŠKI</b>	<b>0,00</b>	<b>7.058.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>7.058.000,00</b>	<b>100,00%</b>
<b>Deleži po letih (%)</b>	<b>0,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>100,00%</b>	

Ocenjena vrednost investicije znaša 7.058.000,00 EUR. Viri financiranja nakupa električnih avtobusov so naslednji:

- MO Maribor bo nakup financirala z lastnimi sredstvi v višini 1.763.600,00 € oz. 24,98%,
- z nepovratnimi finančnimi spodbudami v skladu z Odločbo o dodelitvi pravice do nepovratne finančne spodbude št. 36043-15/2024-5 Eko sklada z dne 18.9.2024, v višini 5.294.400,00 EUR oz. 75,01 %.

## 2.6 Zbirnik prikazanih rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

Tabela 4: Zbirnik kazalnikov finančne učinkovitosti investicije

<b>Investicijska vrednost</b>	7.058.000,00 EUR brez DDV	
<b>Finančna analiza operacije</b>	Ekonomska doba trajanja izvedbe projekta je 15 let Diskontni faktor: 4 %	
	Kazalniki brez sofinanciranja	Kazalniki s pomočjo sofinanciranja
<b>FNPV</b>	<i>Kazalnik ni izračunljiv</i>	-2,68%
<b>FRR</b>	-7.693.598,37 €	-586.818,50 €
<b>Rezultat finančne analize</b>	Projekt je finančno vzdržen.	
<b>Ekonomska analiza operacije</b>	Referenčna doba je 15 let. Diskontni faktor: 3 %	
<b>ENPV</b>	5.036.708,94 €	
<b>ERR</b>	26,163%	
<b>Količnik ekonomske relativne koristnosti</b>	3,7140	
<b>Analiza občutljivosti</b>	Analiza občutljivosti kaže, da je FNPV zelo občutljiva na spremembe vrednosti investicije (FNPV/C se spremeni za -26,35 % do -25,32 %) in da je ENPV najbolj občutljiva na spremembe koristi (ENPV se spremeni za ± 1,30 %).	
<b>Analiza tveganja</b>	Projekt ne predstavlja visokega tveganja.	
<b>Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta</b>	<p>Finančni kazalniki projekta so negativni, kar odraža neprofitni namen investicije. Projekt nakupa električnih avtobusov je zasnovan kot okoljska in družbena naložba, usmerjena v izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev ter zmanjšanje vpliva mestnega prometa na okolje. Z nakupom električnih avtobusov bo občina prispevala k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka, kar podpira cilje trajnostnega razvoja in varovanja okolja.</p> <p>Upravičenost investicije je podkrepljena z dolgoročnimi finančnimi in ekonomskimi koristmi, ki prinašajo pozitivne učinke na javno zdravje, zmanjšanje stroškov vzdrževanja ter dvig kakovosti storitev mestnega potniškega prometa. Uporaba javnih sredstev za ta projekt je tako utemeljena, saj prispeva k trajnostnim ciljem občine in izboljšuje kakovost bivanja v mestnem okolju.</p>	

Od izdelave dokumenta identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijske zasnove in investicijskega programa ni prišlo do sprememb v predračunski vrednosti projekta, časovnem načrtu izvedbe investicije ali obsegu načrtovanega nakupa.

### **3 OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU S PREDSTAVITVIJO STROKOVNIH SODELAVCEV**

V nadaljevanju so prikazani osnovni podatki o investitorju, izdelovalcih investicijske dokumentacije in prihodnjem upravljavcu.

#### **3.1 Investitor**

---

Investitor je MO Maribor:

Naziv	Mestna občina Maribor
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 MARIBOR
Odgovorna oseba investitorja	Aleksander Saša Arsenovič, župan
Telefon	+386 (0)2 220 10 00
Fax	+386 (0)2 220 12 07
E-pošta	<a href="mailto:info@maribor.si">info@maribor.si</a>
Davčna št.	SI12709590
Matična št.	5883369

#### **3.2 Strokovni sodelavci oz. službe odgovorne za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne, tehnične in druge dokumentacije**

---

Naziv	Urad za komunalno, promet in prostor
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 MARIBOR
Odgovorna oseba investitorja:	
Ime in priimek	Aleš KLINC univ. dipl. inž. prom., podsekretar
Telefon	02 22 01 466
E-pošta	<a href="mailto:ales.klinc@maribor.si">ales.klinc@maribor.si</a>

### 3.3 Izdelovalec investicijske dokumentacije

---

Naziv E-zavod, Zavod za projektno svetovanje, raziskovanje in razvoj celovitih rešitev  
Naslov Čučkova ul. 5, 2250 PTUJ

Odgovorna oseba za izdelavo investicijske dokumentacije

Ime in priimek Ksenija Napast  
Telefon 02 749 32 12  
e-pošta [ksenija@ezavod.si](mailto:ksenija@ezavod.si)

### 3.4 Upravljanje projekta v fazi delovanja oz. obratovanja

---

Naziv Javno podjetje za mestni potniški promet Marprom d.o.o.  
Naslov Mlinska ulica 1, 2000 Maribor  
Odgovorna oseba Ranko Šmigoc, direktor  
Telefon 059 180 481  
E-pošta [info@marprom.si](mailto:info@marprom.si)

## 4 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

### 4.1 Analiza obstoječega stanja

---

V projektni nalogi Obnova in povečanje voznega parka - nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet z dne 01. 06. 2016 je upravljavec mestnega potniškega prometa Maribor opisal stanje voznega parka, ki je zastarel in iztrošen. Avtobusi imajo zato zmanjšano obratovalno zanesljivost, so po konstrukciji zastareli, vozila so do potnikov in okolja neprijazna (oteženo vstopanje zaradi stopnic, vozila so brez klimatskih naprav, hrupna, motorji močno dimijo in imajo visoko stopnjo škodljivih izpušnih plinov ter so ekološko neprimerni). Vozila, ki so v takšnem stanju tudi odvračajo potnike od uporabe javnega prometa in so kot takšna popolnoma nekonkurenčna osebnim vozilom.

V letih 2014 in 2015 je investitor MO Maribor v skladu z Dokumentom identifikacije investicijskega projekta št. 747/2013 za nakup avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet z dne 02. 12. 2013 (potrjen na 31. seji Mestnega sveta MO Maribor) opravil nakup 16 novih avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet. V letu 2017 se je v skladu z Dokumentom identifikacije projekta z dne 16. 06. 2016 izvršil nakup 6 novih avtobusov s pogonom na dizelsko gorivo, EURO VI. Sledil je nakup 5 hibridnih avtobusov v letu 2018. V letih 2019 in 2020 je Mestna občina Maribor izvedla nakup 5 električnih avtobusov. V letih 2022 in 2023 je Mestna občina Maribor v skladu z Dokumentom identifikacije investicijskega projekta z dne 26. 4. 2022 opravila nakup 7 električnih avtobusov. V letu 2023 je Marprom za opravljanje storitve JPP dodatno nabavil 5 dizelskih avtobusov EURO VI. V letih 2024 in 2025 je Marprom nadaljeval z vlaganjem v okolju prijaznejši vozni park in izvedel naročilo dodatnih 9 električnih avtobusov. V letu 2025 in 2026 se nadaljuje trend nakupa novih avtobusov in investitor bo zopet vložil v nakup 10 električnih avtobusov.

MO Maribor, ki ima pristojnosti glede zagotavljanja gospodarske javne službe po Odloku o načinu izvajanja gospodarske javne službe linijski prevoz v mestnem prometu, se je odločila za investicijo v nakup novih vozil zaradi starosti in iztrošenosti voznega parka. Kljub rednemu vzdrževanju avtobusov, določenih vozil zaradi starosti in števila prepeljanih kilometrov, ni mogoče usposobiti za normalno obratovanje oz. bi bilo to vzdrževanje stroškovno nevzdržno in neracionalno.

Investitor pri odločitvah o nabavah avtobusov sledi:

- izboljšati konkurenčnost in kakovost JMPP, slediti tehničnemu napredku in tako ugoditi visokim pričakovanjem uporabnikov
- racionalizirati stroške poslovanja izvajalca mestnega prometa Javnega podjetja Marprom d.o.o.
- zmanjšati obremenitve okolja, saj je v strukturi voznega parka,
- ponuditi do okolja prijazna vozila, katera kot pogonsko gorivo uporabljajo čistejšo alternativo (stisnjen zemeljski plin CNG, priključni električni hibridni pogon ali el. energijo) konvencionalnemu naftnemu avtomobilskemu gorivu.

Upravljavec JP Marprom d.o.o. je imel na dan 30. 10. 2024 za izvajanje JMPP v upravljanju vozni park 86 vozil. Povprečna starost voznega parka znaša 8,2 leta. Starost voznega parka prikazuje naslednja tabela.

Tabela 5: Starost voznega parka

Leto	št.	%	Leto	št.	%
<1 leto	5	5,81%	>11 let	4	4,65%
>1 leto	4	4,65%	>12 let	2	2,33%
>2 leti	11	12,79%	>13 let	4	4,65%
>3 leta	0	0,00%	>14 let	5	5,81%
>4 leta	1	1,16%	>15 let	1	1,16%
>5 let	1	1,16%	>16 let	1	1,16%
>6 let	6	6,98%	>17 let	2	2,33%
>7 let	13	15,12%	>18 let	3	3,49%
>8 let	8	9,30%	>19 let	0	0,00%
>9 let	8	9,30%	>20 let	0	0,00%
>10 let	5	5,81%	>21 let	2	2,33%
			<b>TOTAL</b>	<b>86</b>	<b>100,00%</b>

57 avtobusov oz. 66,28 % je starih do 10 let, 29 vozil oz. 33,72 % je starejših od 10 let.

V naslednji preglednici je prikazana struktura voznega parka skladno z okoljskimi EURO standardi, ki jih predpisujejo UITP Sort 1, Sort 2 (Standard on-road test cycles) metodologija za meritve porabe goriva avtobusov v javnem transportu.

Tabela 6: Okoljska struktura voznega parka

Znamka	Število	%
EI	14	16,28%
EURO 3	4	4,65%
EURO 4	5	5,81%
EURO 5	11	12,79%
EURO 5 EEV	2	2,33%
EURO 6	50	58,14%
<b>Skupaj</b>	<b>86</b>	<b>100,00%</b>

Ne glede na delne posodobitve voznega parka v letih od 2017 do 2024 v katerih je bila opravljena nabava različnih vozil z nizkimi emisijami. Vozni park je še vedno problematičen iz okoljskega vidika, saj ima 9 vozil oz. 10,47 % okoljsko neprimeren standard (EURO 4 in manj).

Avtobusni vozni park ima pestro paleto vozil, kar je razvidno iz naslednje tabele.

*Tabela 7: Struktura voznega parka*

Znamka	Število	%
Eagle	1	1,16%
Esagono	3	3,49%
HEULIEZ	1	1,16%
IRISBUS	1	1,16%
ISUZU	3	3,49%
IVECO	42	48,84%
Kutsenitc	1	1,16%
Man	2	2,33%
Mercedes	8	9,30%
NEOPLAN	5	5,81%
Renault	18	20,93%
Scania	1	1,16%
<b>Skupaj</b>	<b>86</b>	<b>100%</b>

Večina obstoječih avtobusov (58 vozil oz. 67,4 %) uporablja dizel kot pogonsko gorivo, 14 vozilo oz. 16,3 % vozi na električni pogon, 13 vozil oz. 15,1 % CNG in 1 vozilo oz. 1,2 % voznega parka pa uporablja hibridni pogon.

*Tabela 8: Pogonska goriva voznega parka*

Gorivo		Število	%
DIESEL	D2	58	67,4%
CNG	CNG	13	15,1%
ELEKTRIKA	EI	14	16,3%
HYBRID	DHY	1	1,2%
<b>Skupaj</b>		<b>86</b>	<b>100%</b>

Z nakupom 10 električnih vozil bi v vozni park uvedli okolju bolj prijazen način prevoza potnikov.

Potreba po posodobitvi in povečanju voznega parka mestnega potniškega prometa se kaže tudi v povečanju števila potnikov. To je v obdobju od leta 2012 do 2017 naraščalo za približno 1 % letno. Do leta 2019 je ostalo na enakem nivoju kot leta 2015.

*Tabela 9: Gibanje števila potnikov mestnem potniškem prometu<sup>3</sup>*

MPP	2015	2016	2017	2018	2019
Število potnikov	3.966.383	3.932.356	3.933.718	3.958.039	3.998.502
MPP	2020	2021	2022	2023	2024
Število potnikov	1.979.577	2.464.769	3.787.145	4.500.143	3.402.126 <sup>4</sup>

<sup>3</sup> Vir: Letno poročilo za leti 2022 in 2023 podjetja Marprom d.o.o. in interni podatki upravljavca.

<sup>4</sup> Podatek velja od januarja do septembra 2024.

V zadnjih petih letih je število potnikov v mestnem potniškem prometu (MPP) občutno nihalo, predvsem zaradi vplivov pandemije COVID-19. Leta 2020 je število potnikov močno upadlo na 1.979.577, nato se je leta 2021 rahlo zvišalo na 2.464.769. V letu 2022 je sledilo hitro okrevanje na 3.787.145 potnikov, kar kaže na postopno vračanje povpraševanja, ki je v letu 2023 doseglo vrhunec z 4.500.143 potniki, kar je preseгло vrednosti iz obdobja pred pandemijo. V letu 2024 je po devetih mesecih že zabeleženih 3.402.126 potnikov, kar nakazuje, da bi lahko letna vrednost ponovno dosegla in morda celo preseгла rezultate iz leta 2023, če se trenutni trend nadaljuje.

V letu 2023 je Marprom d.o.o. v sodelovanju z Mestno občino Maribor prenovil mestni potniški promet z vključitvijo treh novih električnih avtobusov v vozni park. Na lokaciji servisnih delavnic na Pobrežju je uredil tudi polnilno postajo za nočno polnjenje električnih vozil.

Lani je Marprom d.o.o. prevzel novo specializirano vozilo za odvoz vozil, ki je najeto za obdobje petih let. Prav tako je obnovil strojno opremo na ograjenih parkiriščih, kar vključuje nove terminale za vstop in izstop, zapornice in avtomatske blagajne. Nova oprema omogoča brezkontakten prihod in odhod s parkirišč. Konec leta je začel s pripravo dokumentacije za preureditev parkirišča na Koroški cesti (pri študentskem kampusu) v P+R parkirišče.

Leta 2022 je Marprom d.o.o. začel s projektom posodobitve žičniških naprav in vzpostavitve outdoor centra Maribor – Areh, ki ga je v letu 2023 uspešno zaključil.

Na avtobusni postaji je Marprom d.o.o. zaključil prenavo sanitarij, vzpostavil plačljive sanitarije ter obnovil talne oznake na prometnih površinah avtobusne postaje Maribor.

Za večjo privlačnost javnega prevoza v Mariboru je na avtobusih in na nekaterih avtobusnih postajališčih na voljo brezplačen dostop do Wi-Fi omrežja, mnogo avtobusnih postajališč pa je opremljenih z digitalnimi zasloni, ki napovedujejo prihode avtobusov.

### ***Predvidena dinamika obnove voznega parka***

V skladu s planom investitorja za leti 2025 in 2026 je predviden nakup 10 električnih avtobusov z namenom posodobitve voznega parka javnega potniškega prometa na:

- a. obnovo oz. zamenjavo obstoječega voznega parka (tehnično-tehnološki vzrok)
- b. **nakup vozil zaradi razširitve flote vozil in ponudbe (bolj kakovostna ponudba JMPP)**

Program obnove voznega parka predvideva nabavo okolju in potnikom prijazna vozila v skladu z Uredbo vlade o zelenem javnem naročanju. Merilo »ocena stroškov v življenjski dobi vozila« in se izrecno sklicuje na EU direktivo 2009/33/ES o "spodbujanju čistih in energijsko učinkovitih vozil za cestni prevoz".

V letih 2025 in 2026 želi investitor posodobiti vozni park in tako prispevati k zmanjšanju izpustov v mestu Maribor, zato namerava nabaviti **10 avtobusov na električni pogon**.

Okvirna vrednost investicije v nakup 10 novih prevoznih sredstev za mestni potniški promet na električni pogon je cca 7.058.000 EUR (brez DDV).



## 4.2 Razlogi za investicijsko namero s prikazom predvidenih potreb

---

V voznem parku mestnega potniškega prometa (JMPP) je več kot 33 % vozil starejših od 10 let, kar predstavlja enega največjih izzivov pri zagotavljanju kakovostne storitve javnega prevoza. Starejši avtobusi so dotrajani, zanesljivost obratovanja je zmanjšana, hkrati pa vozila ne ustrezajo sodobnim zahtevam potnikov in okoljskim standardom. Zaradi oteženega vstopanja, pomanjkanja klimatskih naprav ter visoke stopnje hrupa in izpustov, ta vozila odvrčajo potnike od uporabe javnega prevoza in niso konkurenčna osebnim avtomobilom.

Kljub rednemu vzdrževanju avtobusov se ob povečani starosti in kilometrini vozil vzdrževalni stroški povečujejo, kar dolgoročno postane nevzdržno. Mnogo vozil bi bilo potrebno obsežno obnoviti, kar pa je stroškovno neučinkovito, saj bi bili stroški obnove skoraj enaki nakupu novih vozil. Posodobitev voznega parka bo zato prispevala k zmanjšanju obratovalnih stroškov in izboljšala zanesljivost storitev JMPP.

Povprečna starost voznega parka JP Marprom d.o.o., ki trenutno upravlja 86 avtobusov, znaša 8,2 leta. Kljub zadnjim vlaganjem v nakup novih vozil vozni park še vedno ne dosega optimalne strukture in okoljske primernosti. Starost in neustrezna struktura voznega parka tako omejujeta konkurenčnost in privlačnost javnega prevoza v primerjavi z osebnimi vozili.

Cilj investicije je povečati konkurenčnost in kakovost storitev JMPP, prilagoditi vozni park sodobnim tehničnim standardom, izboljšati zadovoljstvo potnikov ter hkrati racionalizirati stroške poslovanja izvajalca mestnega prometa. S tem bo Marprom lahko ponudil okolju prijaznejšo alternativo, saj bodo električni avtobusi zmanjšali emisije toplogrednih plinov, hrup in negativne vplive na okolje.

Občina Maribor sledi viziji trajnostnega razvoja, kar vključuje oblikovanje privlačnega, dostopnega in okolju prijaznega javnega potniškega prometa. V skladu s Celostno prometno strategijo mesta Maribor je investicija v posodobitev JMPP ključna za izboljšanje dostopnosti, zmanjšanje okoljskega onesnaževanja in povečanje prometne varnosti.

Investicija v električne avtobuse je tudi skladna z Odlokom o načrtu za kakovost zraka na območju Mestne občine Maribor, ki predvideva ukrepe za zmanjšanje emisij in zagotavljanje kakovosti zraka v skladu z zakonodajo o varstvu okolja. Posodobitev voznega parka z vozili z nizkimi emisijami tako predstavlja nujen korak k izpolnjevanju okoljskih ciljev in zagotavljanju trajnostnega urbanega prevoza za mesto Maribor.

### 4.3 Usklajenost investicijskega projekta z razvojnimi dokumenti

---

Investicija v nakup 10 novih avtobusov za mestni potniški promet na električni pogon je usklajena s strategijami in politikami na ravni EU ter na državni, regionalni in lokalni ravni.

#### *Dokumenti na ravni EU:*

Uredba (EU) št. 1315/2013 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU

*Projekt sledi ciljem navedene uredbe, ki v 33. členu pravi:*

*»Da bi se celovito omrežje nenehno prilagajalo razvoju in uvajanju inovativnih tehnologij, je cilj zlasti:*

- podpirati in spodbujati dekarbonizacijo prometa s preходом na inovativne in trajnostne prometne tehnologije;*
- omogočiti dekarbonizacijo vseh načinov prevoza s spodbujanjem energetske učinkovitosti, uvajati alternativne pogonske sisteme in sisteme za oskrbo z električno energijo ter zagotavljati ustrezno infrastrukturo. Takšna infrastruktura lahko obsega omrežja in druge zmogljivosti, potrebne za oskrbo z energijo, lahko upošteva vmesnik infrastruktura–vozilo in lahko vključuje telematske aplikacije;...«*

#### *Dokumenti na nacionalni ravni:*

- 1. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, junij 2017**
- 2. Uredba o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 51/17, 64/19, 121/21 in 132/23)**

#### **Ad 1) Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030**

Vlada Republike Slovenije je leta 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v RS (Strategija). Ročnost večine ukrepov v Strategiji je do leta 2030. So pa v njej prikazani tudi nekateri nujni ukrepi po tem letu, ker je to zahtevala celovitost prikaza obravnavane problematike. Leta 2016 pa sta Vlada RS in Državni zbor RS sprejela Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (Nacionalni program). S tem sta bila prvič v samostojni Sloveniji sprejeta nujna in ključna dokumenta za uspešen razvoj prometa v naši državi. Strategija je prvi dokument, ki prometni sistem obravnava celovito, kar zagotavlja večjo sinergijo pri doseganju ciljev prometne in prostorske politike države ter drugih politik ter boljši nadzor nad vplivom prometa na okolje in gospodarstvo.

V zadnji Beli knjigi je Evropska komisija sprejela načrt, ki obsega pobude s ciljem izgraditi konkurenčen transportni sistem, ki bo povečal mobilnost ter odpravil ovire na ključnih področjih. Novi načrt evropskega prometnega območja je namenjen povečanju mobilnosti in nadaljnjemu povezovanju evropskih prometnih omrežij. Dokument še naprej krepi skrb za varovanje okolja in postavlja naslednje cilje na področju zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov na splošno na področju prometa:

- do leta 2030 zahteva 20 % zmanjšanje pod raven leta 2008,

- do leta 2050 zahteva vsaj 70 % zmanjšanje pod raven leta 2008.

Bela knjiga postavlja naslednje mejnike:

do leta 2030:

- v mestih–prepoloviti uporabo avtomobilov s »konvencionalnim gorivom« v mestnem prometu in vzpostaviti logistiko brez CO<sub>2</sub>;

do leta 2050:

- v mestih–odprava avtomobilov s »konvencionalnim gorivom«;
- predvideni ukrepi za spodbujanje naložb v prometno infrastrukturo in spremembo prometnih vzorcev na področju potniškega in tovornega prometa so usmerjeni v krepitev gospodarske konkurenčnosti in zaposlovanja. Načrt se osredotoča na mestni in medmestni promet ter potovanja na dolge razdalje.

Mestni promet bo temeljil na javnem potniškem prometu s povečanjem pogostosti storitev ter pešačenjem in kolesarjenjem. V mestih pa bodo prisotna manjša lažja specializirana vozila za potnike, ki bodo na alternativne pogone in goriva ter bodo uporabljala nove tehnologije. Za doseg ciljev bodo mesta oblikovala načrte mobilnosti v mestih.

## **Ad 2) Uredba o zelenem javnem naročanju**

Ta uredba ureja zeleno javno naročanje, pri katerem naročnik naroča blago, storitve ali gradnje, ki imajo v primerjavi z običajnim blagom, storitvami in gradnjami v celotni življenjski dobi manjši vpliv na okolje in zagotavljajo varčevanje z naravnimi viri, materiali in energijo ter imajo enake ali boljše funkcionalnosti.

Namen te uredbe je zmanjšati negativen vpliv na okolje z javnim naročanjem okoljsko manj obremenjujočega blaga, storitev in gradenj, izboljšati okoljske značilnosti obstoječe ponudbe in spodbujati razvoj okoljskih inovacij in krožno gospodarstvo ter dajati zgled zasebnemu sektorju in potrošnikom.

### ***Dokumenti na regionalni in lokalni ravni:***

3. **Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Celostna prometna strategija mesta Maribor**, junij 2015
4. **Trajnostna urbana strategija Maribor 2023-2035**, december 2023
5. **Strategija energetske učinkovite večnamenske polnilne infrastrukture za javni potniški promet v Mariboru**, december 2022

## **Ad 3) Celostna prometna strategija mesta Maribor (2015)**

V letu 2015 je MS MO Maribor sprejel Celostno prometno strategijo mesta Maribor (CPS MOM). Osrednji cilj CPS MO Maribor je približati mesto Maribor k uravnoveženju družbenem enakosti, kakovostjo okolja in gospodarskim razvojem. Z v dokumentu predlaganim pristopom k načrtovanju prometa lahko občina nadgradi obstoječe strateške dokumente. S sprejetjem tega dokumenta naj bi se namreč šele začel dolgoročni proces celostnega in trajnostnega načrtovanja ter upravljanja mestnega prometnega sistema. CPS in TUS sta dokumenta, ki se smiselno dopolnjujeta v predlogu izvajanja ukrepov za trajnostni razvoj ter v ciljih, ki jih oba dokumenta zasledujeta.

Investicija je usklajena s četrtem stebrom Celotne prometne strategije mesta Maribor, ki se nanaša na oblikovanje ponudbe privlačnega javnega potniškega prevoza in kjer je izpostavljeno, da je za zagotavljanje privlačnega javnega potniškega prevoza, vzpostaviti kakovostne ponudbe. Kakovostna ponudba mora temeljiti na reorganizaciji in intenzifikaciji omrežja, prioritetnem vodenju javnega potniškega prevoza v cestnem omrežju, na novih udobnih, zmogljivih in okolju prijaznih vozilih ter na informacijski podpori sistema in ozaveščanja prebivalcev.

Ukrepi za uresničevanje vizije Celostne prometne strategije mesta Maribor predvideva na področju javnega potniškega prevoza devet sklopov ukrepov:

- Oblikovanje Strategije razvoja JPP (občina bo pripravila izboljšano Strategijo razvoja JPP, ki bo vključevala tudi modele podeljevanja nalog, upravljanja s postajo in postajališči ter vlogo posameznih ponudnikov JPP).
- Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prevoza (omrežje prog javnega potniškega prevoza bo na novo definirano in bistveno poenostavljeno).
- Zagotovitev stabilnega financiranja (uvedba nacionalne integrirane vozovnice ter iskanje lokalnih, državnih, evropskih in drugih virov sofinanciranja dejavnosti).
- Prenova voznega parka mestnega avtobusa (pospešeno prenavo voznega parka se bo izvedla z zmogljivimi nizkopodnimi in nizko-emisijskimi avtobusi, in s povečanjem flote bomo omogočili zvišanje frekvence na glavnih progah, kar zahteva vsaj 10 dodatnih avtobusov).
- Povečanje konkurenčnosti javnih prevozov (potovalne hitrosti v Mariboru so nizke in netočnost prevozov onemogoča potnikov pravočasno prihajanje na postajališča, kar bo občina reševala z vzpostavljanjem rumenih voznih pasov).
- Prenova avtobusnih postajališč (prenova bolj frekventnih postajališč s prikazovalniki prihodov, klopmi za čakanje ter informacijami v več jezikih, ki bodo prilagojene tudi za slepe in slabovidne).
- Vzpostavitev javnega prometa po sistemu prevozov na klic (območja z nižjo gostoto poselitve v zaledju bodo opremili z linijami JP po sistemu prevoz na klic in s tem opravili socialno izključenost ljudi, ki nimajo dostopa do avtomobila).
- Integracija potovalnih načinov in vrst javnega prevoza (dostop do postajališč JPP bo občina opremila s parkirišči za kolesa in z vzpostavljanjem in opremljanjem parkirišč P+R pri postajališčih ter ob glavnih vpadnicah na robu mesta).
- Izboljšanje podobe javnega prevoza (vzpostavitev različnih poti za zbiranje podatkov o zadovoljstvu uporabnikov in predlogov za izboljšanje).

#### **Ad 4) Trajnostna urbana strategija Maribor 2023-2035, december 2023**

**Mestna in primestna trajnostna mobilnost:** za javni potniški promet (avtobusni promet) v Mestni občini Maribor so značilne tako systemske, upravljavske in tudi tehnične težave, kar povzroča njegovo nekonkurenčnost in neatraktivnost v primerjavi z avtomobilom. Kljub nekaterim prenovitvam (informacijska tehnologija, postajališča, delna prenova voznega parka) glavne težave JPP ostajajo in se izkazujejo v naslednjih prvinah:

- neprilagojenost sistema prog glede na strukturo mesta, migracijske dnevne tokove prebivalcev, ki zajemajo dostopnost delovnih mest, interesnih dejavnosti in robov mesta;
- neatraktivnost sistema glede na frekventnost voženj JPP, sorazmeren dolg potovalni čas glede na merilo mesta zaradi neoptimizirane sheme prog in določene tehnične neprilagojenosti (avtobusi niso prilagojeni kolesarjem ...);

- čeprav je v letu 2019 kar 20 avtobusov (od skupno 67) uporabljalo okolju prijazna goriva (17 CNG, 2 elektrika, 1 hibrid), JPP ne predstavlja ustrezne alternative avtomobilu, saj število prepeljanih potnikov ostaja v obdobju zadnjih šestih let na istem nivoju<sup>5</sup>.

### ***Prednostna usmeritev 3.2: Trajnostna mobilnost***

Pešačenje in kolesarjenje predstavljata nepogrešljivi sestavni deli prometnega sistema mesta in temeljita na načelih trajnostne mobilnosti. Predvidena je priprava in izvedba celovitega kolesarskega omrežja v Mestni občini Maribor z navezavo na nacionalna in evropska kolesarska omrežja. Ob tem je pomembno vzpostaviti hiter, točen, zanesljiv, udoben, dostopen in integriran javni potniški promet in izvajati ukrepe za njegovo izboljšanje predvsem na segmentu časovne dostopnosti, kot npr. zmanjševanje intervalov voženj in povečanje potovalnih hitrosti avtobusov. Za dopolnitev osnovnega podsistema javnega avtobusnega potniškega prometa se ob upoštevanju predpisov, ki urejajo plovnost, vzpostavi redna linijska plovna pot po reki Dravi med Mariborskim otokom in dvoetažnim mostom z več postajališči na levem in desnem bregu reke Drave. Železnica mora postati ne samo povezava z drugimi večjimi mesti, temveč tudi primestna železnica. Ključni ukrepi:

- Prenova občinske celostne prometne strategije mesta.
- Regijska celostna prometna strategija.
- Razširitev sistema delitve koles na celotno mesto (Mbajk in E-bike).
- Izgradnja manjkajočega mestnega kolesarskega omrežja.
- Ureditev dodatnih stojal za kolesa in zaprtih kolesarnic.
- Ureditev manjkajočih pločnikov in peš povezav.
- Prenova avtobusnih linij JPP.
- Ureditev JPP na reki Dravi.
- Širitev (hitrih) električnih polnilnic.
- Širjenje postaj deljenja avtomobila (car sharing).
- Gradnja dvigal za premagovanje višinskih razlik.
- Promocija trajnostne mobilnosti.

Ključni ukrepi države:

- Izgradnja državnih kolesarskih povezav (Dravska kolesarska pot in Eurovelo 9).
- Nadgradnja železniške proge Maribor–Ruše in ureditev postajališč.
- Izboljšanje časovne dostopnosti javnega potniškega prometa (vlaki).
- Ureditev Uredbe o plovnosti na reki Dravi.
- Sofinanciranje izvajanja JPP.

### **Ad 5) Strategija energetske učinkovite večnamenske polnilne infrastrukture za javni potniški promet v Mariboru**

Strategija energetske učinkovite večnamenske polnilne infrastrukture za javni potniški promet v Mariboru (2022) Strategija (SEPI) naslavlja izzive vzpostavitve mobilnostnih in logističnih točk v mestu z vidikov obnovljivih virov energije (fotovoltaika), vzpostavitvi večnamenske polnilne infrastrukture za vse vrste električnega prometa (E-dostavna vozila, e avtobusi, žičnica, železnica,

<sup>5</sup> Vir: OPVO MOM 2030

e-car sharing, e-kolesa itd.) s statičnim polnjenjem in tudi možnostjo uvedbe dinamičnega polnjenja ("trolejbus" sistem). Pri prenovi CPS je smiselno vključiti tudi področje polnilne infrastrukture in obnovljivih virov energije.

Nadaljnje strategije določa prioritete linije za elektrifikacijo in v skladu z izkušnjami na elektrificirani progi 6 predvideva koncepte polnjenj za obstoječe omrežje za preostale linije:

*Tabela 10: Linije za elektrifikacijo*

Prioriteta	Linija	Dnevno število prevoženih km na bus	Priporočena tehnologija polnjenja in tip baterije	Kapaciteta baterije	Število hitrih polnilnic	Število avtobusov
1	1	218	Hitro, LTO baterija	100 - 150 kWh	2 (na začetni in končni postaji)	5
2	6	246	Hitro, LTO baterija	100 - 150 kWh	2 (na začetni in končni postaji)	4
3	2	250	Hitro, LTO baterija	100 - 150 kWh	2 (na začetni in končni postaji)	3
4	18	320	Hitro, LTO baterija	100 - 150 kWh	2 (na začetni in končni postaji)	3
5	12	307	Hitro, LTO baterija	100 - 150 kWh	2 (na začetni in končni postaji)	3
6	3	306	Hitro, LTO baterija	100 - 150 kWh	/	3
7	15	311	Hitro, LTO baterija	150 - 200 kWh	2 (na začetni in končni postaji)	2
8	21	184	Nočno, NiHM baterija	200 - 250 kWh	/	3
9	4	452	Hitro, LTO baterija	150 - 200 kWh	1	2
10	16	363	Hitro, LTO baterija	150 - 200 kWh	2 (na začetni in končni postaji)	2
11	7	211	Hitro, LTO baterija	100 - 150 kWh	1	2
12	8	108	Nočno, NiHM baterija	200 - 250 kWh	/	4
13	19	256	Hitro, LTO baterija	100 - 150 kWh	1	2
14	13	178	Nočno, NiHM baterija	100 - 150 kWh	/	1
15	9	390	Hitro, LTO baterija	150 - 200 kWh	1	1
16	20	510	Hitro, LTO baterija	100 - 150 kWh	1	1
17	17	150	Nočno, NiHM baterija	200 - 250 kWh	/	1
18	10	135	Nočno, NiHM baterija	200 - 250 kWh	/	1

## 5 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

### 1. Tržna pozicija in narava storitev podjetja

Javno podjetje Marprom d.o.o. opravlja storitve JMPP kot obvezno gospodarsko javno službo v Mestni občini Maribor (MOM). Dejavnost je prvenstveno usmerjena v zagotavljanje kakovostnega, dostopnega in cenovno sprejemljivega prevoza za vse prebivalce občine, pri čemer deluje kot monopolist na tem področju. Poleg osnovne dejavnosti podjetje izvaja tudi tržne dejavnosti, ki niso del obvezne javne službe, vendar omogočajo dodatne prihodke in prispevajo k večji produktivnosti.

### 2. Finančna analiza preteklega poslovanja

Podjetje Marprom d.o.o. opravlja svoje dejavnosti na območju Mestne občine Maribor. V tabeli v nadaljevanju je prikazano poslovanje podjetja v preteklih letih.

Tabela 11: Poslovanje podjetja v letu 2022, v EUR

Leto 2022	Javni mestni potniški promet	Ostali prevozi, tržna dejavnost	Skupaj
Prihodki	12.285.104,84	374.088,65	12.659.193,49
Odhodki	12.374.723,01	269.265,75	12.643.988,76
<b>Poslovni izid</b>	<b>-89.618</b>	<b>104.822,90</b>	<b>15.204,73</b>

Tabela 12: Poslovanje podjetja v letu 2023, v EUR

Leto 2023	Javni mestni potniški promet	Ostali prevozi, tržna dejavnost	Skupaj
Prihodki	13.338.165,16	402.999,75	13.741.164,91
Odhodki	13.413.433,39	334.324,58	13.747.757,97
<b>Poslovni izid</b>	<b>-75.268,23</b>	<b>68.675,57</b>	<b>-6.593,06</b>

Ker gre z investicijo le za posodobitev dotrajanega voznega parka, bistvene spremembe prihodkov niso načrtovane. Prav tako je predvidena ohranitev cen vozovnic na sedanji ravni.

### 3. Vpliv investicije na poslovanje

Ker se investicija osredotoča na posodobitev dotrajanega voznega parka, podjetje ne pričakuje bistvenih sprememb v prihodkih. Investicija torej ne predvideva povečanja cen vozovnic, kar je ključna strateška odločitev zaradi ohranjanja dostopnosti javnega prevoza. Posodobitev z novimi električnimi avtobusi prinaša dolgoročne finančne koristi, kot so nižji stroški vzdrževanja in energije, ki bodo prispevali k racionalizaciji stroškov poslovanja in zmanjšanju letnih izgub pri osnovni dejavnosti JMPP.

### 4. Pričakovani tržni in družbeni učinki investicije

Posodobitev voznega parka ne le izboljšuje operativno učinkovitost, temveč tudi povečuje privlačnost in konkurenčnost JMPP v primerjavi z osebnimi vozili. Cilj investicije je torej predvsem zagotavljanje večje zadovoljnosti potnikov, zmanjšanje vplivov na okolje ter prispevek k

trajnostni mobilnosti, kar je skladno s cilji občine in evropskimi strategijami za zmanjšanje emisij. Kljub neprofitnemu namenu investicije lahko z učinkovitejšo uporabo virov in privlačnejšo storitvijo pričakujemo dolgoročno stabilizacijo poslovnega izida v javnem prevozu.

Investicija je usmerjena v povečanje trajnostne konkurenčnosti JMPP in racionalizacijo stroškov delovanja, saj predstavlja pomemben prispevek k zagotavljanju trajnostne mobilnosti v MOM. Čeprav finančno gledano ne prinaša povečanih prihodkov, so tržni in družbeni učinki investicije, kot so znižanje stroškov, zmanjšanje emisij in izboljšanje kakovosti storitev, ključni za doseganje strateških ciljev občine.

## 6 TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL

### 6.1 Vrsta investicije

---

Investicija v nakup novih avtobusov z nizkimi emisijami za mestni potniški promet pomeni vlaganja v prometno infrastrukturo v mestu Mariboru. Obenem investicija pomeni posodobitev voznega parka, zmanjšanje onesnaženosti v mestu, znižati stroške vzdrževanja vozil, povečanje privlačnosti javnih prevozov občanom in povečanju števila uporabnikov javnega mestnega potniškega prometa.

#### 6.1.1 Opredelitev osnovnih tehnično - tehnoloških rešitev v okviru investicije

---

Predmet investicije je delna modernizacija in obnova voznega parka z nakupom 10 avtobusa za mestni potniški promet na električni pogon. Avtobusi bodo služili za izvajanje JMPP.

Električna energija je nosilec energije za napajanje različnih električnih avtobusov. Ti avtobusi delujejo z različnimi stopnjami elektrifikacije, ki so odvisni od konfiguracije pogonskega sistema. Glavna razlika med temi tehnologijami je vir energije za električni motor. Avtobusi lahko hranijo elektriko na krovu ali pa se napajajo iz zunanjega vira. Avtobusi, ki shranjujejo električno energijo, so električni avtobusi v katerih električni motor pridobiva energijo iz vgrajenega akumulatorja. V drugem primeru se električna energija napaja iz stika z zunanjimi viri energije. Na primer, nadzemne žice, kot v trolejbusu, ali z brezkontaktnimi vodniki na tleh.

Avtobusi, ki vozijo na električno energijo, se štejejo za najčistejšo tehnologijo, ki je trenutno na voljo na trgu in proizvaja ničelne lokalne emisije, zato imajo največji vpliv na kakovost zraka.

Predvidene minimalne tehnične zahteve so navedene v nadaljevanju tega poglavja. Avtobusi bi naj poleg splošnih zahtev za vozila in pogojev iz splošnega pravilnika, ki ureja naprave in opremo vozil v cestnem prometu, izpolnjevali tudi posebne pogoje o ekoloških normah, ter naj bi imeli v celotni življenjski dobi manjši vpliv na okolje in enako ali boljšo funkcionalnost.

Navedeni okoljski standard je v okviru predvidenih zahtev sofinanciranja (tako nakup novih vozil, kakor ustrezni okoljski standard) ter zastavljenimi okoljskimi standardi in strategijami.

Tabela 13: Minimalni tehnični podatki za vozil

	Vozilo 1	Vozilo 2
<b>OSNOVNE DIMENZIJE VOZILA</b>		
Dolžina v m	12	18
Širina v m	2,5	2,5
Višina (skupaj s klimatsko napravo) v m	3,3	3,3
Število potniških mest	68	140
Kapaciteta sedežev	24	35

<b>MOTOR IN OSTALI PARAMETRI</b>		
Moč motorja	Sinhroni elektromotor 350 kW	Sinhroni elektromotor 416 kW
<b>ELEKTRIKA</b>		
Polnjenje	Nočno polnjenje	Priložnostno hitro polnjene s pantografom – do 450 KW
Baterija	NMC	NMC
Kapaciteta baterije	315 kWh	416 kWh
Vtičnica za polnjenje akumulatorjev	Za nočno polnjenje: CCS COMBO 2 - max. 100 kW	Za nočno polnjenje: CCS COMBO 2 – do 150 kW
<b>VZMETENJE VOZILA</b>	Zračno vzmetenje z uravnavanjem višine	Zračno vzmetenje z uravnavanjem višine
<b>ZAVORNI SISTEM</b>		
Zavore	Kolutaste zavore z zračnim nadzorom, zavorni sistem ABS-ASR in EBS	Kolutaste zavore z zračnim nadzorom, zavorni sistem ABS-ASR in EBS
<b>OSTALE ZAHTEVE</b>		
Sistem za znižanje nivoja vozila (kneeling)	Sistem za klečanje in dvigovanje	Sistem za klečanje in dvigovanje
Rampa - invalidski voziček	Rampa za invalide na centralnih vrati	Rampa za invalide na centralnih vrati
<b>OGREVANJE IN HLAJENJE VOZILA</b>	Webasto HVO ali gorivo (rezervoar 50 l) ali električni 20 kW	Webasto HVO ali gorivo ali električni 20 kW

Mestna občina Maribor je pridobila odločbo Eko sklada, št. 36043-15/2024 z dne 18. 9. 2024, za sofinanciranje nakupa 10 električnih avtobusov. Na podlagi te odločbe je občina upravičena do sofinanciranja 80 % upravičenih stroškov za posamezno vozilo, vendar ne več kot 600.000 EUR na posamezno vozilo. Skupni znesek sofinanciranja po odločbi znaša 5.294.400 €.

## 7 ANALIZA ZAPOSLENIH

### 7.1 Analiza zaposlenih delavcev »brez« investicije

---

Pri varianti brez investicije se investicija ne izvede, tako ta varianta ne vpliva na zaposlenost.

### 7.2 Analiza zaposlenih delavcev »z« investicijo

---

Investitor nakupa novih avtobusov za mestni potniški promet je Mestna občina Maribor. Odgovorna oseba MO Maribor je župan Aleksander Saša Arsenovič. Za strokovno spremljanje operacije s strani investitorja bo imenovana strokovno usposobljena ekipa, v kateri bodo vključeni tudi predstavniki upravljavca. V kolikor bo potrebno, bodo vključeni tudi ustrezno usposobljeni zunanji strokovnjaki.

Upravljavec investicije bo podjetje Marprom d.o.o.. V podjetju je bilo na dan 31. 12. 2023 v prometni operativi 299 zaposlenih, kar prikazuje tabla v nadaljevanju.

*Tabela 14: Število zaposlenih na dan 31.12.2023*

Področje dela	Število
Vodstvo	1
Skupne službe	1
Prodaja	12
Operativa / promet	170
Tehnika / vzdrževanje	16
Prevoz potnikov z žičnimi napravami	73
Mirojoči promet	21
Notranja kontrola	5
<b>Skupaj</b>	<b>299</b>

Investicija ne bo vplivala na spremembo števila delovnih mest, ugodno pa bo vplivala na počutje in zdravje voznikov. Zaradi boljših delovnih pogojev (udobnejša, varnejša šoferska kabina, ergonomski sedeži, manj hrupa) bo verjetno manj bolniških izostankov, vsekakor pa bo investicija zaradi vsega predhodno navedenega tudi pozitivno vplivala na zadovoljstvo zaposlenih.

## 8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA V STALNIH IN TEKOČIH CENAH S PRIKAZOM UPRAVIČENIH STROŠKOV PROJEKTA

Stroški nakupa vozil so ocenjeni glede na pretekle nabave avtobusov in cene ponudnikov ob upoštevanju osnovnih tehničnih parametrov vozil in glede na gibanja na globalnem trgu ponudnikov oziroma proizvajalcev mestnih potniških vozil (pridobljenih neformalnih ponudb investitorja). V oceni investicijske vrednosti nakupa avtobusov ni zajet 22% povračljiv DDV. Nakup avtobusov bo izveden v letu 2024 z izvedbo javnega naročila in 2025 s podpisom pogodbe, zato investicijska vrednost ni preračunana iz stalnih v tekoče cene, saj bodo stalne cene enake tekočim cenam. Dobava avtobusov bo izvedena v letu 2026 in tudi plačila bodo izvedena po dobavi avtobusov, zato vrednost investicije ni razdeljena več let.

V vseh nadaljnjih finančnih tabelah povračljivi DDV ni vključen v prikaz investicije vrednost. Ocena investicijskih stroškov znaša 8.610.760,00 EUR z DDV in 7.058.000,00 EUR brez DDV. .

*Tabela 15: Specifikacija investicijskih stroškov*

Parametri	Vrednost vozila	Število vozil	Skupaj vrednost
Vozilo kategorije M3, električni pogon (18 m)	860.000,00	4	3.440.000,00
Vozilo kategorije M3, električni pogon (12 m)	603.000,00	6	3.618.000,00
Vmesna vsota			7.058.000,00
Vrednost DDV			1.552.760,00
<b>Skupaj</b>			<b>8.610.760,00</b>

V nadaljevanju ne prikazujemo razdelitve na upravičene in neupravičene stroške, saj so vsi stroški nakupa električnih vozil upravičeni.

## 9 ANALIZA LOKACIJE

Maribor je drugo največje slovensko mesto in gospodarsko ter kulturno središče severovzhodne Slovenije. Njegov položaj v presečišču prometnih poti iz srednje v jugovzhodno Evropo ter iz zahodne srednje Evrope v Panonsko nižino mu je odmerjal dokajšnjo vlogo že v preteklosti, odmerja mu jo danes in mu jo bo bržčas še bolj v prihodnosti. Ker leži le osemnajst kilometrov od državne meje z Avstrijo, predstavlja prag v našo državo, pa tudi na Balkan.

Avtobusi na električni pogon bodo potnike prevažali po mestu Maribor. V Mestni občini Maribor, ki meri 147,5 m<sup>2</sup> je na dan 1.1.2024 živel 113.347 prebivalcev<sup>6</sup>.

Upravljaec JMPP je Javno podjetje Marprom, d.o.o., Ulica heroja Staneta 1, Maribor. Poslovni prostori uprave podjetja so na lokaciji avtobusne postaje Maribor, Mlinska ulica 1, servisne delavnice podjetja pa delujejo na ugodni lokaciji, ki se razteza na območju ob Tržaški cesti, blizu južne vpadnice v mesto Maribor in je odlično povezana z ostalimi deli mesta. Lokacija ima urejene dovoze in izvoze in primerne parkirne prostore.

Glede na naravo projekta je predstavljena le lokacija izvajanja dejavnosti, ki je omejena ne delovanje mestne občine Maribor, kjer je tudi sedež tako upravljavca kot investitorja.

---

<sup>6</sup> Vir: Republika Slovenija Statistični urad. SiStat. [Prebivalstvo po: OBČINE, POLLETJE, STAROST. SiteTitle \(stat.si\)](#)

## 10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE

Zastarela vozila v voznem parku investitorja so veliki onesnaževalci zraka. V enem delovnem dnevu prepelje mestni avtobus približno 250 km in porabi 500 kWh energije, ki jo dobi z zgorevanjem približno 100 kg dizelskega goriva v motorju. Pri tem porabi še 1.600 m<sup>3</sup> oz. 2.000 kg zraka. Pri procesu zgorevanja nastane 300 kg CO<sub>2</sub>. Če je nastal iz fosilnih goriv, pomeni, da se v okolje izloči dodaten CO<sub>2</sub>, ki ga rastline v procesu fotosinteze ne bodo porabile. Ta plin se dvigne v višje plasti troposfere (30 km nad zemeljsko površino) in povzroči učinek tople grede, ta pa segrevanje zemeljske površine in vse negativne pojave, ki sledijo. Zato je izredno pomembno, da avtobusi porabijo čim manj goriva, ker so tako tudi izpusti plinov manjši.

Poleg CO<sub>2</sub> nastane v motorju, zaradi nepopolnega zgorevanja, še CO, ki je pri večji koncentraciji smrtno nevaren plin, 2 kg dušikovih oksidov, nekaj ogljikovodikov in trdi delci (PM) oz. saje.

Dokazano je, da so plini, ki nastajajo pri zgorevanju dizelskega goriva, človeku nevarni in da saje povzročajo obolenja dihal in raka na pljučih. Z namenom zaščite okolja in ljudi ter čim večjim zmanjšanjem količine toksičnih plinov pri dizelskih motorjih, je Evropska skupnost sprejela serijo direktiv, ki predpisujejo maksimalne dopustne količine izpustov, ki jih imajo lahko vozila, ki se uporabljajo na področju Evropske unije. Ti standardi so za avtobuse označeni z rimskimi številkami (EURO I, EURO II, EURO III ...).

Z nabavo novih avtobusov se sledi sodobnejšim trendom, saj ne bo izpustov toplogrednih plinov, kot pri obstoječem voznem parku. Investicija sledi vsem sodobnim trendom in ima pozitiven vpliv na okolje.

Pri oceni okoljskega vpliva investicije v nakup električnih avtobusov, se kaže, da bo vpliv na okolje ugodno.

Tabela 16: Matrika za zeleno proračunsko označevanje

Oznaka projekta	Ugoden	Mešan	Neugoden	Nevtralen	Neznan
	x				
Okoljski cilji	Vpliv	Pojasnilo vpliva			
1. blažitev podnebnih sprememb	+2	Električni avtobusi neposredno prispevajo k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, saj ne oddajajo CO <sub>2</sub> med obratovanjem. To ima pozitiven vpliv na zmanjšanje podnebnih sprememb.			
2. prilagajanje podnebnim spremembam	+2	Električni avtobusi omogočajo bolj trajnostno mobilnost in zmanjšujejo onesnaženje zraka, kar lahko prispeva k večji odpornosti mestnih območij proti podnebnim spremembam. Vpliv je pozitiven, vendar omejen.			
3. trajnostna raba in varstvo vodnih in morskih virov	0	Investicija nima neposrednega vpliva na vodne vire, saj avtobusi ne prispevajo k povečani porabi ali onesnaženju vode. Vpliv je nevtralen.			

4. prehod na krožno gospodarstvo	0	EU spodbuja podjetja k uporabi trajnostnih praks, kot je uporaba trajnostnih materialov in recikliranje, kjer je mogoče, vendar zaradi narave investicije vpliv ostaja omejen.
5. preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja	+2	Električni avtobusi zmanjšujejo emisije onesnaževal, kot so PM10 in NOx, ter tako zmanjšujejo onesnaženje zraka, kar pozitivno vpliva na kakovost zraka in zdravje prebivalcev.
6. varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov	0	Investicija v električne avtobuse nima neposrednega vpliva na biotsko raznovrstnost in ekosisteme, saj vozila delujejo na obstoječih prometnih poteh. Vpliv je nevtralen.

Investicija v električne avtobuse ima večinoma pozitiven vpliv, predvsem na blažitev podnebnih sprememb in preprečevanje onesnaženja, ter nevtralen vpliv na druge okoljske cilje.

## 11 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE

Aktivnosti izdelave investicijske dokumentacije, javno naročilo in sklenitev pogodbe z izbranim ponudnikom se bodo izvedli v letu 2025. Nakup 10 novih avtobusov na električni pogon za mestni potniški promet bo potekal v letih 2025 in 2026. Plačilo avtobusov se bo izvedlo v letu 2026. Investicijska vrednost skupaj z investicijsko dokumentacijo znaša 8.610.760,00 EUR s povračljivim DDV. V naslednji tabeli je prikazana dinamika izvedbe investicije po vrstah stroškov.

Preračun stroškov v ni narejen iz stalnih v tekoče cene, na podlagi preverjanja cen in primerljivih ponudb iz preteklih javnih naročil avtobusov. Plačilo naročenih avtobusov pa se bo izvedbo tudi v letu 2025 in 2026, kar je vezano na samo dobavo avtobusov.

Predviden potek izvedbe investicije v nakup novih avtobusov za mestni potniški promet je prikazan v naslednji tabeli. Ocenjena vrednost investicije znaša 7.058.000,00 EUR.

Tabela 17: Pregled ocene investicijske vrednosti

Vrste stroškov	2025	2026	Skupaj brez DDV	DDV	Skupaj z DDV	Delež v %
Vozilo kategorije M3, električni pogon (18 m)	0,00	3.440.000,00	3.440.000,00	756.800,00	4.196.800,00	48,74%
Vozilo kategorije M3, električni pogon (12 m)	0,00	3.618.000,00	3.618.000,00	795.960,00	4.413.960,00	51,26%
<b>VSOTA</b>	<b>0,00</b>	<b>7.058.000,00</b>	<b>7.058.000,00</b>	<b>1.552.760,00</b>	<b>8.610.760,00</b>	

Tabela 18: Terminski načrt izvedba investicije

Oz.	Aktivnost	Obdobje (mesec, leto)
<b>Pred-investicijske aktivnosti</b>		
1.	Izdelava DIIP	oktober 2024
2.	Izdelava PiZ in IP	oktober - november 2024
3.	Izvedba javnega naročila	december 2024
4.	Sklenitev pogodbe z najugodnejšim ponudnikom	januar – februar 2025
<b>Izvedba investicije</b>		
5.	Nakup avtobusov (plačilo / dobava)	januar – marec 2026
6.	Uvedba vozil v promet	april – maj 2026

### 11.1 Organizacija vodenja projekta

Investitor je Mestna občina Maribor, odgovorna oseba investitorja je župan Aleksander Saša Arsenovič. Strokovno in operativno bo operacijo v nakup novih avtobusov na električni pogon spremljal Sektor za komunalo in promet. Projekt bo vodil projektni vodja, katerega naloge bodo:

- zagotoviti pripravo potrebne investicijske dokumentacije,
- izvesti javno naročilo,
- zagotoviti pripravo prijave za sofinanciranje nakupa električnih avtobusov,
- zagotoviti učinkovito izvedbo projekta,

- poročati o poteku investicije,
- zagotoviti koordinacijo vseh vključenih.

## 11.2 Analiza izvedljivosti projekta

---

### **Tehnični vidik**

Zaradi visokega povprečnega staranja voznega parka in vse pogostejših tehničnih okvar starejših avtobusov je nujna posodobitev s sodobnimi električnimi vozili, ki izpolnjujejo najnovejše standarde zanesljivosti, varnosti in učinkovitosti. Tehnična nadgradnja z novimi avtobusi omogoča večjo operativno zmogljivost, saj so nova vozila manj podvržena okvaram in zahtevajo manj vzdrževanja, s čimer je zagotovljeno nemoteno izvajanje mestnega potniškega prometa. Poleg tega električni avtobusi omogočajo tišje delovanje, kar prispeva k udobnejši in prijaznejši izkušnji za potnike. Modernizacija vključuje tudi prilagoditev infrastrukture, predvsem vzpostavitev polnilnih postaj, kar bo omogočilo optimalno delovanje novih električnih vozil.

### **Finančni vidik**

Investicija v električne avtobuse, čeprav na prvi pogled finančno obsežna, prinaša pomembne dolgoročne prihranke. Električni avtobusi imajo nižje obratovalne stroške, predvsem zaradi nižjih stroškov energentov (elektrika je pogosto cenejša od fosilnih goriv) in manjših potreb po vzdrževanju. Kljub višjim začetnim stroškom se pričakuje, da bo investicija sčasoma finančno upravičena zaradi nižjih stroškov vzdrževanja in daljše življenjske dobe vozil. Poleg tega pridobitev sredstev iz Eko sklada za sofinanciranje lahko močno zmanjša začetne stroške investicije, kar povečuje finančno izvedljivost projekta.

### **Okoljski vidik**

Prehod na električni pogon je eden ključnih korakov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in izboljšanje kakovosti zraka v urbanih območjih. Električni avtobusi, ki ne proizvajajo izpušnih emisij, bodo prispevali k zmanjšanju onesnaženosti zraka, zlasti delcev PM10 in drugih škodljivih snovi, kar neposredno vpliva na zdravje prebivalcev. Poleg tega so električna vozila tišja, kar prispeva k zmanjšanju hrupa v mestnem okolju. Investicija je skladna z lokalnimi in evropskimi okoljskimi cilji ter prispeva k trajnostnemu razvoju in podnebnim ciljem občine Maribor.

### **Socialni vidik**

Novi avtobusi bodo prispevali k izboljšanju dostopnosti javnega prevoza, saj so nizkopodni, kar omogoča lažji dostop za starejše, invalide in družine z majhnimi otroki. S tem se izboljšuje kakovost storitve mestnega potniškega prometa ter ustvarja enakopravnejše in vključujoče okolje za vse prebivalce. Poleg tega investicija v sodobna in prijazna vozila spodbuja uporabo javnega prevoza, kar prispeva k zmanjšanju prometa z osebni vozili in s tem k manjši prometni obremenitvi mestnih središč.

## 12 NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH

### 12.1 Načrt financiranja v tekočih cenah po virih financiranja in dinamiki

Ocenjena vrednost investicije znaša 7.058.000,00 EUR. Viri financiranja nakupa električnih avtobusov so naslednji:

- MO Maribor bo nakup financirala z lastnimi sredstvi v višini 1.763.600,00 EUR oz. 24,98%,
- z nepovratnimi finančnimi spodbudami v skladu z Odločbo o dodelitvi pravice do nepovratne finančne spodbude št. 36043-15/2024-5 Eko sklada z dne 18.9.2024, v višini 5.294.400,00 EUR oz. 75,01 %.

Tabela 19: Viri financiranja vrednosti investicije glede na posamezen avtobus

Parametri	Vrednot vozila	Višina nepovratne fin. spodbude EKOSKLADA		Število vozil	Vrednost subvencije EKO sklada
		80%	600.000		
Okvirna nabavna cena 12 m el. vozila	603.000,00	482.400,00		6	2.894.400,00
Okvirna nabavna cena 18 m el. vozila	860.000,00	0,00	600.000,00	4	2.400.000,00
					<b>5.294.400,00</b>

Tabela 20: Viri financiranja vrednosti investicije po letih

Postavka	Vrednosti po letih				SKUPAJ	Delež po viru
	2025	2026	2027	2028		
<b>Upravičeni stroški</b>	<b>0,00</b>	<b>7.058.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>7.058.000,00</b>	<b>100,00%</b>
EKO SKLAD	0,00	5.294.400,00	0,00	0,00	5.294.400,00	75,01%
MOM	0,00	1.763.600,00	0,00	0,00	1.763.600,00	24,99%
<b>Neupravičeni stroški</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00%</b>
Neupravičeni stroški	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%
<b>SKUPAJ STROŠKI</b>	<b>0,00</b>	<b>7.058.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>7.058.000,00</b>	<b>100,00%</b>
<b>Deleži po letih (%)</b>	<b>0,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>100,00%</b>	

### 13 PROJEKCIJA STROŠKOV IN PRIHODKOV POSLOVANJA

Investicija se nanaša na posodobitev dotrajanega voznega parka, zato se prihodki podjetja Marprom d.o.o. bistveno ne bodo spremenili. Prav tako se cena vozovnic ne bo spreminjala in ostaja na sedanji ravni. Po izvedbi investicije se predvideva zmanjšanje:

- stroškov za vzdrževanje vozil in
- stroškov energenta.

Ocena prihrankov je narejena na primerjavi avtobusa na dizelski pogon (D2) in električni pogon ter ob predpostavki, da se ne spremeni število povprečno prepeljanih kilometrov. V voznem parku Marproma d.o.o. je bilo v letu 2023 58 dizelskih avtobusov, ki so v letu 2023 prevozili skupno 3.771.394 km (na en avtobus to znaša 43.853 km)<sup>7</sup>.

- Ob takšni zasedenosti voznega parka znaša povprečni letni strošek vzdrževanja dizelskega avtobusa 12.876,24 EUR.
- Ocenjeni stroški vzdrževanja avtobusa na električni pogon so 5.800,00 EUR letno. Podatki so povzeti po Strokovni podlagi za projektno nalogo polnilnice za e-bus, Predlog moči polnilnice glede na velikost baterij, Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Maribor 26.06.2019.

Z nakupom novih avtobusov, bo nastal tudi prihranek pri energentu, saj bo nižja povprečna poraba.

- Avtobus na dizelski pogon povprečno letno porabi za 10.859,62 EUR goriva (povprečna poraba 1 avtobusa je 21.678,48 l letno x 1,518 EUR/l dizel goriva po cenah na AMZS dan 5.11.2024).
- Avtobus na električni pogon porabi 1,06 kWh/km električne energije. Ob predpostavki, da povprečno letno prevozi 43.853 km in ceni 1 kWh 0,16 EUR<sup>8</sup> znaša strošek energenta (elektrike) 7.437,54 EUR.

Tabela 21: Ocenjeni stroški avtobusov na dizelski pogon, v EUR

Vrste stroškov	1 avtobus	10 avtobusov
Stroški popravil	2.447,71	24.477,07
Stroški materiala	10.428,54	104.285,38
Stroški goriva	10.859,62	108.596,18
<b>Skupaj</b>		<b>237.358,62</b>

Tabela 22: Ocenjeni stroški avtobusov na električni pogon, v EUR

Vrste stroškov	1 avtobus	10 avtobusov
Stroški popravil	2.447,71	24.477,07
Stroški energenta	10.428,54	104.285,38
<b>Skupaj</b>		<b>108.596,18</b>

<sup>7</sup> Podatki upravljavca Marprom d.o.o., Benchmarking za leto 2018.

<sup>8</sup> Petrol. Cenik storitev polnjenja električnih vozil Slovenija. Dosegljivo na: <https://www.petrol.si/mobilnost/zasebni-uporabniki/javne-elektricne-polnilnice/cenik-polnjenje>

Tabela 23: Prikaz ocenjenih finančnih prihrankov za avtobuse, v EUR

Vrste stroškov	Vozila na dizelski pogon iz obstoječega voznega parka	Nova vozila na električni pogon	Razlika
			Ocena prihranka
Stroški vzdrževanja	128.762,45	58.000,00	70.762,45
Stroški energenta	108.596,18	74.375,40	34.220,78
<b>Skupaj</b>	<b>237.358,62</b>	<b>132.375,40</b>	<b>104.983,23</b>

Ocenjen prihranek 10 novih električnih avtobusov pri stroških vzdrževanja in energenta v primerjavi z avtobusi na dizelski pogon bo znašal 104.983,23 EUR. Dejansko stanje prihrankov bo jasno z sklenitvijo pogodbe o nakupu in z določitvijo načina polnjenja.

## 14 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI

### 14.1 Finančni in ekonomski kazalniki po statistični in dinamični metodi

---

Projekt je bil preučen z vidika diskontiranih denarnih tokov, z uporabo inkrementalne metode (brez projekta in s projektom). Opazovalo se je diskontirani neto denarni tok oz. kumulativni neto denarni tok projekta, ki izkazuje ali je projekt finančno vzdržen oz. ali se s projektom ustvarja ustrezne in dovolj visoke prihodke, za kritje stroškov. Izračunani so bili glavni finančni kazalniki ter prispevek Skupnosti.

#### 14.1.1 Izhodišča finančne analize

---

Osnovna izhodišča in glavne predpostavke, upoštevane pri izračunu upravičenosti različnih variant projekta, so podane v nadaljevanju:

- Analiza stroškov in koristi je izdelana na podlagi:
  - Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. L. RS, št. 60/06, 54/10, 27/16)
  - Sartori, D. and others. [Economic Appraisal Vademecum 2021-2027. General Principles and Sector Applications](#). European Union, 2021.
  - European Investment Bank. [The Economic Appraisal of Investment Project at the EIB](#). Marec 2023.
- Analiza stroškov in koristi je izdelana po metodi CBA za večje oz. strateške projekte<sup>9</sup>.
- Prihodki in stroški so izračunani po t. i. inkrementalni metodi, ki temelji na primerjavi prihodkov in stroškov za scenarij »s projektom« in scenarij »brez projekta«.
- Scenarij »brez projekta« vključuje vzdrževanje obstoječega stanja ter stroške in prihodke, ki nastajajo. Investicijski strošek je v tem primeru 0,00 EUR (podatki variante 1).
- Scenarij »s projektom« vključuje poleg stroškov in prihodkov še investicijske stroške (podatki varianta 2).

Ob tem so bile upoštevane sledeče predpostavke modela:

- Upoštevani so bili investicijski oz. projektni stroški v stalnih cenah z davkom na dodano vrednost, ki je obračunan po stopnji 22 % (DDV je upravičen strošek projekta).
- Denarni tokovi se diskontirajo na sedanjo vrednost z finančno diskontno stopnjo 4%.
- Opazovano obdobje, za katerega so pripravljene izračuni, je do leta 2039 (ekonomska doba 15 let). V dokumentov *Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 in The Economic Appraisal of Investment Project at the EIB* je priporočena ekonomska doba tovrstnih projektov od 15 let.

Z amortizacijskimi stopnjami in pričakovano življenjsko dobo osnovnih sredstev smo določili ponderirano življenjsko dobo projekta. Pri izračunu amortizacije so upoštevane neto vrednosti osnovnih sredstev brez davkov. Prikaz izračuna tehtane aritmetične sredine amortizacijskih stopenj in določitev dodatnih let po ekonomski dobi za potrebe izračuna finančnega preostanka vrednosti je prikazan v nadaljevanju.

---

<sup>9</sup> Vir: Sartori, D. and others, 2021, str. 18.

Tabela 24: Ponderirana življenjska doba projekta

Investicija	Vrednost	%	Fizična življenjska doba	Število let
Nakup avtobusov	7.058.000,00	100,00%	15,000	15,00
<b>SKUPAJ</b>	<b>7.058.000,00</b>			15,00

- V skladu z navodili dokumenta *The Economic Appraisal of Investment Project at the EIB* mora biti preostanek vrednosti vključen v zadnje leto finančnih tokov. Preostanek vrednosti je izračunan v skladu z 18. členom Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 480/2014. Ekonomska življenjska doba investicije presega referenčno obdobje, zato je preostanek vrednost določen z izračunom neto sedanje vrednosti denarnih tokov v preostalih letih življenjske dobe operacije. Preostanek vrednosti investicije je 0,00 €.
- Amortizacija je obračuna samo za neto vrednosti osnovnih sredstev. Amortizacijske stopnje so določene v skladu s Prilogo 1 Pravilnika o načinu in stopnjah odpisa neopredmetenih sredstev in opredmetenih osnovnih sredstev.
- Diskontiranje se prične z letom 2025, leto 2026 je bazno leto 1.
- Vse vrednosti so podane v EUR.

Tabela 25: Finančni denarni tok investicije v EUR, inkrementalno

Z. št.	PODATKI O PROJEKTU						PODATKI O PROJEKTU - DISKONTIRANE VREDNOSTI				
	Leto	Invest. str.	Stroški	Prihodki	Osanek vred.	NDT	Invest. str.	Stroški	Prihodki	NDT	Disk. stop.
1	2025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,0000
2	2026	7.058.000	-104.983	0	0	-6.953.017	6.786.538	-100.945	0	-6.685.593	0,9615
3	2027	0	-104.983	0	0	104.983	0	-97.063	0	97.063	0,9246
4	2028	0	-104.983	0	0	104.983	0	-93.330	0	93.330	0,8890
5	2029	0	-104.983	0	0	104.983	0	-89.740	0	89.740	0,8548
6	2030	0	-104.983	0	0	104.983	0	-86.289	0	86.289	0,8219
7	2031	0	-104.983	0	0	104.983	0	-82.970	0	82.970	0,7903
8	2032	0	-104.983	0	0	104.983	0	-79.779	0	79.779	0,7599
9	2033	0	-104.983	0	0	104.983	0	-76.710	0	76.710	0,7307
10	2034	0	-104.983	0	0	104.983	0	-73.760	0	73.760	0,7026
11	2035	0	-104.983	0	0	104.983	0	-70.923	0	70.923	0,6756
12	2036	0	-104.983	0	0	104.983	0	-68.195	0	68.195	0,6496
13	2037	0	-104.983	0	0	104.983	0	-65.572	0	65.572	0,6246
14	2038	0	-104.983	0	0	104.983	0	-63.050	0	63.050	0,6006
15	2039	0	-104.983	0	0	104.983	0	-60.625	0	60.625	0,5775
<b>SKUPAJ</b>		<b>7.058.000</b>	<b>-1.469.765</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-5.588.235</b>	<b>6.786.538</b>	<b>-1.108.951</b>	<b>0</b>	<b>-5.677.588</b>	

Tabela 26: Finančni denarni tok investicije v EUR, inkrementalno, s sofinanciranjem

Z. št.	PODATKI O PROJEKTU							PODATKI O PROJEKTU - DISKONTIRANE VREDNOSTI				
	Leto	Invest. str.	Stroški	Prihodki	Viri financ.	Ostane vred.	NDT	Invest. str.	Stroški	Prih. & Viri & os.vred.	NDT	Disk. stop.
1	2025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,0000
2	2026	7.058.000	-104.983	0	5.294.400	0	-1.658.617	0	-100.945	5.090.769	5.191.715	0,9615
3	2027	0	-104.983	0	0	0	104.983	0	-97.063	0	97.063	0,9246
4	2028	0	-104.983	0	0	0	104.983	0	-93.330	0	93.330	0,8890
5	2029	0	-104.983	0	0	0	104.983	0	-89.740	0	89.740	0,8548
6	2030	0	-104.983	0	0	0	104.983	0	-86.289	0	86.289	0,8219
7	2031	0	-104.983	0	0	0	104.983	0	-82.970	0	82.970	0,7903
8	2032	0	-104.983	0	0	0	104.983	0	-79.779	0	79.779	0,7599
9	2033	0	-104.983	0	0	0	104.983	0	-76.710	0	76.710	0,7307
10	2034	0	-104.983	0	0	0	104.983	0	-73.760	0	73.760	0,7026
11	2035	0	-104.983	0	0	0	104.983	0	-70.923	0	70.923	0,6756
12	2036	0	-104.983	0	0	0	104.983	0	-68.195	0	68.195	0,6496
13	2037	0	-104.983	0	0	0	104.983	0	-65.572	0	65.572	0,6246
14	2038	0	-104.983	0	0	0	104.983	0	-63.050	0	63.050	0,6006
15	2039	0	-104.983	0	0	0	104.983	0	-60.625	0	60.625	0,5775
<b>SKUPAJ</b>		<b>7.058.000</b>	<b>-1.469.765</b>	<b>0</b>	<b>5.294.400</b>	<b>0</b>	<b>-293.835</b>	<b>0</b>	<b>-1.108.951</b>	<b>5.090.769</b>	<b>6.199.720</b>	

V nadaljevanju so prikazani statični in dinamični kazalniki učinkovitosti investicije.

*Tabela 27: Kazalniki statične in dinamične ocene za presojo ekonomske dobe upravičenosti naložbe za celotno investicijsko vrednost*

Postavka	Brez sofinanciranja skupnosti		Z sofinanciranjem skupnosti	
	Finančna interna stopnja donosnosti (%)	FRR/C	Ni mogoče izračunati	FRR/K
Neto sedanja vrednosti (€)	FNPV/C	-7.693.598,37 €	FNPV/K	-586.818,50 €

### **14.1.2 Rezultati finančne analize**

Investitor ne izvaja investicijskega projekta zaradi finančnih koristi oz. neposredne finančne donosnosti vloženi sredstev. Kazalniki izkazujejo neprofitni značaj investicije. Finančni kazalniki izkazujejo upravičenost do porabe javnih sredstev, ekonomski pa družbeno upravičenost projekta.

## **14.2 Ekonomska analiza stroškov in koristi**

### **14.2.1 Opis metodologije in ključnih predpostavk**

Pri ekonomski analizi se je izhajalo iz finančne analize in uporabilo standardno metodologijo diskontiranega denarnega toka.

- Upoštevane so bile vse predpostavke iz finančne analize razen diskontne stopnje in ostanka vrednosti.
- Denarni tokovi se diskontirajo na sedanjo vrednost z ekonomsko diskontno stopnjo 3%.
- Za izračun ekonomskih kazalnikov je upoštevana neto vrednost investicijskega projekta (brez DDV).
- V skladu z vodilnimi načeli analize stroškov in koristi je potrebno stroškovne postavke vrednotiti po njihovih oportunitetnih stroških. Običajno se uporablja metoda, pri kateri se stroški projekta pretvorijo s konverzijskimi faktorji. Glede na to, da na nacionalni ravni s strani pristojnih institucij ni določenih faktorjev za prevrednotenje stroškov in se faktorji ne smejo izračunati za vsako posamezno investicijo, smo uporabili faktor 1<sup>10</sup>.
- Nedenarne računovodske postavke, kot so amortizacija, rezerve za prihodnje stroške nadomestila, davkov in rezerve za nepredvidene dogodke so izločeni iz izračuna.
- Ekonomski preostanek vrednosti znaša 0,00 EUR
- V nadaljevanju so predstavljene predpostavke za izračun ekonomskih koristi za varianto 2, pri varianti 1 oz. scenariju brez investicije znašajo ekonomske koristi 0,00 EUR.

<sup>10</sup> Vir: EC. Regional nad Urban Policy. Economic Appraisal Vademecum 2021-2027. General Principles and Sector Applications, stran 22.

## 14.2.2 Vrednotenje družbeno ekonomskih koristi

- Predpostavili smo, da ima upravljalec na letni ravni povprečno 2.100 okvar oz. 24 na avtobus. Vrednost koristi je izračunana za 24 okvar, za 24 avtobusov in ob predpostavki, da je povprečni strošek okvare za starejše avtobuse 600 EUR. Ocenjen prihranek zaradi zmanjšanja števila okvar je 345.600 EUR.
- Predpostavili smo, da ima zaradi okvar upravljalec manj dohodka. Povprečno imajo stari avtobusi (starejši od 10 let) 200 okvar. Predpostavili smo, da izpad 1 uro vožnje predstavlja povprečno izgubljen dohodek v višini 60 EUR. V eni uri je možno prepeljati povprečno najmanj 30 potnikov. Prihranek izpada prihodka 24 starejših avtobusov, ki so na popravilu najmanj 10 ur na mesec, bi skupno znašal 288.000 EUR.
- Predpostavili smo tudi, da se z nakupom avtobusov na električni pogon nastanejo koristi zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub>. Zaradi zamenjave dizelskih avtobusov z električnimi zmanjša emisije. Če avtobus letno prevozi 50.000 km ustvarijo 4,85<sup>11</sup> ton CO<sub>2</sub>. Cena CO<sub>2</sub> v EU je na dan 25. 10. 2024 znašala 66,71 €/t<sup>12</sup>. Finančna korist za en avtobus je ocenjena na 323,54 EUR. Korist je upoštevana samo pri varianti 5

Tabela 28: Povzetek ekonomskih stroškov in koristi

Koristi	Vrednost na enoto (kjer je primerno)	Celotna vrednost (v evrih, diskontirana)	% vseh koristi
Manje število okvar novih avtobustov	n.p.	3.086.459,70	54,23%
Izpad dohodka zaradi okvar starih avtobusov	n.p.	2.576.522,88	45,27%
Prihranek pri CO <sub>2</sub>	n.p.	28.944,73	0,51%
Ekonomski preostanek vrednosti	n.p.	0,00	0,00%
<b>SKUPAJ</b>	n.p.	<b>5.691.927,30</b>	<b>100,00%</b>
Stroški	Vrednost na enoto (kjer je primerno )	Celotna vrednost (v evrih, diskontirana)	% vseh stroškov
Skupaj investicijski stroški	n.p.	2.718.446,60	177,38%
Stroški investicijskega vzdrževanja	n.p.	-1.185.898,21	-77,38%
<b>SKUPAJ</b>	n.p.	<b>1.532.548,40</b>	<b>100,00%</b>

<sup>11</sup> Vir: Our World in Data. Which form of transport has the smallest carbon footprint?. Dosegljivo na <https://ourworldindata.org/travel-carbon-footprint>

<sup>12</sup> Vir: EMBER. Carbon Price Tracker. Dosegljiv na: <https://ember-climate.org/data/data-tools/carbon-price-viewer/>

Tabela 29: Ekonomski denarni tok investicije v EUR

Z. št.	PODATKI O PROJEKTU						PODATKI O PROJEKTU - DISKONTIRANE VREDNOSTI				
	Leto	Invest. str.	Stroški	Prihodki in koristi	Ost. Vred.	NDT	Invest. str.	Prih. & koristi & ost. vred.	Stroški	NDT	Diskontna stopnja
1	2025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,0000
2	2026	2.800.000	-104.983	0	0	-2.695.017	2.718.447	0	-101.925	-2.616.521	0,9709
3	2027	0	-104.983	636.235	0	741.219	0	599.713	-98.957	698.670	0,9426
4	2028	0	-104.983	636.235	0	741.219	0	582.246	-96.075	678.320	0,9151
5	2029	0	-104.983	636.235	0	741.219	0	565.287	-93.276	658.563	0,8885
6	2030	0	-104.983	636.235	0	741.219	0	548.822	-90.559	639.382	0,8626
7	2031	0	-104.983	636.235	0	741.219	0	532.837	-87.922	620.759	0,8375
8	2032	0	-104.983	636.235	0	741.219	0	517.318	-85.361	602.679	0,8131
9	2033	0	-104.983	636.235	0	741.219	0	502.250	-82.875	585.125	0,7894
10	2034	0	-104.983	636.235	0	741.219	0	487.621	-80.461	568.082	0,7664
11	2035	0	-104.983	636.235	0	741.219	0	473.419	-78.117	551.536	0,7441
12	2036	0	-104.983	636.235	0	741.219	0	459.630	-75.842	535.472	0,7224
13	2037	0	-104.983	636.235	0	741.219	0	446.243	-73.633	519.876	0,7014
14	2038	0	-104.983	636.235	0	741.219	0	433.245	-71.488	504.734	0,6810
15	2039	0	-104.983	636.235	0	741.219	0	420.627	-69.406	490.033	0,6611
<b>SKUPAJ</b>		<b>2.800.000</b>	<b>-1.469.765</b>	<b>8.271.060</b>	<b>0</b>	<b>6.940.825</b>	<b>2.718.447</b>	<b>6.569.257</b>	<b>-1.185.898</b>	<b>5.036.709</b>	

Tabela 30: Družbena koristnost projekta (ekonomska analiza projekta)

Naziv kazalnika	Kratica	Vrednost
Diskontna stopnja		3%
Ekonomska IRR	ERR/C	26,163%
Ekonomska NPV	ENPV/C	5.036.708,94 €
Količnik ekonomske relativne koristnosti	B/C ratio	3,7140

### 14.2.3 Rezultati ekonomske analize

---

Interna stopnja donosnosti investicijskega projekta znaša 23,688 % in je višja od 3 % družbene diskontne stopnje. Prav tako je pozitivna tudi ekonomska neto sedanja vrednost in znaša 4.413.776,33 €, kar pomeni, da bo družba v boljšem položaju, če se projekt izvede, ker njegove koristi presegajo stroške, kar potrjuje tudi izračun ekonomska interna stopnja donosa, ki je večji od 3 %.

### 14.3 Učinki, ki se ne dajo ovrednotiti vrednostno

---

Pri investiciji v posodobitev voznega parka z novimi električnimi avtobusi se pojavljajo številni pozitivni učinki, ki se ne morejo ovrednotiti neposredno v denarnih vrednostih, vendar imajo pomemben vpliv na kakovost življenja in trajnostno naravnost mestnega potniškega prometa:

- **Izboljšanje kakovosti zraka:** Zmanjšanje emisij škodljivih delcev, kot so PM10 in NOx, neposredno vpliva na zdravje prebivalcev, zlasti tistih, ki živijo ob prometnih poteh. Čistejši zrak prispeva k zmanjšanju bolezni dihal, kar dolgoročno izboljšuje splošno zdravstveno stanje prebivalcev.
- **Znižanje ravni hrupa:** Električni avtobusi delujejo tiho, kar prispeva k zmanjšanju hrupne obremenitve v urbanih območjih. Nižji hrup izboljšuje kakovost bivanja, zmanjšuje stres in pozitivno vpliva na mentalno zdravje prebivalcev.
- **Povečanje privlačnosti javnega potniškega prometa:** Sodobni, udobni in dostopni avtobusi lahko spodbudijo več prebivalcev k uporabi javnega prevoza, kar posledično zmanjša prometno gnečo in obremenitev mestnih cest, izboljšuje pretočnost prometa ter zmanjšuje potrebo po parkirnih mestih.
- **Krepitev družbene enakosti:** Novi nizkopodni avtobusi omogočajo lažji dostop za starejše, gibalno ovirane osebe in družine z majhnimi otroki, kar prispeva k večji socialni vključenosti in enakopravnosti vseh uporabnikov javnega prevoza.
- **Prispevek k trajnostnemu razvoju:** Električni avtobusi podpirajo lokalne in globalne cilje trajnostnega razvoja, vključno z zmanjšanjem emisij ogljikovega dioksida in prehodom na obnovljive vire energije, kar prispeva k izpolnjevanju podnebnih zavez občine in države.
- **Ustvarjanje pozitivne podobe mesta:** Prehod na okolju prijaznejši javni prevoz dviguje ugled občine kot trajnostno naravnane in inovativne skupnosti, kar privablja obiskovalce in investitorje ter ustvarja vzor za druge občine.
- **Dolgotrajne koristi za prihodnje generacije:** Investicija v trajnostni javni prevoz ima dolgoročne koristi, saj prispeva k ustvarjanju zdravega in okolju prijaznega urbanega okolja, od katerega bodo imeli koristi tudi prihodnji prebivalci mesta.

Zgoraj navedenih učinkov ni mogoče natančno ovrednotiti vrednostno, vendar prinašajo dolgoročne koristi, ki bistveno prispevajo k višji kakovosti življenja, zdravju prebivalcev in trajnostni prihodnosti mesta.

## 15 ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

### 15.1 Analiza tveganja

Analiza tveganja se osredotoča na identificiranje in definiranje možnih tveganj, ki bi lahko ogrozila oz. negativno vplivala na izvedbo projekta. V nadaljevanju prikazujemo 3 kritične skupine tveganj in sicer: tveganja razvoja projekta in splošna tveganja, tveganja izvedbe projekta ter tveganja, ki lahko nastanejo v fazi obratovanja projekta vključno s prikazom njihovega vpliva ter možnost nastanka.

Analiza tveganja temelji na preteklih izkušnjah izdelovalca Investicijskega programa na podobnih investicijah. Če je mogoče to verjetnost številčno izraziti, se imenuje stopnja tveganja.

Tabela 31: Analiza tveganja priprave projekta in splošna tveganja

Tveganje	Stopnja tveganja (verjetnost dogodka)*	Ocena Vpliva**	Posledice tveganj	Ukrepi za zmanjšanje tveganj
Tveganje zaradi vodenja priprave projekta	1	Čas: 3 Stroški: 2 Kakovost: 3	- Projekt ne bo uspešno voden in pravočasno zaključen; - Sprejemanje napačnih odločitev; - Nejasno delegirane naloge; - Nejasno opredeljene odgovornosti in pristojnosti udeležencev na projektu	- Imenovanje izkušenega in strokovno usposobljenega odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta; - Zagotovitev zunanjih in notranjih svetovalcev
Tveganje zaradi spremembe zakonodaje	1	Čas: 3 Stroški: 2 Kakovost: 3	- Neusklajenost projekta z veljavno zakonodajo - Podaljšanje roka izvedbe projekta zaradi potrebnih prilagoditev dokumentacije	- Spremljanje zakonodaje v vseh fazah izvedbe projekta
Tveganje zaradi odklonilnega javnega mnenja do realizacije projekta (npr. vplivi na kvaliteto življenjskega okolja prebivalcev...)	1	Čas: 1 Stroški: 1 Kakovost: 1	- Podaljšanje roka izvedbe projekta	- Upoštevanje zahtev oz. priporočil - Pozitivno informiranje javnosti glede projekta

Tabela 32: Analiza tveganja izvedbe projekta

Tveganje	Stopnja tveganja (verjetnost dogodka)*	Ocena vpliva**	Posledice tveganj	Ukrepi za zmanjšanje tveganj
Tveganje zaradi nezadostnih finančnih sredstev (glede na pridobljene ponudbe)	2	Čas: 3 Stroški: 4 Kakovost: 4	- Projekt ne bo zaključen v predvidenem roku, - Potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev (rebalans proračuna); - Pri prekoračitvi predvidenega zneska za izvedbo investicije za več	- Priprava kvalitetne projektne dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo; - Priprava natančnih popisov del, ki so sestavni del razpisne dokumentacije, za

			kot 20 %, potreba po novelaciji investicijske dokumentacije	čim natančnejšo oceno predvidenih stroškov
Tveganje v postopku izvedbe javnih naročil	2	Čas: 4 Stroški: 2 Kakovost: 3	- Ponovitev postopka javnega naročila - Pritožbe pri postopku javnega naročila	- Posebna pozornost namenjena postopku priprave javnega naročila. - Zagotovitev zunanjih pravnih strokovnjakov za pripravo javnega naročila.
Tveganja v postopku oddaje del	2	Čas: 3 Stroški: 3 Kakovost: 4	- Ponovitev postopka javnega razpisa - Zamuda pri oddaji del	- Posebna pozornost namenjena postopku oddaje del (jasna opredelitev obsega del, itd) - Definiranje tehničnih specifikacij na način, da bo omogočeno sodelovanje večjemu naboru ponudnikov - Priprava kvalitetne razpisne dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo

Tabela 33: Analiza tveganja obratovanja projekta

Tveganje	Stopnja tveganja (verjetnost dogodka)*	Ocena vpliva**	Posledice tveganj	Ukrepi za zmanjšanje tveganj
Tveganje zaradi nedoseganja okoljevarstvenih standardov	1	Čas: 2 Stroški: 3 Kakovost: 3	- Poslabšanje kakovosti okolja, - Povečanje obremenitev okolja, - Povečanje stroškov izvedbe projekta	- Upoštevanje standardov kakovosti okolja v vseh fazah

Legenda stopenj tveganja(\*):

- 1 – majhna verjetnost
- 2 – srednja verjetnost
- 3 – velika verjetnost

Legenda ocen vpliva(\*\*):

- 0 – ni vpliva
- 1 – majhen vpliv
- 2 – zmerni vpliv
- 3 – srednji vpliv
- 4 – velik vpliv
- 5 – zelo velik vpliv

## 15.2 Analiza občutljivosti

Podlaga za izračun kritični parametrov so finančne in ekonomske analize. Za izvedbo projekta v vseh variantah bi lahko bile:

- Spremembe predračunske vrednosti investicije na intervalu od -1 % do +1 %
- Spremembe vrednosti prihrankov na intervalu od -1 % do +1 %

V nadaljevanju je prikazana analiza občutljivosti za zgornje kritične parametre projekta za posamezno variantno. Primerjali smo finančno in ekonomsko neto sedanjo vrednost investicije

(NPV) ter finančno in ekonomsko interno stopnjo donosnosti (IRR) v referenčni dobi v kateri obravnavamo opisano investicijo.

*Tabela 34: Vplivi sprememb investicijske vrednosti na finančno in ekonomsko NPV in IRR*

Postavke	% spremembe finančne neto sedanje vrednosti (FNPV/C)	Spremembe finančne interne stopnje donosnosti (FRR/C)	% spremembe ekonomske neto sedanje vrednosti (ENPV)	Spremembe ekonomske interne stopnje donosnosti (ERR)
Sprememba prihodkov za +1%	-13,43%	#NUM!		
Sprememba prihodkov za -1%	-13,43%	#NUM!		
Sprememba O&M stroškov za +1%	-13,50%	#NUM!		
Sprememba O&M stroškov za -1%	-13,36%	#NUM!		
Sprememba investicijskih stroškov +1%	-12,49%	#NUM!		
Sprememba investicijskih stroškov -1%	-12,49%	#NUM!		
Sprememba prihodkov za +1%			0,00%	0,00%
Sprememba prihodkov za -1%			0,00%	0,00%
Sprememba O&M stroškov za +1%			0,13%	0,03%
Sprememba O&M stroškov za -1%			-0,13%	-0,03%
Sprememba koristi za +1%			1,49%	0,27%
Sprememba koristi za -1%			-1,49%	-0,27%

Iz zgornje tabele vidimo, da je investicija bolj občutljiva na spremembe vrednosti investicije kot na spremembe družbenih koristi.

## 16 PRESTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Mestna občina Maribor (MOM) načrtuje investicijo za delno modernizacijo voznega parka z nakupom 10 novih električnih avtobusov, katerih skupna vrednost investicije znaša 7.058.000,00 EUR. Investicija bo financirana iz dveh virov: 1.763.600 EUR (24,98%) bo prispevala MOM, preostanek v višini 5.294.400 EUR (75,01%) pa bo pokrit iz nepovratnih sredstev Eko sklada.

Namen investicije je posodobitev voznega parka z električnimi avtobusi, kar bo izboljšalo kakovost zraka, zmanjšalo hrup in povečalo trajnostno mobilnost na območjih s preseženimi vrednostmi onesnaženja. Novi avtobusi bodo prispevali k večji konkurenčnosti javnega prevoza, nižjim stroškom vzdrževanja in izboljšani uporabniški izkušnji. Cilji vključujejo povečanje zmogljivosti voznega parka, zmanjšanje emisij PM10 in hrupa, izboljšanje delovnih pogojev za voznike ter zagotavljanje okolju prijazne alternative osebnemu prometu.

Investicija je skladna z razvojnimi strategijami občine Maribor, regije ter Evropske unije, ki spodbujajo trajnostni razvoj, zmanjšanje emisij in prehod na zeleno mobilnost. V okviru strategij trajnostne mobilnosti se poudarja potreba po modernizaciji javnega prevoza ter zmanjšanju okoljskih vplivov, kar je v skladu z zavezami EU za doseg podnebnih ciljev.

Finančna analiza prikazuje neprofitni značaj projekta, saj so kazalniki negativni: finančna neto sedanja vrednost (FNPV) znaša -7.693.598,37 EUR brez sofinanciranja, z Eko skladom pa -586.818,50 EUR. Projekt kljub temu izkazuje družbeno-ekonomsko upravičenost, saj ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) znaša 5,036,708,94 EUR, ekonomska interna stopnja donosnosti (ERR) pa 26,163%, kar upravičuje porabo javnih sredstev.

Investicija bo tako prinesla dolgoročne koristi za mesto Maribor in prispevala k doseganju trajnostnih ciljev, skladnih z razvojnimi usmeritvami EU.

## Rosana KLANČNIK

---

**Od:** Lidija KREBL  
**Poslano:** četrtek, 14. november 2024 12:00  
**Za:** Rosana KLANČNIK  
**Zadeva:** RE: GRADIV IP, DIIP, PZ BUSI IN DIP AVTOBUSNA POSTAJA

potrjujem

---

### Lidija Krebl | direktorica Mestne uprave

Mestna občina Maribor  
Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor  
02-2201-325  
[lidija.krebl@maribor.si](mailto:lidija.krebl@maribor.si)  
[www.maribor.si](http://www.maribor.si)



Mestna občina Maribor



---

To elektronsko sporočilo in njegove priloge lahko vsebujejo zaupne in/ali privilegirane informacije, ki so lastnina pošiljatelja in namenjene izključno naslovniku. Pregledovanje, distribucija, razširjanje in/ali drugačna uporaba ter ravnanja s temi informacijami tretjim osebam je prepovedana. Če ste to sporočilo prejeli pomotoma, vas prosimo, da o tem obvestite pošiljatelja, sporočilo pa izbrišete z vseh računalnikov. Mnenja, vsebovana v tem elektronskem sporočilu ne odražajo nujno tudi stališča Mestne občine Maribor.

---

**From:** Rosana KLANČNIK <Rosana.KLANCNIK@maribor.si>  
**Sent:** Thursday, November 14, 2024 11:54 AM  
**To:** Lidija KREBL <Lidija.KREBL@maribor.si>  
**Subject:** GRADIV IP, DIIP, PZ BUSI IN DIP AVTOBUSNA POSTAJA

Zdravo to bi te še prosila za potrditev

Lep pozdrav

---

### Rosana KLANČNIK | Vodja službe za delovanje mestnega sveta

**Kabinet župana**  
Mestna občina Maribor  
Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor  
02-2201-241  
[rosana.klancnik@maribor.si](mailto:rosana.klancnik@maribor.si)  
[www.maribor.si](http://www.maribor.si)



Mestna občina Maribor



---

To elektronsko sporočilo in njegove priloge lahko vsebujejo zaupne in/ali privilegirane informacije, ki so lastnina pošiljatelja in namenjene izključno naslovniku. Pregledovanje, distribucija, razširjanje in/ali drugačna uporaba ter ravnanja s temi informacijami tretjim osebam je prepovedana. Če ste to sporočilo prejeli pomotoma, vas prosimo, da o tem obvestite pošiljatelja, sporočilo pa izbrišete z vseh računalnikov. Mnenja, vsebovana v tem elektronskem sporočilu ne odražajo nujno tudi stališča Mestne občine Maribor.

---

**From:** Rosana KLANČNIK <[Rosana.KLANCNIK@maribor.si](mailto:Rosana.KLANCNIK@maribor.si)>  
**Sent:** Thursday, November 14, 2024 6:47 AM  
**Cc:** Špela JAVORNIK <[spela.javornik@maribor.si](mailto:spela.javornik@maribor.si)>; Tea URŠIČ <[Tea.Ursic@maribor.si](mailto:Tea.Ursic@maribor.si)>  
**Subject:** Gradiva - v potrditev

Pozdravljena Lidija, pošiljam 5 gradiv v potrditev.  
Lp, Rosana

Poslano iz [Outlook za Android](#)

---

**Od:** Aleš KLINC <[Ales.KLINC@maribor.si](mailto:Ales.KLINC@maribor.si)>  
**Poslano:** sreda, november 13, 2024 2:51:58 PM  
**Za:** Rosana KLANČNIK <[Rosana.KLANCNIK@maribor.si](mailto:Rosana.KLANCNIK@maribor.si)>  
**Kp:** Mitja KLEMENČIČ <[mitja.klemencic@maribor.si](mailto:mitja.klemencic@maribor.si)>  
**Zadeva:** RE: najava gradiv

Pozdrav!

Pošiljam gradiva.  
DIIP – nakup avtobusov – EKO SKLAD 2024  
IP - nakup avtobusov – EKO SKLAD 2024  
PIZ - nakup avtobusov – EKO SKLAD 2024  
DIIP – investicijsko vzdrževanje na avtobusni postaji Maribor v 2024

---

**Aleš KLINC | Vodja Sektorja za komunalno in promet**  
**Urad za komunalno, promet in prostor**  
Mestna občina Maribor  
Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor  
02-2201-466  
[ales.klinc@maribor.si](mailto:ales.klinc@maribor.si)  
[www.maribor.si](http://www.maribor.si)