



Številka: 3504-38/2011-3
Datum: 09.06.2011

MESTNA OBČINA LJUBLJANA
M E S T N I S V E T

ZADEVA: **PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA SEJI
MESTNEGA SVETA MESTNE OBČINE
LJUBLJANA**

PRIPRAVIL: **Mestna uprava Mestne občine Ljubljana, Služba
za razvojne projekte in investicije**

NASLOV: **Predlog Akta o javno – zasebnem partnerstvu za
izvedbo projekta Podzemna parkirna hiša
Tržnica, prizidek k Mahrovi hiši, ureditev
Vodnikovega trga in podzemna parkirna hiša
Krekov trg z ureditvijo Krekovega trga**

POROČEVALCA: **Darja Lesjak, direktorica Službe za razvojne
projekte in investicije MU MOL in Samo Lozej,
direktor JP Ljubljanska parkirišča in tržnice d.
o. o., vodja projekta**

PRISTOJNO DELOVNO TELO: **Odbor za finance**

PREDLOG SKLEPA:

1. Mestni svet Mestne občine Ljubljana ugotovi obstoj javnega interesa, da se projekt »Podzemna parkirna hiša Tržnica, prizidek k Mahrovi hiši, ureditev Vodnikovega trga in podzemna parkirna hiša Krekov trg z ureditvijo Krekovega trga« izvede v obliki javno-zasebnega partnerstva.
2. Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme Akt o javno-zasebnem partnerstvu za izvedbo projekta »Podzemna parkirna hiša Tržnica, prizidek k Mahrovi hiši, ureditev Vodnikovega trga in podzemna parkirna hiša Krekov trg z ureditvijo Krekovega trga«.

3. Mestni svet Mestne občine Ljubljana za izvedbo postopka izbire zasebnega partnerja, izbiro izvajalca javno-zasebnega partnerstva in podpis pogodbe o javno zasebnem partnerstvu ter ostala dejanja v postopku sklenitve in izvajanja javno-zasebnega partnerstva pooblašča župana Mestne občine Ljubljana Zorana Jankovića.

Ž U P A N
Mestne občine Ljubljana
Zoran JANKOVIĆ

Priloge:

1. predlog sklepa
2. predlog Akta o javno-zasebnem partnerstvu za izvedbo projekta »Podzemna parkirna hiša Tržnica, prizidek k Mahrovi hiši, ureditev Vodnikovega trga in podzemna parkirna hiša Krekov trg z ureditvijo Krekovega trga«
3. pravna študija izvedbe javno-zasebnega partnerstva in opredelitev optimalnega modela za zadovoljitev javnega interes

Na podlagi prvega odstavka 40. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06; v nadaljevanju ZJZP) in 27. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 66/07 – uradno prečiščeno besedilo) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na xx. seji dne xx 2011 sprejel

S K L E P

- 1. Mestni svet Mestne občine Ljubljana ugotovi obstoj javnega interesa, da se projekt »Podzemna parkirna hiša Tržnica, prizidek k Mahrovi hiši, ureditev Vodnikovega trga in podzemna parkirna hiša Krekov trg z ureditvijo Krekovega trga« izvede v obliki javno-zasebnega partnerstva.**
- 2. Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme Akt o javno-zasebnem partnerstvu za izvedbo projekta »Podzemna parkirna hiša Tržnica, prizidek k Mahrovi hiši, ureditev Vodnikovega trga in podzemna parkirna hiša Krekov trg z ureditvijo Krekovega trga«;**
- 3. Mestni svet Mestne občine Ljubljana za izvedbo postopka izbire zasebnega partnerja, izbiro izvajalca javno-zasebnega partnerstva in podpis pogodbe o javno zasebnem partnerstvu ter ostala dejanja v postopku sklenitve in izvajanja javno-zasebnega partnerstva pooblašča župana Mestne občine Ljubljana Zorana Jankovića.**

Št.
Ljubljana, dne

Župan
Mestne občine Ljubljana
Zoran Janković

Na podlagi prvega odstavka 40. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06; v nadaljevanju ZJZP) in 27. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 66/07 – uradno prečiščeno besedilo) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na xx. seji dne xx 2011 sprejel

**AKT O JAVNO-ZASEBNEM PARTNERSTVU ZA IZVEDBO PROJEKTA
»Podzemna parkirna hiša Tržnica, prizidek k Mahrovi hiši, ureditev Vodnikovega trga in
podzemna parkirna hiša Krekov trg z ureditvijo Krekovega trga«**

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen
(vsebina)

Ta akt vsebuje odločitev o ugotovitvi javnega interesa za sklenitev javno-zasebnega partnerstva in izvedbo projekta »Podzemna parkirna hiša Tržnica, prizidek k Mahrovi hiši, ureditev Vodnikovega trga in podzemna parkirna hiša Krekov trg z ureditvijo Krekovega trga« (v nadaljevanju: projekt) v eni izmed oblik javno-zasebnega partnerstva določenih z ZJZP. Poleg tega ta akt določa predmet, pravice in obveznosti javnega in zasebnega partnerja, postopek izbire zasebnega partnerja in način financiranja izvedbe projekta.

Javni partner je Mestna občina Ljubljana. Zasebni partner je pravna oseba ali fizična oseba, izbrana na javnem razpisu kot izvajalec javno-zasebnega partnerstva.

II. VSEBINA IN PREDMET JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

2. člen
(javni interes)

Mestna občina Ljubljana skladno z določilom prvega odstavka 15. člena Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 56/2008, 57/2008-ZLDUVCP, 73/2008 Odl.US: U-I-295/05-38, 58/2009) v povezavi s 14. členom Odloka o cestnoprometni ureditvi (Uradni list RS, št. 122/2007) in prvo alinejo drugega odstavka 21. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/2007, 27/2008 Odl.US: Up-2925/07-15, U-I-21/07-18, 76/2008, 100/2008 Odl.US: U-I-427/06-9, 79/2009, 14/2010 Odl.US: U-I-267/09-19) s tem aktom sprejema odločitev, da obstaja javni interes za izvedbo projekta »Podzemna parkirna hiša Tržnica, prizidek k Mahrovi hiši, ureditev Vodnikovega trga in podzemna parkirna hiša Krekov trg z ureditvijo Krekovega trga«.

Najučinkovitejši in najgospodarnejši način za zadovoljitev javnega interesa je sklenitev javno-zasebnega partnerstva.

3. člen
(predmet)

Predmet javno-zasebnega partnerstva je obnova in dograditev Mahrove hiše, izgradnja podzemne parkirne hiše pod ljubljansko tržnico in ureditev nadzemne javne ploščadi nad podzemno parkirno hišo (ureditev Vodnikovega trga).

V okviru javnega razpisa bo javni partner opredelil tudi opcijo, da se projekt razširi na gradnjo podzemne parkirne hiše pod Krekovim trgom, vključno z ureditvijo Krekovega trga. Navedeno opcijo bo javni partner izbral pod pogojem, da bo ekonomsko upravičena in bo prispevala k večji gospodarnosti izvedbe projekta z vidika javnega partnerja.

4. člen (izvedba projekta)

Za potrebe realizacije projekta bo javni partner prenesel na zasebnega partnerja stavbno pravico v obsegu in za obdobje, kot bo dogovorjeno v postopku izbire zasebnega partnerja. Po zaključeni gradnji in uspešno izvedenem prevzemu objektov bosta javni in zasebni partner sklenila sporazum o delitvi etažne lastnine na zgrajenih objektih, ki bo v bistvenih elementih dogovorjen v postopku izbire zasebnega partnerja. Na podlagi sporazuma o delitvi etažne lastnine bo javni partner prenesel dogovorjen sorazmeren delež lastninske pravice na delu zemljišča, kjer bo zgrajen zasebni del projekta, na zasebnega partnerja. Sorazmeren delež zemljišča, kjer bo zgrajen javni del projekta bo ostal v lasti javnega partnerja.

Razdelitev projekta na javni in zasebni del ter vsebino dejavnosti, ki se bodo lahko izvajale v zasebnem delu projekta, določita javni in zasebni partner v postopku izbire zasebnega partnerja.

V javni del projekta sodi prenovljena ploščad Vodnikovega trga (streha podzemne parkirne hiše), kjer se bo izvajala dejavnost zunanje tržnice, prostori pokrite tržnice, ki se bodo nahajali znotraj obstoječe in dograjene Mahrove hiše in javni del podzemne parkirne hiše.

Skladno z razdelitvijo projekta na javni in zasebni del bosta partnerja vsak v svojem delu prevzela tveganje upravljanja in vzdrževanja zgrajenih objektov.

Javni partner bo javni razpis oblikoval na način, da bo lahko za določeno obdobje prepustil posamezen del javnega dela projekta zasebnemu partnerju v ekonomsko izkoriščanje, pod pogojem da bo navedeno potrebno za realizacijo projekta in bo skladno z načelom gospodarnosti z vidika javnega partnerja tudi upravičeno.

5. člen (obveznosti javnega partnerja)

Javni partner bo v projekt vložil obstoječo Mahrovo hišo, razen treh stanovanj, ki sta v zasebni lasti in zemljišče potrebno za izgradnjo podzemne parkirne hiše pod ljubljansko tržnico in nadzemne javne ploščadi nad podzemno parkirno hišo.

Javni partner bo prevzel tudi obveznost priprave projektne dokumentacije in pridobitve veljavnega gradbenega dovoljenja za celoten projekt opredeljen v prvem odstavku tega člena.

V primeru, da bo izbrana opcija izgradnje podzemne parkirne hiše pod Krekovim trgom bo javni partner v projekt vložil tudi zemljišče potrebno za njeno izgradnjo.

6. člen (obveznosti zasebnega partnerja)

Zasebni partner prevzema obveznost izgradnje celotnega projekta (javnega in zasebnega dela projekta) skladno z veljavnimi upravnimi dovoljenji in po terminskem planu, ki bo dogovorjen v postopku izbire zasebnega partnerja.

Zasebni partner bo moral v celoti zagotoviti tudi financiranje projekta in pridobiti ustrezna upravna dovoljenja potrebna za prevzem in delovanje zgrajenih objektov (npr. uporabno dovoljenje).

V primeru, da bo izbrana opcija izgradnje podzemne parkirne hiše pod Krekovim trgom bo zasebni partner prevzel financiranje tudi tega dela projekta in druga tveganja potrebna za realizacijo izbrane opcije (projektiranje, pridobitev gradbenega dovoljenja, gradnjo, etc.).

III. OBLIKA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

7. člen

(oblika javno-zasebnega partnerstva)

Glede na izhodišča in vsebino projekta ter glede na obseg tveganj in vložkov partnerjev v projekt se javno-zasebno partnerstvo, skladno s 27. členom ZJZP, izvede v obliki javnonaročniškega razmerja.

8. člen

(koncesijski elementi razmerja)

Javni partner si pridržuje pravico, da v fazi javnega razpisa v primeru, če predviden vložek javnega partnerja ne bo zadoščal za pokritje predvidenih stroškov javnega dela projekta, v predmetno razmerje javno-zasebnega partnerstva vključi koncesijske elemente.

Koncesijski elementi morajo biti oblikovani na način, da ne vplivajo na izbrano obliko javno-zasebnega partnerstva iz 7. člena tega akta.

IV. POSTOPKE IZBIRE IZVAJALCA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA IN POGOJI TER MERILA ZA IZBOR

9. člen

(postopek izbire)

Zasebnega partnerja se izbere na podlagi javnega razpisa, v postopku konkurenčnega dialoga. Javni razpis se objavi na portalu javnih naročil v Republiki Sloveniji in v Uradnem glasilu EU, lahko pa tudi v dnevnem časopisju.

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

10. člen

(pogoji za izbiro zasebnega partnerja)

Javni partner mora v postopku izbire zasebnega partnerja preveriti ali je zasebni partner ekonomsko in finančno ter tehnično in kadrovske sposoben prevzeti naloge izvajalca javno-zasebnega partnerstva.

Kandidati morajo v postopku izbire izkazati, da imajo zagotovljen dostop do finančnih sredstev za realizacijo celotnega projekta javno-zasebnega partnerstva.

11. člen

(merila za izbor zasebnega partnerja)

Javni partner mora oblikovati jasna in transparentna merila za izbor zasebnega partnerja, ki bodo omogočila izbor ekonomsko najugodnejšega kandidata.

Javni partner mora merila za izbor zasebnega partnerja oblikovati tako, da bodo bolje ocenjene ponudbe kandidatov, ki bodo ponudili večje število parkirnih mest, ki bodo uvrščena v javni del projekta in večjo površino prostorov, ki bodo uvrščeni v javni del projekta. Ob tem lahko javni partner dodatne točke nameni tudi ponujenemu programu dejavnosti v zasebnem delu projekta, ki bo kompatibilen s programom, ki se bo izvajal v javnem delu projekta.

12. člen

(pooblastilo)

Za objavo javnega razpisa, izvedbo postopka izbire zasebnega partnerja, izbiro izvajalca javno-zasebnega partnerstva in podpis pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu ter ostala dejanja v postopku sklenitve in izvajanja javno-zasebnega partnerstva se pooblasti župana.

13. člen
(strokovna komisija)

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

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

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

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

Za strokovno-tehnično pomoč in svetovanje v postopku priprave in izvedbe javnega razpisa lahko strokovna komisija uporabi strokovne službe javnega partnerja ali zunanje strokovnjake. Člani strokovne komisije so lahko tudi neodvisni zunanji strokovnjaki, ki razpolagajo s specifičnim znanjem potrebnim za uspešno izbiro izvajalca javno-zasebnega partnerstva.

Poročilo je podlaga za pripravo akta izbire izvajalca javno-zasebnega partnerstva, ki ga izda župan.

V. VZPOSTAVITEV IN PRENEHANJE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

14. člen
(vzpostavitev)

Pravice in obveznosti, ki izhajajo iz razmerja javno-zasebnega partnerstva, nastanejo s trenutkom sklenitve pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu. Akt izbire preneha veljati, če izbrani zasebni partner ne podpiše pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu v roku 60 dni od njegove pravnomočnosti.

15. člen
(prenehanje)

Razmerje javno-zasebnega partnerstva preneha z izpolnitvijo vseh pogodbenih obveznosti obeh partnerjev. Pogoji in način predčasnega prenehanja razmerja javno-zasebnega partnerstva se določijo s pogodbo.

VI. RAZMERJE MED JAVNIM IN ZASEBNIM PARTNERJEM

16. člen
(pravice in obveznosti partnerjev)

Pravice in obveznosti javnega in zasebnega partnerja se uredijo s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu. Pogodba mora biti sklenjena na način, ki zagotavlja uravnoteženo izvajanje javno-zasebnega partnerstva in na način, ki zagotavlja, da vsak izmed partnerjev prevzema tista poslovna tveganja, ki jih najlažje obvladuje. Zasebni partner mora s pogodbo predvsem prevzeti poslovno tveganje financiranja celotnega projekta javno-zasebnega partnerstva in tveganje gradnje in iz njega izhajajoča tveganja.

Javni partner mora s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu vzpostaviti mehanizme s katerimi zagotovi učinkovito zavarovanje javnega interesa.

VII. NAČIN FINANCIRANJA

17. člen (način financiranja)

Javni partner bo skladno z določbami tega akta in na podlagi sklenjene pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu, sklenjene med javnim partnerjem in izbranim zasebnim partnerjem, za izvedbo projekta in v zvezi s tem prevzete in izvedene obveznosti zasebnega partnerja, nanj prenesel sorazmeren del lastninske pravice na zemljišču, ki bo namenjeno gradnji zasebnega dela projekta in na delu stavbe Mahrove hiše, ki bo opredeljena, kot zasebni del projekta.

V fazi javnega razpisa se lahko javni partner dogovori tudi za drugačen način financiranja projekta v kolikor bi se to izkazalo kot gospodarno.

VIII. NADZOR

18. člen (nadzor)

Nadzor nad izvajanjem javno-zasebnega partnerstva vršita župan in mestni svet.

Na zahtevo mestnega sveta je župan dolžan poročati mestnemu svetu o aktivnostih povezanih s sklenitvijo in izvajanjem javno-zasebnega partnerstva.

19. člen (evalvacija)

Po prenehanju javno-zasebnega partnerstva se pripravi evalvacija projekta v okviru katere se preveri ali so bili doseženi postavljeni cilji ter ali so bile v celoti izpolnjene obveznosti javnega in zasebnega partnerja, kot izhajajo iz pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu.

20. člen (veljavnost akta)

Ta akt začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Ljubljana, _____

Župan
Mestne občine Ljubljana
Zoran Janković

O B R A Z L O Ž I T E V

1. Pravni temelj za sprejem sklepov in Akta o javno-zasebnem partnerstvu:

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

Obvezna vsebina akta je:

1. ugotovitev obstoja javnega interesa za sklenitev javno-zasebnega partnerstva in opredelitev ene izmed oblik javno-zasebnega partnerstva;
2. opredelitev vsebine in predmeta javno-zasebnega partnerstva;
3. opredelitev postopka izbire izvajalca javno-zasebnega partnerstva;
4. opredelitev vsebine razmerja (pravic in obveznosti) med javnim in zasebnim partnerjem;
5. ureditev predvidenega načina financiranja izvedbe projekta javno-zasebnega partnerstva..

2. Razlogi in cilji, zaradi katerih je akt potreben

Temeljni cilj akta je opredelitev javnega interesa in opredelitev modela javno-zasebnega partnerstva s pomočjo katerega se bo javni interes najbolj učinkovito in gospodarno zadovoljil. Javni interes predstavlja potreba po zagotovitvi pogojev za nadaljnji razvoj osrednje ljubljanske tržnice z izgradnjo javne podzemne garažne hiše, kar bo prispevalo k povečani dostopnosti in frekventnosti predmetne lokacije. Po realizaciji projekta bo izboljšana prometna varnost vseh udeležencev v prometu, posebej pešcev, in vzpostavljena bo ustrezna infrastruktura potrebna za normalno delovanje tržnice. Cilj projekta je tudi dograditev, prenova in revitalizacija Mahrove hiše, s čemer se bo trenutno neatraktivni stavbi dodala nova podoba in program, ki bo obogatil ponudbo ljubljanske tržnice; nadalje prenova ploščadi (strehe podzemne parkirne hiše pod Vodnikovim trgom), kjer se bo izvajala dejavnost zunanje tržnice; ter vzpostavitev pokrite tržnice (znotraj Mahrove hiše). Načrtovana je tudi pozemna parkirna hiša pod Krekovim trgom, povezana s PH Tržnica in ureditev Krekovega trga.

Akt opredeljuje predmet javno-zasebnega partnerstva in izbrano obliko ter postopek izbire zasebnega partnerja, vključno z osnovnimi pogoji za priznanje sposobnosti kandidatom ter opredeljuje merilo za izbor ekonomsko najugodnejše ponudbe. Akt opredeljuje tudi način financiranje javno-zasebnega partnerstva ter vsebuje pooblastilo županu in določa način imenovanja strokovne komisije pristojne za pripravo in izvedbo javnega razpisa.

Pravna podlaga za identifikacijo javnega interesa je 15. člena Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 56/2008, 57/2008-ZLDUVCP, 73/2008 Odl.US: U-I-295/05-38, 58/2009) v povezavi s 14. členom Odloka o cestnoprometni ureditvi (Uradni list RS, št. 122/2007) in prvo alinejo drugega odstavka 21. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/2007, 27/2008 Odl.US: Up-2925/07-15, U-I-21/07-18, 76/2008, 100/2008 Odl.US: U-I-427/06-9, 79/2009, 14/2010 Odl.US: U-I-267/09-19).

Javni interes predstavlja predvsem zagotavljanje pogojev za:

- ureditev problematike mirujočega prometa na območju ljubljanske tržnice in s tem dvig prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, predvsem pešcev, kot najpogostejših obiskovalcev ljubljanske tržnice;
- nadaljnji razvoj centralne mestne tržnice,
- ustvarjanje povezane in pregledne mreže odprtih javnih prostorov visoke kakovosti na celotnem območju MOL, ki bodo enako dostopni za vse, varni in prepoznavni,
- pridobitev novih tržnih in javnih površin,
- povečanje pretočnosti prometnih tokov,
- okrepitev prepoznavnosti mesta in njegove identitete,
- varovanje kulturne dediščine,

- zagotoviti parkirne prostore za osebna vozila obiskovalcev tržnice, bližnjih znamenitosti in okoliških stanovalcev,
- izboljšanje turistične ponudbe,
- oblikovati identiteto blagovne znamke turistične destinacije Ljubljana,
- razširitev območja živahnega dogajanja in pestre ponudbe ob Ljubljani (Breg, Gallusovo in Petkovškovo nabrežje...),
- izboljšati konkurenčnost Ljubljane kot turistične destinacije,
- omogočiti razvoj področja in širše regije, kot izvedeni cilj.

3. Ocena stanja na področju, ki ga zadevajo predlagani sklepi:

Vodnikov trg z osrednjo mestno tržnico, ki je bila zgrajena med leti 1940 in 1944, je uredil arhitekt Plečnik. Tržnico je zasnoval kot dva niza pokritih tržnic ob Ljubljani, v dveh etažah, ki s svojo ukrivljenostjo sledita toku reke. V vrzeli med obema deloma tržnice je Plečnik načrtoval gradnjo monumentalnega pokritega Mesarskega mostu, ki bi povezal tržno nabrežje s Petkovškim, a je most bil zgrajen v l. 2009 po projektu, izbranem v javnem arhitektonsko – urbanističnem natečaju. Nekoliko pozneje so se mestni veljaki odločili povezati Tržnico s Tromostovjem. Takrat je Plečnik zasnoval ob mostu cvetličarno, ki spominja na antični tempelj, za njo pa je tržnico razširil z dodatnim, odprtim stebriščem, pod katerim so danes stojnice z začimbami in izdelki domače obrti.

Osrednji del starega mestnega jedra je še danes strnjen pod Ljubljanskim gradom, okrog Starega, Mestnega in Gornjega trga.

Danes je na trgu osrednja ljubljanska tržnica, ki se razteza od Zmajskega mostu do Pogačarjevega trga in Tromostovja.

Tržnica ni zgolj nakupovalno središče, je tudi tradicionalni kraj, kjer se Ljubljančanke in Ljubljančani srečujejo in družijo. Mnogo je obiskovalcev iz drugih delov Slovenije, v čedalje večjem številu pa tržnico obiskujejo tudi tuji turisti.

Poleg redne prodaje na Vodnikovem trgu se na Pogačarjevem trgu odvijajo spremljajoče prireditve, s katerimi je popestrjeno dogajanje na centralni tržnici.

Na območju, ki ga zadeva predmetni projekt primanjkuje parkirnih mest tako za občane, ki stanujejo v tem predelu mesta, kot za obiskovalce tržnice in druge obiskovalce centra mesta. Trenutno stanje infrastrukture tudi ne omogoča sodobnega načina dostava blaga na tržnico in druge logistične dejavnosti, ki je s tem povezana. Stavba Mahrove hiše je v stanju, ko je potrebna njena celovita gradbena in vsebinska prenova.

4. Poglavitna rešitev in morebitne variantne rešitve:

Predlagan model javno-zasebnega partnerstva je opredeljen v pravni študiji izvedbe javno-zasebnega partnerstva in opredelitvi optimalnega modela za zadovoljitev javnega interesa.

V navedeni študiji so bile primerjane naslednje možne variante:

- A) klasično javno naročilo,
- B) javno-zasebno partnerstvo v obliki javnonaročniškega (pogodbenega) razmerja,
- C) javno-zasebno partnerstvo – koncesija gradnje (BTO¹ = zgradi, prenesi v last, upravljaj),

Za vsako izmed navedenih variant so predstavljene prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti. Glede na navedeno analizo je bila, kot optimalna predlagana javnonaročniška oblika javno-zasebnega partnerstva, v okviru katere pa se predvidi opcija, da se vanju vključijo nekateri koncesijski elementi, če bi se v fazi javnega razpisa izkazalo, da predviden vložek javnega partnerja ne zadošča za pokritje predvidenih stroškov javnega dela projekta.

¹ Build-Transfer- Operate

Predlagana rešitev omogoča, da se ne spreminja obseg javnega dela projekta. Glede na obseg in kompleksnost projekta ter ob upoštevanju opcije, da se v fazi javnega razpisa v partnerstvu omejeno vključijo koncesijski elementi, pravna študija predlaga, da se postopek javnega razpisa izvede v obliki konkurenčnega dialoga. Naveden postopek namreč omogoča dovolj veliko mero fleksibilnosti v fazi javnega razpisa ter pri tem zagotavlja visok nivo transparentnosti in enakopravnosti ponudnikov. Z uporabo konkurenčnega dialoga bo javnemu partnerju omogočena gospodarna in racionalna izbira zasebnega partnerja. Konkurenčni dialog tudi omogoča, da javni partner v fazi dialoga, z vidika ekonomske upravičenosti, s ponudniki analizira možnost gradnje podzemne garažne hiše tudi pod Krekovim trgom, kar bo v okviru javnega razpisa ponujeno, kot dodatna opcija za katero se bo javni partner odločil v primeru, da se bo potrdila njena ekonomska upravičenost.

Predlagan model z vidika razporeditve poslovnih tveganj predstavlja varen izbor za javnega partnerja, ob upoštevanju poslovnih interesov zasebnega sektorja in predstavlja uravnotežen ter preizkušen model javno-zasebnega partnerstva, ki omogoča njegovo uspešno realizacijo.

5. Ocena finančnih in drugih posledic, ki jih bo imel sprejem akta

Javni partner bo v projekt vložil:

- zemljišča potrebna za realizacijo projekta;
- večinski del obstoječe Mahrove hiše, ki je lasti MOL(3 stanovanj so v lasti fizičnih oseb);
- projektno dokumentacijo, kot bo predstavljena v fazi javnega razpisa;
- predvidoma veljavno gradbeno dovoljenje.

V proračunu MOL za leto 2011 so za ta projekt predvidena sredstva v višini 95.340 EUR.

Za naslednja leta so v NRP načrtovana sredstva v l. 2012 v višini 10.000 EUR, v naslednjem proračunskem obdobju, tj. v l. 2013 pa 242.000 EUR in v l. 2014 309.360 EUR.

MOL je v preteklih letih (2009, 2010) v projekt (projektna dokumentacija, priprava in vodenje projekta, soglasja, pridobivanje gradbenih dovoljenj, investicijska in druga dokumentacija, arheologija, sorazmerni delež izvedbe komunalnih ureditev na Kopitarjevi ulici in Ciril Metodovem trgu ipd.) skupaj vložila 2.198.145,56 EUR.

Ocena MOL je, da bodo vložki javnega partnerja zadostovali za finančno pokritje izvedbe javnega dela projekta, ki je sestavljen iz:

- podzemne parkirne hiše Tržnica (število parkirnih mest bo merilo v postopku izbire zasebnega partnerja)
- ureditve Vodnikovega trga za potrebe odprte tržnice
- ureditev dela Mahrove hiše s prizidkom ter dela kletnih etaž za potrebe pokrite tržnice
- predvidena je možnost ureditve dodatnih podzemnih parkirnih mest pod Krekovim trgom s povezavo na PH Tržnica ter ureditev Krekovega trga.

6. Predlogi sklepov

Glede na zgoraj navedeno se Mestnemu svetu Mestne občine Ljubljana predlaga v obravnavo in sprejem predlagane sklepe in sprejetje predlaganega Akt o javno-zasebnem partnerstvu za proejkt »Podzemna parkirna hiša Tržnica, prizidek k Mahrovi hiši, ureditev Vodnikovega trga in podzemna parkirna hiša Krekov trg z ureditvijo Krekovega trga«.

Gradivo pripravila:

Biserka Cizar, l.r. v sodelovanju z

Samom Lozejem, vodjo projekta

Darja Lesjak, l. r.
direktorica Službe za razvojne projekte
in investicije MOL

**Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak,
Poslovna enota Ljubljana**

Jurčkova 233,

1000 Ljubljana,

Kontaktna oseba: Boštjan Ferk, direktor

T: 01 60 100 72

F: 01 60 100 71

M: 041 400 910

E: bostjan.ferk@pppforum.si

S: www.pppforum.si

JAVNI PARTNER:

Mestna občina Ljubljana

Mestni trg 1

1000 Ljubljana

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

**PROJEKT: »Podzemna parkirna hiša Tržnica, prizidek k Mahrovi hiši,
ureditev Vodnikovega trga in podzemna parkirna hiša Krekov trg z
ureditvijo Krekovega trga««**

Ljubljana, marec 2011

1. PRAVNA PODLAGA:

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

2. CILJ PROJEKTA:

1. vzpostavitev javne podzemne parkirne hiše pod ljubljansko tržnico s čimer se bo povečala dostopnost in frekventnost predmetne lokacije, izboljšala prometna varnost in vzpostavila ustrezna infrastruktura potrebna za normalno delovanje tržnice;
2. ureditev problematike mirujočega prometa na območju ljubljanske tržnice in s tem dvig prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, predvsem pešcev, kot najpogostejših obiskovalcev ljubljanske tržnice;
3. dograditev, prenova in revitalizacija Mahrove hiše s čemer se bo trenutno neatraktivni stavbi dodala nova podoba in program, ki bo obogatil ponudbo ljubljanske tržnice;
4. prenova ploščadi (strehe PH), kjer se bo izvajala dejavnost zunanje tržnice;
5. vzpostavitev pokrite tržnice (znotraj Mahrove hiše).

3. IDENTIFIKACIJA JAVNEGA INTERESA:

Območje, ki ga zajema predmeten projekt obsega del ljubljanske tržnice in objekt Mahrove hiše. Gre za območje v samem centru Ljubljane, ki je pomembno komunikacijsko križišče z velikim številom obiskovalcev. Stanje prometne infrastrukture, kot tudi trenutna prometna ureditev območja ne sledita potrebam obiskovalcev in drugih uporabnikov tega območja. S tega stališča je za uporabnikom prijazno uporabo ljubljanske tržnice potrebno zagotoviti primerno število parkirnih mest po sprejemljivi ceni parkiranja. Ob tem je potrebno upoštevati tudi potrebe

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

okoljskih prebivalcev in potrebe dostavnih in drugih služb, ki zagotavljajo normalno delovanje tržnice. Z realizacijo projekta bodo zgornja pričakovanja izpolnjena.

Javni interes v predmetnem projektu predstavlja predvsem potreba po zagotovitvi dovolj velikega števila parkirnih mest v središču Ljubljane. Javna parkirna mesta bodo omogočila občanom Mestne občine Ljubljana in obiskovalcem, da po sprejemljivih cenah parkirajo v središču mesta. Ljubljanska tržnica je ena izmed najbolj frekventnih lokacij v Ljubljani, kjer se dnevno izmenja veliko število obiskovalcev, zato potrebuje ustrezno infrastrukturo, ki bo omogočila njeno normalno delovanje.

Prvi odstavek 15. člena Zakona o varnosti cestnega prometa določa, da so za varen in nemoten promet na občinskih cestah odgovorne občine. V ta okvir sodi tudi ureditev problematike mirujočega prometa. Za zagotavljanje varnega in nemotenega prometa na občinskih cestah v Mestni občini Ljubljana je bil sprejet Odlok o cestnoprometni ureditvi.

Naveden odlok v 14. členu določa, da se za ureditev mirujočega prometa določijo javne parkirne površine, ki se delijo na:

- parkirne površine na vozišču občinske ceste,
- posebej urejene javne površine, namenjene parkiranju izven vozišča javne ceste (parkirišča),
- javne parkirne hiše ali druge objekte, namenjene parkiranju vozil.

Predmeten projekt lahko uvrstimo v zadnjo alinejo zgoraj citiranega člena Odloka med javne parkirne hiše ali druge objekte namenjene parkiranju vozil. Ob tem je potrebno upoštevati v 2. členu opredeljen pojem javne parkirne površine, ki kot javno parkirno površino določa tudi s prometno signalizacijo označen posebej zgrajen objekt, namenjen parkiranju vozil. Glede na navedeno lahko zaključimo, da je projekt v tem delu, v javnem interesu.

Ob navedenem je potrebno ugotoviti, da projekt predvideva revitalizacijo, dograditev in obnovo objekta Mahrove hiše. Mahrova hiša je spomeniško zaščitena in zgodovinsko pomembna stavba, ki se ne bo samo obnovila in dogradila, ampak bo tudi dobila nove vsebine in namen, ki jo bodo tesneje povezali z dejavnostjo ljubljanske tržnice. Tako je v pritličju Mahrove hiše predviden prostor za pokrito tržnico. V tem delu je predmeten projekt skladen s prvo alinejo drugega odstavka 21. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/2007, 27/2008 Odl.US: Up-2925/07-15, U-I-21/07-18, 76/2008, 100/2008 Odl.US: U-I-427/06-9, 79/2009, 14/2010 Odl.US: U-I-267/09-19), ki nalaga smotrno razpolaganje z občinskim premoženjem.

Ob tem je javni interes izkazan tudi v tem, da se prenovila ploščad zunanje tržnice, ki bo hkrati streha podzemne parkirne hiše. S predlaganim projektom se bo torej v celoti posodobila podoba ljubljanske tržnice, tako iz logističnega vidika, kot iz vidika prodajalcev, kot tudi z vidika obiskovalcev in kupcev.

4. POVZETEK VSEBINE PROJEKTA

Namen projekta je izgradnje podzemne parkirne hiše, ureditev nadzemne ploščadi (strehe podzemne parkirne hiše) in obnova ter dograditev obstoječe Mahrove hiše.

Režim parkiranja v podzemni parkirni hiši bo prilagojen za naslednje vrste uporabnikov:

- a) obiskovalci tržnice in centra Ljubljane, ki bodo parkirali v javni parkirni hiši;
- b) vozila namenjena dostavi, ki bodo parkirala po posebnem parkirnem režimu;
- c) okoliški prebivalci, ki jim bo omogočen najem parkirnih mest;
- d) obiskovalcem programa, ki bo potekal v zasebnem delu Mahrove hiše, ki bodo parkirali v zasebnem delu parkirne hiše.

Nadzemna ploščad (streha podzemne parkirne hiše) bo predstavljala javno površino, ki bo namenjena dejavnostim zunanje ljubljanske tržnice, ki jih bo določil javni partner.

Mahrova hiša s prizidkom bo razdeljena na javni in zasebni del. Javnemu programu bo namenjen del pritličja Mahrove hiše, kjer bo program pokrite tržnice v vsebini, kot jo bo določil javni partner. Program zasebnega dela bo izbral zasebnih partner glede na omejitve, ki jih prinaša sama lokacija in veljavni prostorski dokumenti. V postopku javnega razpisa bo javni partner opredelil programe, ki so kompatibilni s programi, ki že potekajo na lokaciji in jih bo tudi uvrstil v merila za izbor izvajalca javno-zasebnega partnerstva.

V okviru javnega razpisa bo javni partner opredelil tudi opcijo, da se projekt razširi na gradnjo podzemne parkirne hiše pod Krekovim trgom. Navedeno opcijo bo javni partner izbral pod pogojem, da bo ekonomsko upravičena in bo prispevala k večji gospodarnosti izvedbe projekta z vidika javnega partnerja.

5. PREDPOSTAVKE ZA REALIZACIJO POSTAVLJENEGA CILJA:

Javni partner razpolaga z zazidljivim in komunalno opremljenim zemljiščem na območju Vodnikovega trga, kjer je predvidena gradnja podzemne parkirne hiše. Javni partner je tudi lastnik

Mahrove hiše, razen treh stanovanj, kjer je s stanovalci načeloma usklajen način na katerega se bodo tudi njihovi deleži vključili v projekt. Javni partner razpolaga tudi z zemljiščem na Krekovem trgu, kjer bo ponudnikom ponujena opcija gradnja podzemne parkirne hiše.

Javni partner bo v projekt prispeval tudi projektno dokumentacijo in pridobljeno gradbeno dovoljenje.

Vsebinsko in pravno gledano bo projekt razdeljen na javni in zasebni del. Javni del bo zajemal dogovorjen del podzemne parkirne hiše, celotno nadzemno ploščad (streho podzemne parkirne hiše) in dogovorjen del pritličja obnovljene Mahrove hiše. Zasebni del projekta bo zajemal preostanek obnovljene Mahrove hiše in dogovorjen del podzemne parkirne hiše.

Javni partner ne razpolaga s finančnimi sredstvi s katerimi bi samostojno financiral realizacijo celotnega projekta, zato bo tveganje financiranja v pretežnem delu preneseno na izbranega zasebnega partnerja. Za potrebe realizacije projekta bo javni partner zasebnemu partnerju predvidoma podelil stavbno pravico. Lastninskopravna razmerja med partnerjema projekta se bodo uredila po zaključku projekta in bodo odvisna od izbranega modela javno-zasebnega partnerstva po katerem se bo projekt realiziral in so podrobneje pojasnjena v nadaljevanju.

Javni partner si bo prizadeval za racionalno in gospodarno razporeditev poslovnih tveganj med partnerja, z namenom vzpostavitve dolgoročnega, ekonomsko upravičenega uresničevanja javnega interesa.

Javni partner se zavezuje:

- v projekt prispevati zemljišča potrebna za realizacijo projekt;
- v projekt prispevati projektno dokumentacijo, kot bo predstavljena v fazi javnega razpisa;
- pridobiti veljavno gradbeno dovoljenje;
- sodelovati z izbranim partnerjem v fazi gradnje;
- sodelovati z izbranim partnerjem v fazi upravljanja.

6. NAČIN REALIZACIJE POSTAVLJENEGA CILJA:

Glede na navedeno je najprimernejši način za realizacijo postavljenih ciljev uporaba instituta javno-zasebnega partnerstva. Javno-zasebno partnerstvo namreč omogoča združitev sinergijskih učinkov javnega in zasebnega dela projekta, tako v fazi gradnje (nižji stroški gradnje), kot v fazi

upravljanja. Ob tem je potrebno poudariti izjemno atraktivno in frekventno lokacijo v središču Ljubljane. Javni partner bo izbral zasebnega partnerja (investitorja), ki bo prevzel financiranje in izgradnjo celotnega projekta. Po uspešno zaključeni gradnji bosta partnerja prevzela upravljanje skladno z razdelitvijo projekta na javni in zasebni del ter skladno z izbranim modelom javno-zasebnega partnerstva. V zameno za zgoraj prevzete obveznosti bo zasebnemu partnerju omogočeno, da prevzame zasebni del projekta.

Javni partner bo javni razpis oblikoval na način, da bo potencialnim zasebnim partnerjem ponujena tudi možnost gradnja podzemne parkirne hiše pod Krekovim trgom, kjer je javni partner prav tako lastnik zemljišča. V primeru, da bo izkazan interes zasebnih partnerjev bo možnost gradnje podzemne parkirne hiše pod Krekovim trgom podrobneje opredeljena v fazi dialoga med javnim partnerjem in kandidati, ki jim bo po izvedeni prvi fazi javnega razpisa priznana sposobnost.

7. POSTOPEK OBLIKOVANJA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA:

Postopek sklenitve javno-zasebnega partnerstva mora slediti naslednjim načelom:

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

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

- a) prva faza: priznanje sposobnosti (tehnični, finančni, referenčni, kadrovski in drugi pogoji za priznanje sposobnosti);
- b) druga faza: dialog (kandidati, ki jim je bila priznana sposobnost, predstavijo ponujen način realizacije projekta, tako s tehničnega vidika, kot s finančnega vidika);

c) tretja faza: oddaja končnih pisnih ponudb.

Postopek konkurenčnega dialoga javnemu partnerju omogoča, da skozi interakcijo s potencialnimi zasebnimi partnerji, ki jim je v prvi fazi postopka priznana sposobnost, oblikuje in izbere optimalno rešitev, ki je tudi javnofinančno sprejemljiva ter da se na ta način v najvišji možni meri dosežejo postavljeni cilji projekta. Tako bo v drugi fazi konkurenčnega dialoga dokončno opredeljena vsebina in obseg javnega in zasebnega dela projekta, predvsem v delu, ki se nanaša na parkirna mesta, prav tako bo v tej fazi dokončno opredeljen način financiranja javnega dela projekta ter vsebina in obseg tveganj, ki jih prevzame posamezen partner.

8. MATRICA PREDVIDENE RAZDELITVE TVEGANJ:

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

Vrsta poslovnega tveganja	Javni partner	Zasebni partner	Opredelitev tveganja
tveganje primernosti zemljišč	✓		Vložek javnega partnerja v projekt so predvsem zemljišča in stavba Mahrove hiše. Javni partner prevzema tveganje, da so vložena zemljišča primerna za realizacijo predmetnega projekta, kar pomeni, da so izpolnjeni vsi pogoji za gradnjo podzemne parkirne hiše na predvideni lokaciji. Zagotovitev potrebnih zemljišč je vložek javnega partnerja v projekt. Prav tako je vložek v projekt javnega partnerja stavba Mahrove hiše.
tveganje projektiranja	✓		Javni partner bo v projekt vložil projektno dokumentacijo v vsebini in obliki, kot je bila oddana za pridobitev gradbenega dovoljenja. Projektna dokumentacija bo del dokumentacije javnega razpisa. V kolikor bodo potrebne prilagoditve ali spremembe projektne dokumentacije, jih bosta partnerja nosila na način, kot bo dogovorjen s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu. V kolikor bo posamezen partner imel posebne zahteve ali potrebe in bo navedeno povzročilo potrebo po spreminjanju projektne dokumentacije, potem tak partner v tem delu tudi prevzema pripadajoče stroške spremembe projektne dokumentacije in druge stroške, ki iz tega izhajajo (npr. stroški

			spremembe gradbenega dovoljenja). V primeru izbora opcije PH Krekov trg navedeno tveganje v tem delu prevzema zasebni partner.
tveganje pridobitve gradbenega dovoljenja	✓		Obveznost pridobitve gradbenega dovoljenja prevzema javni partner. V trenutku priprave tega dokumenta je javni partner že oddal vlogo za izdajo gradbenega dovoljenja. Predvideva se, da bo javni partner v fazi javnega razpisa že razpolagal z veljavnim gradbenim dovoljenjem. V primeru izbora opcije PH Krekov trg navedeno tveganje v tem delu prevzema zasebni partner.
Tveganje pridobitve drugih potrebnih upravnih dovoljenj	✓	✓	V tistem delu, kjer se navedeno tveganje nanaša na soglasja in druge dokumente, ki se priložijo vlogi za izdajo gradbenega dovoljenja, to tveganje prevzema javni partner. V delu, ki se nanaša na fazo gradnje in zaključka gradnje (npr. pridobitev uporabnega dovoljenja) pa navedeno tveganje prevzema zasebni partner.
tveganje gradnje		✓	Tveganje gradnje v celoti prevzema zasebni partner, razen v tistem delu, ki bi bil posledica posebnih dodatnih zahtev javnega partnerja, po podpisu pogodbe. Vzpostavljena infrastruktura in zgrajeni objekti so vložek zasebnega partnerja v projekt. Izbrani zasebni partner bo bodisi sam izvajalec gradnje ali bo imel vzpostavljeno poslovno razmerje z izvajalcem gradnje, ki bo naveden v končni pisni ponudbi.
tveganje dodatnih del oz. več del		✓	V okviru tveganja gradnje tudi navedeno tveganje prevzema zasebni partner.
tveganje zamude		✓	Zasebni partner prevzema popolno odgovornost za pravočasno izvedbo projekta, skladno s terminskim planom, ki bo usklajen med partnerjema.
tveganje kvalitete gradnje		✓	V okviru tveganja gradnje tudi navedeno tveganje prevzema zasebni partner, ki ga bo prenesel na izvajalca gradnje in podizvajalce, ki bodo prevzeli posamezna dela in dobave.
tveganje financiranja		✓	Zasebni partner v celoti nosi tveganje financiranja stroškov, ki bodo nastali v fazi realizacije projekta. Povrnitev vloženih sredstev bo zasebni partner obračunal v okviru zasebnega dela

			projekta.
Tveganje vzdrževanja vzpostavljene infrastrukture	✓	✓	Glede na razdelitev projekta na javni in zasebni del bosta partnerja navedeno tveganje nosila vsak za svoj del projekta. Predvideva se, da se bodo stroški vzdrževanja javnega dela projekta pokrivali iz prihodkov trženja projekta (npr. parkirnine, najemnine).
tveganje upravljanja	✓	✓	Glede na razdelitev projekta na javni in zasebni del bosta partnerja navedeno tveganje nosila vsak za svoj del projekta. Stroški upravljanja bodo posredno preneseni na uporabnike. Javni partner si bo prizadeval za tak način upravljanja celotnega projekta, ki bo v najvišji možni meri sledil javnemu interesu in programu ljubljanske tržnice.
tveganje rentabilnosti projekta	✓	✓	Glede na razdelitev projekta na javni in zasebni del bosta partnerja navedeno tveganje nosila vsak za svoj del projekta. V fazi javnega razpisa se bodo primerjali vložki obeh partnerjev z obsegom javnega ter zasebnega dela projekta. Javni partner bo tako v fazi javnega razpisa (v fazi dialoga) oblikoval končen obseg javnega dela projekta (predvsem v delu, ki se nanaša na število parkirnih mest v podzemni parkirni hiši) in način financiranja javnega dela projekta.
tveganje finančne sposobnosti izvajalcev	✓		Tveganje finančne sposobnosti izvajalca javno-zasebnega partnerstva nosi javni partner, saj bo s pogodbo o realizaciji projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva nanj prenesel večino tveganj realizacije projekta. V primeru zmanjšane finančne sposobnosti izvajalca bi lahko bila ogrožena realizacija celotnega projekta. Navedeno tveganje bo javni partner lahko omejil z uporabo instituta stavbne pravice in s primernim oblikovanjem pogojev za priznanje finančne sposobnosti ponudnikov v fazi javnega razpisa. Ob tem bo poseben poudarek namenjen finančni sposobnosti zasebnega partnerja in njegov dostop do virov financiranja projekta.
tveganje dostopnosti	✓	✓	Oba partnerja skupaj si bosta prizadevala, da bo vzpostavljena infrastruktura pod enakimi pogoji dostopna vsem zainteresiranim

zgrajena objekta			uporabnikom.
------------------	--	--	--------------

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

- a) klasično javno naročilo
- b) javno-zasebno partnerstvo v obliki javnonaročniškega (pogodbenega) razmerja
- c) javno-zasebno partnerstvo - koncesija gradnje v obliki BTO (zgradi, prenesi v last, upravlja)

Model a) klasično javno naročilo

Pogoj za začetek postopka oddaje javnega naročila je priprava sklepa o začetku postopka, ki vsebuje tudi navedbo vira financiranja predmeta javnega naročila. Navedeno pomeni, da bi načeloma za realizacijo projekta morala biti v trenutku začetka postopka oddaje javnega naročila zagotovljena sredstva v proračunu v višini stroškov javnega dela projekta, ki bi bila enaka ocenjeni vrednosti celotnega projekta. Predmeten pogoj v obravnavanem primeru ni izpolnjen. Realizacija projekta v obliki klasičnega javnega naročila iz tega razloga ni izvedljiva. Ob tem je potrebno poudariti, da klasični postopki oddaje javnih naročil niso primerni za projekte, ki so sestavljeni iz javnega in zasebnega dela projekta, ki sta medsebojno prepletena.

Model b) javno-zasebno partnerstvo v obliki javnonaročniškega (pogodbenega) razmerja

Prednosti:	Slabosti:
- jasna razdelitev razmerij med javnim in zasebnim partnerjem - nudi visok nivo zaščite javnega interesa in je glede ureditve pravnih razmerij po končanem projektu relativno enostaven model - razmerje je kratkotrajno, saj se projekt razdeli po prevzemu objektov, s čimer tudi preneha razmerje javno-zasebnega partnerstva - s prevzemom javnega dela projekta prične javni partner tudi ekonomsko izkoriščati celoten javni del projekta brez omejitev	- večino tveganja (predvsem tudi večinsko tveganje rentabilnosti projekta) nosi javni partner - ekonomsko gledano je projekt z vidika potencialnih zasebnih partnerjev manj zanimiv, kot koncesijske oblike, saj ustvarja manjši denarni tok s katerim se lahko financira celotno investicijo (navedeno bo potrebno nadomestiti z višjim vložkom javnega partnerja) - stroške upravljanja in vzdrževanja za javni del projekta ob prevzemu objekta prevzame

- javni partner je popolnoma samostojen pri oblikovanju parkirnega režime in cenovne politike parkiranja v javnem delu projekta	javni partner - potreben relativno visok vložek javnega partnerja (zemljišče, obstoječ objekt), ki mora biti vrednostno ekvivalenten vrednosti javnega dela projekta, v nasprotnem primeru bo bodisi potrebno zmanjšati predviden (izhodiščni) obseg javnega dela projekta ali zagotoviti dodatne javne vire financiranja projekta
Priložnosti: - v okviru navedenega modela se lahko v projekt vključijo tudi elementi koncesijskega razmerja na način, da se v primeru, da javni vložek ne bo v celoti zadostoval za pokritje celotnih stroškov javnega dela projekta, zasebnemu partnerju omogoči, da dogovorjeno obdobje ekonomsko izkorišča dogovorjen del sicer javnega dela projekta	Nevarnosti: - tveganje rentabilnosti projekta je tesno povezano z zasedenostjo parkirne hiše in ustvarjenim denarnim tokom iz njene uporabe, kar pomeni, da bo moral javni partner oblikovati takšen režim parkiranja in takšno cenovno politiko, da bo parkirna hiša optimalno zasedena - glede na relativno občutljivo ravnotežje med javnim in zasebnim vložkom v projekt obstaja realna nevarnost, da bo potrebno zagotoviti dodatne javnofinančne vire za realizacijo projekta (mogoče optimizirati z vključitvijo koncesijskih elementov v projekt) - glede na to, da je predstavljen model ekonomsko manj atraktiven od koncesijskega lahko pričakujemo manjše število ponudnikov

Model c) javno-zasebno partnerstvo - koncesija gradnje BTO (zgradi, prenesi v last, upravlja)

Prednosti: - večino tveganja nosi zasebni partner (obvezen pogoj) – kar	Slabosti: - prevzeto tveganje se lahko izrazi pri finančnih parametrih, še posebej pri določitvi cenovne
---	--

pomeni, da je potrebno za določeno obdobje prenesti tudi upravljanje vsaj z delom javnega dela projekta na koncesionarja - za dogovorjeno obdobje (običajno 20-30 let) se prenese celoten ali del javnega dela projekta v ekonomsko izkoriščanje koncesionarju - koncesionar za ta del prevzame tudi obveznost (strošek) upravljanja in vzdrževanja - z vidika potencialnih zasebnih partnerjev je projekt ekonomsko bolj zanimiv, kar ugodno vpliva na konkurenco - zasebni partner v velikem delu prevzema tudi tveganje rentabilnosti projekta	politike parkiranja in samega režima parkiranja, kjer je javni partner odvisen od dogovora z zasebnim partnerjem - po izteku koncesijske dobe bo podzemna parkirna hiša relativno stara, zato bi lahko njen prevzem, iz tega vidika predstavljal strošek (višina preostanka vrednosti infrastrukture ob prenehanju partnerstva) - pravna razmerja so relativno kompleksna in dolgoročna, zato terjajo več usklajevanja v fazi priprave koncesijske pogodbe in nato tudi skozi celotno koncesijsko obdobje
Priložnosti: - dolgoročna ureditev vprašanja upravljanja v okviru ene koncesijske pogodbe - sinergijski učinki zaradi enotnega upravljanja javnega in zasebnega dela projekta	Nevarnosti: - podrobno je potrebno vnaprej opredeliti obveznosti koncesionarja glede upravljanja in vzdrževanja objekta, da se ob zaključku koncesijskega obdobja prevzame solidno vzdrževan objekt - v postopku oblikovanja koncesijskega razmerja bo potrebno omejiti možnost pretirane komercializacije projekta - glede na atraktivnost in frekventnost lokacije v centru mesta obstaja nevarnost, da zasebni interes prevlada nad javnim, zato bo potrebno posebno pozornost nameniti oblikovanju in uskladitvi koncesijske pogodbe

10. PREDLOG OPTIMALNEGA MODELA:

Za izbiro optimalne variante je najpomembnejše vprašanje, kakšna bo v okviru javnega razpisa dobljena ocena višine vložka javnega partnerja, ki je na voljo za realizacijo projekta in s tem

povezano vprašanje ali naveden vložek zadošča za pokritje stroškov investicije v javni del projekta. V tem okviru bo seveda potrebno opredeliti obseg javnega dela projekta in strošek njegove investicije ter ga primerjati z ponujeno višino vložka javnega partnerja, kot jo bodo ponudili ponudniki. Temeljno razlikovanje med javnonaročniškim in koncesijskim modelom partnerstva je namreč ravno v tem, da gre predvsem za dva različna modela financiranja projekta. Javnonaročniški model je uporaben predvsem v primerih, ko vložek javnega partnerja zadostuje za pokritje celotnih stroškov investicije v javni del projekta. V primerih, ko vložek javnega partnerja ne zadošča za pokritje stroškov investicije javnega dela projekta je potrebno bodisi zmanjšati obseg javnega dela projekta in tako posledično zmanjšati strošek investicije v javni del projekta ali pa zagotoviti dodatne vire za financiranje projekta. S tega stališča se kot optimalna oblika realizacije projekta predlaga javnonaročniška oblika javno-zasebnega partnerstva v okviru katere pa se predvidi opcija, da se vanju vključijo nekateri koncesijski elementi, če bi se v fazi javnega razpisa izkazalo, da predviden vložek javnega partnerja ne zadošča za pokritje predvidenih stroškov javnega dela projekta. Predlagana rešitev omogoča, da se ne spreminja obseg javnega dela projekta. Z vpeljavo koncesijskih elementov se zasebnemu partnerju omogoči, da skladno z odločitvijo javnega partnerja dogovorjeno obdobje ekonomsko izkorišča dogovorjen del objekta ter tako poveča ekonomsko izvedljivost projekta. Navedene koncesijske elemente je potrebno oblikovati na način, da ne vplivajo na lastninskopravno razmerje med javnim in zasebnim delom projekta ter na način, da se podrobno opredelijo pogoji pod katerimi bo zasebni partner lahko ekonomsko izkoriščal dogovorjen del objekta.

V primeru prepletanja javnonaročniškega modela s koncesijskimi elementi se postavi vprašanje ali je navedeno dopustno in skladno z veljavno zakonodajo. Odgovor najdemo v okviru 27. in 28. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu, ki opredeljuje razmejitev med javnonaročniškim in koncesijskim partnerstvom ter odločanje v dvomu. Glede na navedene določbe je potrebno zaključiti, da je predlagan model skladen z Zakonom o javno-zasebnem partnerstvu in veljavno zakonodajo ter da izpolnjuje vse zakonske pogoje, da se ga opredeli kot javnonaročniško partnerstvo. Potrebno je namreč ugotoviti, da bo vložek javnega partnerja glede na trenutno investicijsko oceno zadoščal za pokritje večine stroškov javnega dela projekta, vendar je glede na negotovo finančno in gospodarsko situacijo ter glede na hitro spreminjane cen na trgu smiselno dopustiti tudi možnost uporabe koncesijskih elementov v okviru javnonaročniškega modela. Ob tem je potrebno ugotoviti, da v nobenem primeru morebitna uporaba koncesijskih elementov ne bo prevladujoča, ampak bo kvečjemu uporabljena kot korektiv ekonomske izvedljivosti projekta,

če bo v fazi javnega razpisa ugotovljeno, da je to bolj smotrno in racionalno ter potrebno za realizacijo projekta. S tega stališča ne obstaja nevarnost, da bi prevladali koncesijski elementi in bi iz tega razloga bilo potrebo predlagan javnonaročniški model preoblikovati v koncesijo gradnje.

Glede na obseg in kompleksnost projekta ter ob upoštevanju opcije, da se v fazi javnega razpisa v partnerstvu omejeno vključijo koncesijski elementi, predlagamo, da se postopek javnega razpisa izvede v obliki konkurenčnega dialoga. Naveden postopek namreč omogoča dovolj veliko mero fleksibilnosti v fazi javnega razpisa ter pri tem zagotavlja visok nivo transparentnosti in enakopravnosti ponudnikov.

Ekonomsko izvedljivost projekta bo javni partner povečal s ponujeno opcijo gradnje podzemne parkirne hiše pod Krekovim trgom. S tem bo javni partner omogočil zainteresiranim ponudnikom, da pridobijo dodatna parkirna mesta, ki bodo vključena v zasebni del projekta, kar bo predvidoma pozitivno vplivalo na izvedljivost projekta.

Z uporabo konkurenčnega dialoga bo javnemu partnerju omogočena gospodarna in racionalna izbira zasebnega partnerja. Konkurenčni dialog tudi omogoča, da javni partner v fazi dialoga, z vidika ekonomske upravičenosti, s ponudniki analizira možnost gradnje podzemne parkirne hiše tudi pod Krekovim trgom, kar bo v okviru javnega razpisa ponujeno, kot dodatna opcija za katero se bo javni partner odločil v primeru, da se bo potrdila njena ekonomska upravičenost.

Boštjan Ferk, direktor IJZP, l. r.

Ljubljana, marec 2011