

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Nina Ribnikar

Javno-zasebno partnerstvo:

Primer (ne) izkoriščenega koncepta javne uporabe koles Bicikelj

Magistrsko delo

Ljubljana, 2015

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Nina Ribnikar

Mentor: red. prof. dr. Marjan Brezovšek

Javno-zasebno partnerstvo:

Primer (ne) izkoriščenega koncepta javne uporabe koles Bicikelj

Magistrsko delo

Ljubljana, 2015

Javno-zasebno partnerstvo: Primer (ne)izkoriščenega koncepta javne uporabe koles BicikeLJ

Globalizacija, procesi decentralizacije in krepitev demokracije prinašajo vračanje reševanja splošnih zadev nazaj na lokalno raven. Zmanjševanje javne porabe na eni strani in večje potrebe po javnih storitvah na drugi strani postavljajo javno-zasebno partnerstvo kot vedno bolj perspektiven mehanizem tudi za financiranje javnih naložb na lokalnem nivoju. Javno-zasebno partnerstvo predstavlja kompleksen koncept, ki se še vedno razvija in obstaja v različnih oblikah, saj so področja uporabe zelo razvejana in jih je potrebno prilagajati glede na področje delovanja. Pri javno-zasebnem partnerstvu gre za sinergijo med javnim in zasebnim partnerjem za doseg skupnih ciljev, ki so v javnem interesu, a zaradi vse večjih potreb javnega standarda za njih ni na voljo dovolj proračunskih sredstev. Uporaba je smotrna predvsem iz vidika izkoriščanja prednosti obeh sektorjev, za večjo učinkovitosti javnih storitev, ki so zaradi tržnih mehanizmov lahko cenejše, hitrejše, bolj kvalitetne in inovativne. Omenjeni institut javno-zasebnega partnerstva prinaša koristi za obe strani, saj javni akter pridobi dostopanje do zasebnih sredstev, vključno s produkcijsko učinkovitostjo, prilagodljivimi in odzivnimi delovnimi postopki, hkrati pa zasebnemu akterju javno-zasebna partnerstva omogočajo nove priložnosti za ustvarjanje dobička. Javni in zasebni sektor si pri tem delita tveganja, kar poveča možnosti za uspešnost projekta, vendar mora ta, v kolikor govorimo o uspešnem projektu javno-zasebnega partnerstva, delovati v javno dobro.

Ključne besede: javno-zasebno partnerstvo, javni sektor, zasebni sektor, občina, javna uporaba koles, Bicikelj

Public-private partnership: Example of (un)used concept of bike-sharing system Bicikelj

Trend of globalization, processes of decentralization, and increasingly open democracies are moving public projects back to local level. Decreasing funds in public sector on one hand and increasing demand of public services on the other hand are establishing private-public partnership projects as a more and more important mechanism for financing public investments on local level. Public-private partnership is representing a complex and wide range concept, which is still in development on many levels. Variety of projects is huge and partnerships need to be adjusted based on specific needs. With public-private partnership partners are looking for synergies between public and private sector with common goals that are in joint interest, but lack funds from public side. Usage is relevant mainly because project can benefit from both sides, with increased effectiveness and productivity on public sector side that leads to cheaper, better and more innovative solutions. Institution of public-private partnership leads to advantages for both parties, because public partner receives missing funds for the project with more efficient and productive work process from private sector. Private partner benefits from access to normally unreachable projects that can turn profits. Public and private partners are sharing risk for success of the project, which leads to increased chances of success. Public-private partnership project is successful when the needs of citizens are fulfilled.

Key words: public-private partnership, public sector, private sector, municipality, bike-sharing system, Bicikelj

KAZALO

1 UVOD	8
2 METODOLOŠKI OKVIR	10
2.2 Struktura magistrskega dela.....	10
2.2 Namen in cilji raziskovanja	11
2.3 Raziskovalni vprašanji in hipoteza	12
2.4 Metodologija.....	13
3 TEMELJNI POJMI IN TEORETIČNA IZHODIŠČA.....	15
3.1. Opredelitev koncepta javno-zasebnega partnerstva	15
3.2 Vloga javnega sektorja	18
3.2.1 Lokalna samouprava.....	20
3.3 Vloga zasebnega sektorja	22
3.4 Razlike med javnim in zasebnim sektorjem.....	23
3.5 Zgodovina javno-zasebnega partnerstva	24
3.6 Zakonodajna ureditev javno-zasebnega partnerstva v Sloveniji	25
3.6.1 Temeljna načela Zakona o javno-zasebnem partnerstvu	28
3.7 Osnovne oblike javno-zasebnega partnerstva.....	29
3.8 Postopek sklenitve javno-zasebnega partnerstva.....	32
3.9 Zakonodajni temelji Evropske unije o javno-zasebnem partnerstvu.....	33
3.10 Razlogi za uvajanje in koristi povezovanja javnega in zasebnega partnerstva	35
3.11 Kritike, dileme in glavna tveganja javno-zasebnega partnerstva	37
4 MESTNA OBČINA LJUBLJANA	40
4.1 Pojem občine	40
4.2 Naloge mestne občine Ljubljana	40
4.3 CIVITAS ELAN.....	42
4.3.1 Predstavitev pobude CIVITAS ELAN	42
4.3.2 Ukrepi CIVITAS ELAN	43

4.3.3 Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljana.....	45
5 JAVNA UPORABA KOLES V EVROPSKEM PROSTORU.....	49
5.1 Oblike sistemov javne uporabe koles	50
5.2 Zgodovina javne uporabe koles.....	52
5.3 Evropske prakse javne-uporabe koles	53
5.3.1 Velib' System – Pariz (Francija)	54
5.3.2 Bicing – Bercelona (Španija).....	55
5.3.3 Call a bike – Berlin, Frankfurt, Hamburg, Kassel, Köln, Munich, Stuttgart (Nemčja)	58
5.5 Projekt OBIS.....	59
5.5.1 Evropski sistemi javnih koles pod drobnogledom.....	65
6 PRIHODNOST JAVNE UPORABE KOLES	70
7 ANALIZA PRIMERA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA: JAVNA UPORABA KOLES BICIKELJ	72
7.1 Delovanje sistema Bikelj	73
7.1.1 Izposoja koles.....	74
7.1.2 Cenik	75
7.1.3 Postopek izposoje, vračilo kolesa in ponovna uporaba	75
7.1.4 Statistika.....	76
8 ZAKLJUČEK.....	81
9 LITERATURA	87
PRILOGE	
Priloga A: Intervju z Maticem Sopotnikom - kolesarskem koordinatorjem na Oddelku za gospodarske dejavnosti in promet na Mestni občini Ljubljana	
Priloga B: Intervju z namestnikom direktorja g. Boštjanom Berčanom – podjetje Europlakat d.o.o.	

KAZALO SLIK

Slika 7.1: Zemljevid postaj Bicikelj	76
--	----

KAZALO TABEL

Tabela 3.1: Sestava javnega sektorja.....	19
Tabela 3.2: Naloge občin po petih glavnih funkcijah	22
Tabela 3.3: Področje urejanja in namen Zakona o javno-zasebnemu partnerstvu	26
Tabela 3.4: Oblike javno-zasebnega partnerstva.....	31
Tabela 3.5: Prednosti povezovanja javnega in zasebnega sektorja.....	37
Tabela 4.1: Naloge sodobnih občin.....	41
Tabela 4.2: Izvedeni ukrepi projekta CIVITAS LJUBLJANA.....	44
Tabela 5.1: Oblike sistemov javne uporabe koles.....	51
Tabela 5.2: Neposredne in posredne koristi javne uporabe koles	60
Tabela 5.3: Priporočena strategija uvajanje javne uporabe koles na regionalni ravni	64
Tabela 5.4: Endogeni dejavniki – fizične rešitve	67
Tabela 5.5: Endogeni dejavniki – institucionalne rešitve	68
Tabela 5.6: Eksogeni dejavniki	69
Tabela 7.1: Cenik javne uporabe koles Bicikelj.....	75
Tabela 7.2: Statistika javne uporabe koles Bicikelj z dne 12.5.2014.....	76
Tabela 7.3: Statistika izposoje javne uporabe koles Bicikelj	77

SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC

JZP	Javno-zasebno partnerstvo
MOL	Mestna občina Ljubljana
OBIS	Optimising Bike Sharing in European Cities
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
PPP	Public Private Partnerships
RRA LUR	Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije
ZGMRS	Zakon o glavnem mestu Republike Slovenije
ZJF	Zakon o javnih financah
ZJU	Zakon o javnih uslužbencih
ZLS	Zakon o lokalni samoupravi
ZJZP	Zakon o javno-zasebnem partnerstvu

1 UVOD

V času ekstremnih političnih in ekonomskih sprememb ter svetovne gospodarske krize se država sooča z neizogibnim zniževanjem javne porabe. Visoka javna poraba in vse večje potrebe ter interesi državljanov omejujejo državni proračun na različnih področjih. Nujen razvoj na eni strani in zmanjševanje javne porabe na drugi strani sili sodobno državo v iskanje alternativnih, netradicionalnih sredstev za doseg svojih ciljev. Zasebni sektor zaradi svoje konkurenčne narave v splošnem velja kot bolj odziven, specializiran in prilagodljiv, vendar trenutno zaradi trenutnega slabega gospodarskega poslovanja nujno potrebuje nove priložnosti in spodbude. Skupno sodelovanje med javnim in zasebnim sektorjem torej predstavlja koristi za oba akterja, saj gre za izkoriščanje prednosti na eni in drugi strani, to pa vodi do hitrejšega in cenejšega doseganja skupnega cilja. Javno-zasebno partnerstvo je še nastajajoča praksa, ki se še vedno razvija in za katero lahko pričakujemo nadaljnjo širitev modelov in nastajanje novih razvijajočih se tipov partnerstva na podlagi funkcije zasebnega partnerja in glede na vrsto kooperacije (Ferčič 2005, 6).

Brezovšek (2005, 9) pravi, da je raziskovanje javno-zasebnega partnerstva na slovenskem lokalnem nivoju izjemnega pomena, saj je bližje državljanom, hkrati pa direktno vključen v problem in dostopen za aktivno participacijo prebivalcev. Vendar bi se strinjala s Ferfilo in Kovačevo (2000, 174), ki poudarjata, da zaradi različnosti javnega in zasebnega sektorja ni pametno samo prenesti prakse in izkušnje iz enega v drugi sektor. Razlog za uporabo javno-zasebnega partnerstva je insolventnost javnega sektorja, da bi z svojimi resursi omogočal potreben razvoj, pri tem pa je kompetenca zasebnega sektorja, da s svojimi sredstvi opravlja državne naloge. Javni sektor pri tem opravlja funkcijo regulacije in nadzora (Setnikar Cankar 2005, 4). Kljub splošni pozitivni in popularni praksi javno-zasebnega partnerstva se kot glavna tveganja pojavljajo predvsem negativno mnenje lokalnega prebivalstva, izbira pravega tipa oziroma oblike javno-zasebnega partnerstva, nepoznavanje oziroma neinformiranost organov, ki privedejo do izgube glavnega koncepta – javnega interesa (Stražišar 2010, 4).

Zaradi vse večjih potreb na strani javnega sektorja in zaradi nezadostnih javnih sredstev postaja javno-zasebno partnerstvo dragocen mehanizem za financiranje javnih investicij, zlasti na lokalnem nivoju. Javno-zasebno partnerstvo predstavlja dolgoročno kooperacijo med

dvema ali več javnimi in zasebnimi partnerji, v povezavi z javnimi nalogami, kjer je javnemu subjektu omogočen nadzor in zaščita javnega interesa ter porazdelitev tveganja tudi na zasebnega akterja (Ferčič 2005, 6). V Sloveniji tovrstna sodelovanja nimajo globokih korenin, saj je vse potrebe po javnih investicijah tradicionalno financirala država. Koncept javno-zasebnega partnerstva je Slovenija dokaj pozno konkretizirala z Zakonom o javno-zasebnem partnerstvu, ki je bil sprejet v Državnem zboru 23. 11. 2006 in je stopil v veljavo marca 2007. Z njim so pravno-formalno definirali poprej dokaj ohlapno poimenovanje sodelovanja med javnim in zasebnim subjektom. Kljub počasnemu razvoju pa je bil s sprejetjem Zakona o javno-zasebnem partnerstvu narejen korak naprej, zlasti za potrebe razvoja na lokalnem nivoju. Občina kot osnovni oziroma glavni element lokalne samouprave je oblikovana kot sistemska institucija, ki povezuje lokalno skupnost kot sociološko sestavino in lokalno samoupravo kot pravno sistemsko sestavino (Šmidovnik 1995, 27). Občina tako deluje v javno dobro ter opravlja naloge iz državne pristojnosti, ki se navezujejo na razvoj, in se kljub okrnjenosti proračuna trudi za čim bolj učinkovite rešitve in kvalitetne javne dobrine za občane.

2 METODOLOŠKI OKVIR

2.2 Struktura magistrskega dela

Magistrsko delo bo razdeljeno na dva sklopa. Prvi del bom posvetila teoretičnemu izhodišču, nato pa bo sledil empirični del, ki bo namenjen preučevanju primera že realiziranega projekta javno-zasebnega partnerstva, Bicikelj.

V prvem sklopu bom opredelila koncept javno-zasebnega partnerstva, znotraj tega predstavila vlogo javnega in zasebnega sektorja ter ju primerjala med seboj. Predstavila bom zgodovino javno-zasebnega partnerstva, zakonodajno ureditev v Sloveniji in temeljna načela Zakona o javno-zasebnem partnerstvu. Nadaljevala bom s prikazom postopka sklenitve javno-zasebnega partnerstva, izpostavila prednosti, slabosti in glavna tveganja javno-zasebnega povezovanja.

V drugem delu bom predstavila Mestno občino Ljubljana, ki ima status največje mestne občine v Sloveniji in kot taka opravlja pomembne naloge iz pristojnosti države, ki se navezujejo na razvoj mesta. Preučila bom projekt CIVITAS ELAN, koordiniran s strani Mestne občine Ljubljana in izpeljan na pobudo Evropske komisije. Znotraj tega projekta za razvoj novih trajnostnih strategij v mestnem prometu, bom preučila tudi Celovito kolesarsko strategijo mesta Ljubljana, ki prinaša programske rešitve na področju mestnega kolesarjenja.

Za ustrezno razumevanje javne uporabe koles v Mestni občini Ljubljana je potrebno širše poznavanje področja. Znotraj tretjega sklopa bom predstavila javno uporabo koles v evropskem prostoru, oblike, zgodovino ter primere treh evropskih praks javne uporabe koles. Preučila bom projekt OBIS, katerega namen je bil, zaradi velikega uspeha javne uporabe koles v evropskih mestih, podati enoten evropski okvir na tem področju. Ker je javna uporaba koles v Evropi v polnem razcvetu, se sistem pospešeno nadgrajuje in modernizira z novimi idejami za izboljšanje storitve in uporabnosti za lokalno prebivalstvo, zato bom predstavila prihodnost javne uporabe koles.

V zadnjem delu bom analizirala primer javne uporabe koles Bicikelj, ki je bil izpeljan v okviru javno-zasebnega partnerstva med Mestno občino Ljubljana in podjetjem Europlakat d.o.o. V sklepu bom zaključila magistrsko delo z relevantnimi ugotovitvami na podlagi preučevanega.

2.2 Namen in cilji raziskovanja

Mestna občina Ljubljana kot največja mestna občina v Sloveniji išče najboljše rešitve za razvoj trajnostne mobilnosti in s tem tudi programske rešitve na področju kolesarstva. Konec leta 2012 se je na področju trajnostne mobilnosti v okviru sofinanciranja Evropske unije zaključil štiriletni projekt CIVITAS Elan, znotraj katerega poleg Ljubljane sodelujejo še štiri evropska mesta. Evropska komisija je projekt CIVITAS Elan pripravila znotraj Zelene knjige za novo kulturo mobilnosti v mestih. Enega izmed ukrepov predstavlja tudi Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljana, kjer je bil cilj projekta, da Ljubljana znotraj področja trajnostne mobilnosti postane kolesarjem prijazno mesto ter vzpostavi urbano kolesarjenje kot obliko trajnostne mobilnosti, prav tako pa vzpostavi in uvede spremembe v mobilnostni kulturi mestnih prebivalcev. Koordinator projekta CIVITAS Elan je bila Mestna občina Ljubljana, ki je skušala z novo prometno politiko doseči reševanje prometnih izzivov trajnostne narave, hkrati pa je skušala vključiti občane v izvajanje ukrepov.

Čedalje večja problematika prevoznih sredstev v mestnih središčih ni le osamljen problem Mestne občine Ljubljana, ampak se k razvoju okolju prijaznega transportnega sredstva nagibajo tudi druge evropske države. Potrebe so narekovale razvoj javne uporabe koles ali bike-sharing sistemov, ki so zlasti v velikih evropskih mestih vedno bolj razširjeni in priljubljeni. Sistem javne uporabe koles torej ni novost, ampak vse bolj razvit in izpopolnjen trend evropskih mest, ki je v večini primerov del javno-zasebnega partnerstva. V povezavi s spreminjanjem kulture in navad prebivalcev ter k spodbujanju povečanja uporabe javnega prometa je tudi Mestna občina Ljubljana spomladi 2010 objavila javni razpis za podelitev koncesije za opravljanje storitve izposoje mestnega kolesa tretje generacije. V okviru javno-zasebnega partnerstva je bil izpeljan samopostrežni sistem izposoje koles, ki sta ga z roko v roki izpeljala družba Europlakat d.o.o. in Mestna občina Ljubljana. Pričujoč primer javno-zasebnega partnerstva je neposredno vključen v probleme lokalnega prebivalstva, v okviru tega pa se postavlja vprašanje o ocenjevanju uspešnosti projekta tako na strani javnega akterja (Mestne občine Ljubljana), ki zagovarja javno dobro, kot tudi zasebnega deležnika (Europlakat d.o.o.).

Namen magistrskega dela je na podlagi preučevanja strokovne literature in preučevanja praktičnega primera na lokalnem nivoju na podlagi sodelovanja javno-zasebnega partnerstva dobiti vpogled o uspešnosti in učinkovitosti že realiziranega projekta javno-zasebnega partnerstva javne uporabe koles Bicikelj.

Glavni cilj

V okviru javno-zasebnega partnerstva je bil izpeljan samopostrežni sistem izposoje koles, ki sta ga z roko v roki izpeljala družba Europlakat d.o.o. in Mestna občina Ljubljana. Povezovanje akterjev je nujno potrebno, saj lahko le skupna fleksibilnost, prilagajanje in dinamičnost sledijo trenutnim trendom tako na domačem kot na globalnem trgu. S pomočjo literature in pridobljenih informacij bom preučila razvojne priložnosti JZP na konkretnem primeru koncepta javne uporabe koles Bicikelj v Mestni občini Ljubljana, ki rešuje problematiko celovite kolesarske strukture v občini Ljubljana. Preučevala bom že izkoriščeno priložnost JZP na primeru, ki je/ni pomagal do razvoja na lokalnem nivoju. Torej cilj je ugotoviti prednosti in slabosti projekta Bicikelj ter ugotoviti, ali prinaša kakovostne in praktične rešitve za prebivalce občine Ljubljana. Prav tako me zanima, ali deležnika, ki sta sodelovala, projekt ocenjujeta kot uspešen in učinkovit za lokalno prebivalstvo.

Pomožni cilj

- Sistematično in čim bolj celostno preučevanje JZP na lokalnem nivoju in njegov razvoj, ki ga je Republika Slovenija uokvirila z Zakonom o javno-zasebnem partnerstvu. Cilj je torej osveščanje o naraščajočem trendu javno-zasebnega partnerstva ter vpogled o načinu sodelovanja med akterji.
- Pregled reševanja problematike in iskanje alternativne rešitve mestnega kolesarstva, ter primer aktivnega vključevanja lokalnega prebivalstva skozi celovito kolesarsko strategijo mesta Ljubljana, ki predstavlja enega izmed ukrepov procesa javno političnega sodelovanja CIVITAS Elan.

2.3 Raziskovalni vprašanja in hipoteza

Ker je javno-zasebno partnerstvo relativno nov pojem, ima zlasti na lokalnem nivoju še svoje razvojne potenciale. Glede na tematiko želim v magistrskem delu odgovoriti na naslednja raziskovalna vprašanja, ki bosta temeljila na teoretičnem in empiričnem raziskovanju:

RV1: Kakšne prednosti prinaša povezovanje javnega in zasebnega sektorja?

RV2: Kakšne pozitivne koristi imajo občani in občanke od projekta javno-zasebnega partnerstva javne uporabe koles Bikelj?

Javno-zasebno partnerstvo za občine predstavlja pomemben mehanizem za investicije, predvsem v smislu vzpostavljanja infrastrukture, ki pomembno vpliva na razvoj. Kooperacije med javnim in zasebnim sektorjem predstavljajo perspektiven način za doseg ciljev, saj na eni strani javni sektor lahko pridobi dostop do zasebnih virov ter delovnih procedur, ki izboljšujejo učinkovitost storitve, hkrati pa te pocenijo. Na drugi strani se zasebnim podjetjem posledično ponujajo nove poslovne priložnosti. Glede na to, da morajo projekti javno-zasebnega partnerstva v svojem temelju delovati v javno dobro, sem si poleg raziskovalnih vprašanj zastavila tudi naslednjo hipotezo.

Hipoteza

Trajnostno naravnani projekt Mestne občine Ljubljana in zasebne družbe Europlakat d.o.o. Bikelj je primer dobre prakse javno-zasebnega partnerstva, ki prinaša pozitivne učinke obema akterjema, zlasti pa lokalnemu prebivalstvu.

2.4 Metodologija

Za podrobno raziskovanje in preučevanje koncepta JZP in preverjanje podanih hipotez ter pridobivanje informacij bom uporabila naslednje metodološke pristope:

- V prvem delu magistrske naloge, ki bo teoretično zastavljen, bom uporabila deskriptivno metodo, s katero bom predstavila stanje in vsebino sistema JZP, njegovih elementov in relevantnih pojmov. Znotraj procesa bom preučevala konkretne pojave in problematiko s pomočjo analize primarnih virov, torej analize domače in tuje strokovne literature ter razumevanja uradne dokumentacije in zakonodaje (Zakon o javno-zasebnem partnerstvu, dokumenti Evropske komisije - Zelena knjiga, dokumenti projekta CIVITAS Elan). S pomočjo relevantnih

sekundarnih virov bom za razumevanje teorije in konkretnega primera uporabila raziskave, ki so bile že uporabljene in se povezujejo s preučevano tematiko.

- Komparativna metoda, s pomočjo katere bom primerjala obstoječa dejstva in preučevala podobnosti in razlike med delovanjem sistema javnega in zasebnega sektorja ter njihovih elementov v danem družbenoekonomskem sistemu. Primerjala bom prednosti in slabosti javnega in zasebnega sektorja, saj s pomočjo tovrstnih aktivnosti država lahko kljub omejitvam izvede projekte, ki jih pred uporabo javno-zasebnih partnerstev ni mogla.
- Raziskovalni del bo temeljil na strukturiranih intervjujih s strokovnimi deležniki JZP na preučevanem primeru, kjer bom zbrala podatke o dejanskem stanju (ne)učinkovitosti že realiziranega projekta. Izvedeni bodo intervjuji s predstavniki vpletenih akterjev (predstavniki Europlakata d.o.o. ter Mestne občine Ljubljana).

3 TEMELJNI POJMI IN TEORETIČNA IZHODIŠČA

3.1. Opredelitev koncepta javno-zasebnega partnerstva

Javna infrastruktura in javne storitve imajo zelo veliko vlogo v vsaki moderni družbi. Oba elementa sta potrebna za vsakodnevno življenje in predstavljata razvoj za družbo. Potrebe družbe so v preteklosti tradicionalno skoraj v celoti pokrivali javni investitorji, torej država s svojimi sredstvi, vendar so potrebe državljanov po zagotavljanju kvalitetnih in kvantitetnih javnih storitev nalagale javnim financam preveliko breme. Do sinergije med javnim in zasebnim sektorjem ni prišlo po pomoti, ampak ob dejstvu, da je postala tovrstna oblika povezovanja neizbežna, saj so za tradicionalno financiranje in delovanje javne infrastrukture zmognosti države prešibke in omejene. Javni sektor si zaradi omejenosti javnega proračuna ne more več privoščiti neskončnih investicij v javno dobro, zato se je država začela povezovati z zasebnim sektorjem in skušala rešiti financiranje javne porabe, v tem pa je hkrati prepoznala potencial za razvoj.

Splošna definicija javno-zasebnega partnerstva je težko določljiva, saj zajema široko področje povezovanja, ki so med seboj zelo različna. Partnerstva so unikatna in specifična za vsak primer posebej, zato je pojem JZP težko popolnoma poenotiti. V splošnem in najširšem okviru naj bi veljalo, da javno-zasebno partnerstvo predstavlja vsako sodelovanje javnega in zasebnega sektorja pri opravljanju skupnih nalog v javnem interesu. Svetovna banka pravi, da širše soglasje, kaj točno zajema javno-zasebno partnerstvo, ne obstaja. Na splošno se nanaša na srednje do dolgoročno ureditev odnosa med javnim in zasebnim sektorjem, kjer so nekatere storitve, ki so v pristojnosti javnega sektorja zagotovljene s strani zasebnih podjetij, pri čemer odnos temelji na jasno dogovorjenih skupnih ciljih, torej zagotavljanju neke javne infrastrukture in/ali storitve. Javno-zasebna partnerstva tipično ne vključujejo končne storitve »na ključ«, ampak gre za točno določen potek in nadzor, ki ga vrši javni sektor (World bank).

Ferčič (2005, 6) pravi, da je pri opredeljevanju pojma javno-zasebnega partnerstva potrebno obravnavati naslednja dejstva:

- 1) Javno-zasebno partnerstvo izhaja iz prakse.

- 2) Ne obstaja numerus clausus oblik javno-zasebnega partnerstva.
- 3) Pojem javno-zasebnega partnerstva je še v razvoju, zato je širjenje vsebine ter (pod)oblik javno-zasebnega partnerstva pričakovano;
- 4) Javno-zasebno partnerstvo je zbirni pojem, saj vključuje različne oblike javno-zasebnega partnerstva, te pa se po temelju sodelovanja in glede na naloge med seboj razlikujejo.

Zaradi vse večjih potreb na strani javnega sektorja in zaradi nezadostnih javnih sredstev postaja javno-zasebno partnerstvo dragocen mehanizem za financiranje javnih investicij, zlasti na lokalnem nivoju. Javno-zasebno partnerstvo predstavlja dolgoročno kooperacijo med dvema ali več javnimi in zasebnimi partnerji, v povezavi z javnimi nalogami, kjer je javnemu subjektu omogočen nadzor in zaščita javnega interesa ter porazdelitev tveganja tudi na zasebnega akterja (Ferčič 2005, 6). Bailey vidi prednost javno-zasebno partnerstva predvsem v boljši kvaliteti javnih storitev tako na področju lokalnih uprav kot tudi pri transportu in v zdravstvu. Javno-zasebno partnerstvo Coulson vidi kot začasno združevanje javnih in zasebnih partnerjev, pri čemer slednji nudijo financiranje za delni ali celoten projekt, ki bi ga lahko upravljal javni sektor. Setnikar-Cankarjeva (2005, 1) določi javno-zasebno partnerstvo kot implikacijo procesa privatizacije javnega sektorja. Javno-zasebno partnerstvo predstavlja učinkovito izboljšanje storitev javnega sektorja, saj z zbiranjem sredstev zasebnih podjetij in s posledičnim zapolnjevanjem infrastrukturnih vrzeli znižuje davčna bremena.

Bohinc pravi, da JZP zajema neenake oblike povezovanja med javnim in zasebnim sektorjem z namenom zagotavljanja iniciative privatnega sektorja za načrtovanje, financiranje, vzdrževanje javne infrastrukture in javnih storitev, pri katerih je vključena porazdelitev rizika in dolgoročne pogodbe (Bohinc in drugi 2007, 11).

Nekoliko drugačno mnenje pa postavi Pirnat (2005, 326), ki pravi, da gre pri javno-zasebnem partnerstvu le za tisto kooperacijo, ki je v javnem interesu, ter pri tem ovrže dejstvo, da bi šlo pri tem za vsako soaktivnost javnega in zasebnega sektorja. Javno-zasebno partnerstvo zajema opravljanje dejavnosti, ki gradijo javno infrastrukturo, zastopajo in izvajajo javno službo in so v javnem interesu.

Javno-zasebno partnerstvo z vidika Evropske unije ni jasno opredeljeno. V splošnem ga Evropska komisija v Zeleni knjigi definira kot obliko sodelovanja med javnimi organi in

poslovnim svetom, s katero se zagotovi financiranje, gradnja, obnova, upravljanje in vzdrževanje infrastrukture ter zagotavljanje storitev (Evropska komisija 2004). Javno-zasebno partnerstvo torej Zelena knjiga označuje kot:

- Relativno dolgo trajajoče sodelovanje med javnim in zasebnim partnerjem glede na obsežnost kooperacije na načrtovanem projektu.
- Metoda financiranja običajno vključuje kompleksne dogovore med različnimi akterji. Javna sredstva se lahko dodajo k zasebnim.
- Pomembna vloga gospodarskega subjekta, ki sodeluje v različnih fazah projekta (načrtovanje, izvajanje, financiranje, dokončanje). Javni partner se pri tem osredotoča predvsem na cilje, ki so v javnem interesu; na kakovost opravljenih storitev, na cenovno politiko, hkrati pa prevzema odgovornost za spremljanje skladnosti ciljev.
- Porazdelitev tveganja med javnim in zasebnim subjektom, ki pa je odvisno od vrste projekta in se razlikuje od primera do primera.

Slovenska zakonodaja, oziroma natančneje Zakon o javno-zasebnem partnerstvu opredeli JZP kot razmerje zasebnega investiranja v javna dela in/ali javnega sofinanciranja zasebnih projektov, ki so v javnem interesu. JZP se sklene med javnim in zasebnim subjektom v povezavi z gradnjo, načrtovanjem, spremljanjem ter vzdrževanjem infrastrukture, ki je v javno dobro, ter s tem povezanim izvajanjem dejavnosti zasebnih ter javnih služb (Zakon o javno-zasebnem partnerstvu 2006, 2. čl.).

Težavnost definiranosti in enovitosti pojma javno-zasebnega partnerstva vidim predvsem v nenehnem spreminjanju, razvijanju in raznovrstnosti sodelovanja med obema partnerjema. Kljub težavnosti opredelitve pa lahko povzamem skupne elemente javno zasebnega partnerstva, ki predstavljajo temelj sodelovanja, vendar niso potrebni za izvedbo partnerstva (Pintar 2009, 25–30):

- zaščita javnega interesa,
- delitev tveganj med javnim in zasebnim sektorjem,
- kombinacija zasebnih in javnih financ,
- pogodba kot osnovni del sodelovanja,
- dolgoročno sodelovanje,
- izvajanje javnega projekta s strani zasebnega podjetja,
- povezovanje faz projekta,
- javno lastništvo,

- kupci javno-zasebnih storitev so potrošniki ali država.

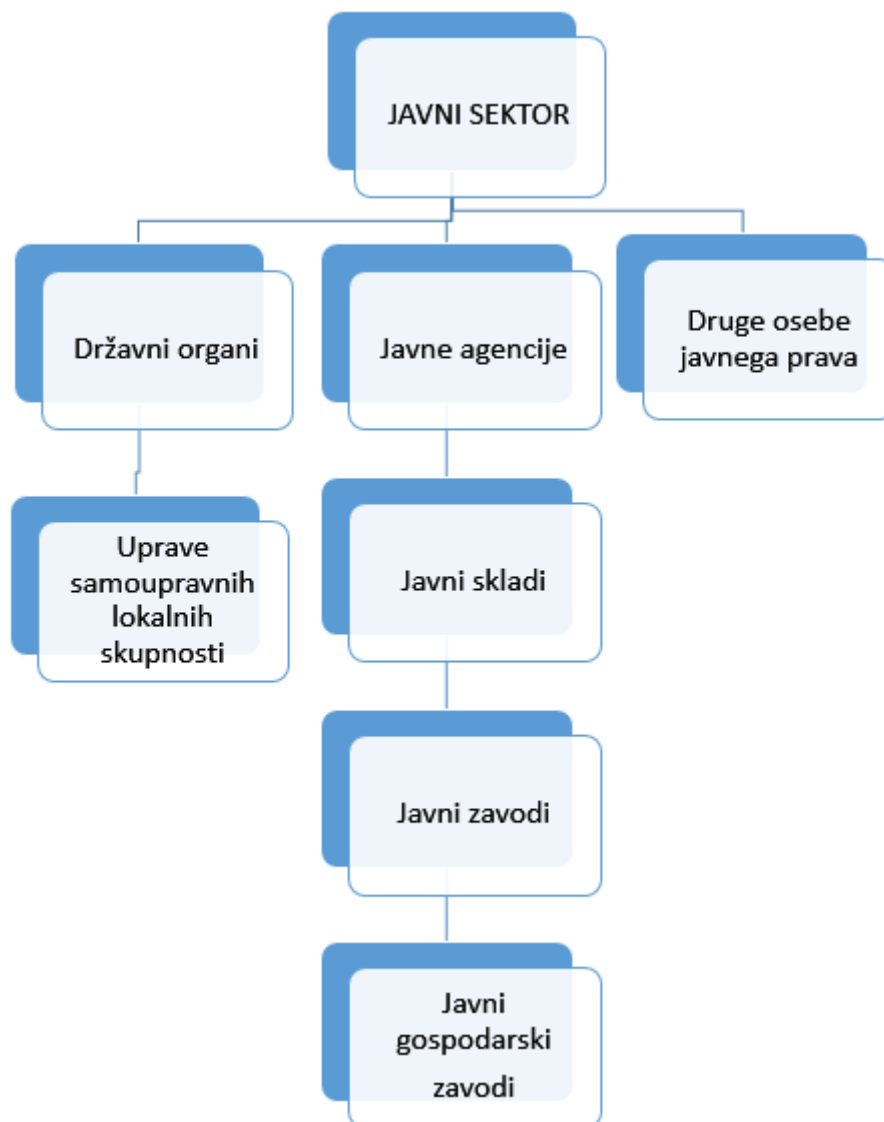
3.2 Vloga javnega sektorja

Javni sektor povezuje javne organizacije z namenom izvajanja netržnih gospodarskih in družbenih dejavnosti, ki so financirane iz državnega proračuna. Praviloma se izraz javni sektor uporablja za skupno poimenovanje javne uprave, političnega sistema ter zdravstvenega, izobraževalnega in kulturnega področja (Setnikar-Cankar 2005). Temeljne značilnosti javne uprave vključujejo državno financiranje, sprejemanje odločitev po predpisih upravnega prava, kohezijo in podrejenost delov javne uprave, delovanje po pravilih stroke ter dejstvo, da so zaposleni v javni upravi javni uslužbenci (Bohinc 2005, 33).

Virant javni sektor deli na oblastni del, ki opredeljuje skupek organizacij, ki delujejo v javnem interesu in izvajajo upravno politični proces in javne dolžnosti, ter na servisni del javnega sektorja, ki zagotavlja javne storitve (Virant 2009, 15). Javni sektor vključuje vse osebe javnega prava, katerim država da pravno subjektiviteto, ter s pooblastili izvajajo javne funkcije, zadovoljujejo javne potrebe ter uresničujejo javne potrebe in interes (Virant 2009, 13). Javni sektor predstavlja fleksibilen ter spremenljiv pojem, ki se lahko na podlagi zahtev državljanov širi ali oži glede na zaznavanje nacionalne identitete in predvidevanj, povezanih s funkcijami državne blaginje (Andoljšek 2007, 2).

Javna uprava vodi in nadzoruje javni sektor. Temeljna naloga slednjega je opravljanje javne službe, izvrševanje oblasti in ostale pomembne aktivnosti v javnem sektorju (Bohinc 2005, 31). Javna uprava obsega vladni del, nevladni del in občinsko upravo, poleg teh elementov pa javno upravo zajemajo osebe javnega prava, ki vključujejo javni sektor, torej (Bohinc 2005, 31–32): javne zavode in ostale izvrševalce javnih služb, sklade socialnega zavarovanja, javne agencije, zbornice financirane iz sredstev proračuna, samoupravne narodne skupnosti.

Tabela 3.1: Sestava javnega sektorja



Vir: Zakon o javnih uslužbencih (2002).

Enotna definicija javnega sektorja v slovenski zakonodaji ne obstaja. Zakon o javnih uslužbencih dokaj na široko opredeli javni sektor kot skupek državnih organov ter uprave samoupravnih lokalnih skupnosti, javnih skladov, zavodov, javnih gospodarskih zavodov in javnih agencij in drugih oseb javnega prava, v kolikor so porabniki državnega ali občinskega proračuna (Zakon o javnih uslužbencih 2007, 1. člen).

Zakon o javnih financah opredeli javni sektor kot (Zakon o javnih financah, 3. člen) :

- neposredne proračunske uporabnike (država oz. občinska uprava ali organizacije ter občinska uprava),

- posredne proračunske uporabnike (javni zavodi, agencije in skladi, ki so ustanovljeni s strani države ali občine),
- ZZZS (Zavod za zdravstveno zavarovanje),
- Zavod za pokojninsko in invalidsko zavarovanje,
- javne gospodarske zavode,
- javna podjetja,
- druge osebe javnega prava, pri katerih ima občina ali država vpliv na upravljanje.

Če povzamemo raznolike definicije avtorjev, je opredelitev javnega sektorja relativno težavna, vendar je vsem skupno dejstvo, da javni sektor tvori skupek organizacij, ki so v državni lasti in so financirane iz državnega proračuna ter v svojem bistvu delujejo v javno dobro po netržnih načelih v skladu z zakonom. Uspešnost in učinkovitost organizacij znotraj javnega sektorja igrata pomembno vlogo pri uspehu javnega sektorja in posledično konkurenčnosti države kot celote. Zavedanje o tem je pomembno zlasti v trenutni gospodarski krizi, ko so številne reforme usmerjene v javni sektor in njegovo učinkovitost. Organizacije znotraj javnega sektorja se vedno bolj zavedajo dejstva, da učinkovitost ni le domena zasebnega sektorja. Posledično iščejo rešitve za objektivno in politično nevtrarno upravljanje, ki bodo izboljšale javne storitve in znižale javne finance. Trenutne gospodarske razmere silijo državo k razvoju in spremembam javnega sektorja, ki bo deloval konkurenčno in uspešno, vendar prilagajanje na spremembe v danem okolju poteka počasi in na različne načine s sodobnimi orodji poslovanja, ki bodo pripeljale do kakovostnih in cenejših javnih storitev.

Del javnega sektorja je tudi lokalna samouprava ter s tem tudi občina kot porabnica občinskega proračuna. Ker gre pri preučevanju primeru za javno-zasebno partnerstvo, ki se odvija na občinski ravni, bom lokalno upravo v nadaljevanju podrobneje opredelila.

3.2.1 Lokalna samouprava

Lokalna samouprava je rezultat postopka teritorialne decentralizacije – lokalne skupnosti pridobijo pristojnosti države (Virant 2009, 172). Osnovna samoupravna skupnost na lokalni ravni je občina, ki izvršuje, opravlja in ureja naloge, ki so ji prenesene z zakonom (Grad 2008, 361).

Slovenija je leta 1996 ratificirala Evropsko listino lokalne samouprave, ki definira lokalno samoupravo kot sposobnost in pravico lokalnih oblasti, da v okviru zakona in lastne odgovornosti opravljajo velik del javnih zadev, ki so v korist lokalne skupnosti. Od leta 1991 imajo vsi prebivalci Slovenije v Ustavi zagotovljeno posredno in neposredno pravico participacije pri upravljanju, načrtovanju in usmerjanju zadev na lokalni ravni, ki so javnega značaja (Prebilič in Haček 2012, 5). 140. člen Ustave Republike Slovenije ozko opredeli delovno področje občin. Znotraj tega v občinsko pristojnost spadajo samostojno urejanje lokalnih zadev, ki se tičejo le njenih prebivalcev. Haček meni, da v pristojnosti lokalne samouprave niso le vse lokalne zadeve ter zadeve lokalnih prebivalcev, ampak je v pristojnosti lokalne samouprave tudi skrb za posameznike, ki so le začasno na območju občine. Torej so slovenske občine kompetentne le za zadeve lokalnega pomena, ne pa tudi za izvedbo vseh javnih zadev v svojem lokalnem prostoru (Haček 2003, 220).

Lokalne skupnosti in njihova pravica participacije pri upravljanju javnih zadev predstavljajo enega izmed glavnih stebrov demokratične države. Občina je relevantna za lokalno prebivalstvo, saj njeno delovanje predstavlja reševanje lokalnih težav in izpolnjuje temeljne javne potrebe. Politična participacija je na lokalni ravni večja, saj je blizu lokalnemu prebivalstvu, ti pa imajo posledično večjo možnost vplivanja. Vpetost v državno strukturo je neizbežna, saj je občina izvrševalec in upravljavec javnih nalog državne pristojnosti, med tem ko država vrši funkcijo nadzora. Grafenauer razdeli naloge občine po petih glavnih funkcijah, prikazanih v Tabeli 3.2.

Tabela 3.2: Naloge občin po petih glavnih funkcijah

Servisna funkcija	<ul style="list-style-type: none">• Odgovornost izvajanja lokalnih služb javnega značaja (šolstvo, zdravstvo, socialno varstvo)
Funkcija gospodarjenja z lokalnim javnim dobrim in lokalno infrastrukturo	
Razvojna funkcija	<ul style="list-style-type: none">• Usmeritev v lokalni razvoj gospodarskih in negospodarskih dejavnosti
Funkcija urejanja prostora	<ul style="list-style-type: none">• Določanje namembnosti občinskega prostora
Regulativna funkcija	<ul style="list-style-type: none">• Občina kot oblast

Vir: Grafenauer v Prebilič in Haček (2012, 7).

Če povzamem, so ključne značilnosti občine poleg ozemlja in lokalnega prebivalstva avtonomna ureditev lokalnih zadev ter to, da v svojem neoblastnem delovanju delujejo po principu, da so blizu ljudem, s ciljem zagotavljanja potreb lokalne skupnosti.

3.3 Vloga zasebnega sektorja

Zaradi tržnega delovanja v svojih aktivnostih, postopkih in ciljih zasebni sektor velja kot bolj racionalen, fleksibilen, inovativen ter učinkovit, saj se financira z lastnimi sredstvi. Zasebni sektor v svojem bistvu zadovoljuje potrebe potrošnikov po načelih tržnega gospodarstva, njegov osnovni cilj pa je maksimiranje dobička v zasebno korist (Brejc 1995, 43).

Ferfila in Kovačeva opredelita zasebni sektor kot (2000, 176):

- del konkurenčnega trga,
- cilj je jasno določen – maksimiranje dobička,
- mandati vodstva so relativno trajni,
- financiranje z lastnimi sredstvi,

- zagotovitev individualne dobrine po tržnih zakonitostih.

Kamnarjeva (1999, 29) znotraj zasebnega sektorja opredeli:

- družbe in organizacije, ki v svojem delovanju maksimirajo dobiček (samostojni podjetniki, zasebna podjetja, zadruga, gospodarske družbe);
- družbe in organizacije, ki v svojem bistvu ne delujejo dobičkonosno, vendar se v svojih funkcijah prizadevajo za doseg čim boljšega finančnega izida, saj potrebujejo dobro finančno stanje za svoje delovanje (društva, zavodi, ustanove, fundacije, invalidska podjetja, gospodarske družbe).

Ferk in Ferk (2008, 186) menita, da zasebni sektor za svoje delovanje potrebuje določeno stopnjo pravne varnosti in svobodo, ne pa pretiranih zakonskih pravil, saj je narava dela zasebnega sektorja usmerjena predvsem k učinkovitim, hitrim in inovativnim rešitvam, pri čemer jim pravne norme in zapleteni postopki jemljejo dobiček s porabo časa in človeških virov.

3.4 Razlike med javnim in zasebnim sektorjem

Vloga zasebnega sektorja je povsem nasprotna vlogi javnega sektorja, ki v svojem bistvu deluje neprofitno v javno dobro in skrbi za zadovoljevanje potreb javnosti, med tem ko je usmeritev zasebnega sektorja tržna in v svojem delovanju zadovoljuje potrebe potrošnikov, osnovni namen pa je maksimiranje dobička. V zadnjem času je veliko diskusij o podobnostih in razlikovanju med zasebnim in javnim sektorjem, saj kritike javnega sektorja letijo predvsem na račun neučinkovitosti in samozadostnosti. Tudi na podlagi kritik se javni sektor spreminja, razvija in prevzema metode in tehnike ter spoznanja privatnega. Ferfila in Kovačeva (2000, 174) kljub temu opozarjata, da sta si sektorja zelo različna in posledično zato le prenašanje praks iz enega sektorja v drugega ni preiščena poteza.

Temeljna razlika med obema sektorjema je dobičkonosnost, saj zasebni sektor deluje na podlagi ponudbe in povpraševanja ter ustvarjanja prihodka, med tem ko javni sektor deluje na podlagi zakonitosti ter zagotavljanju enakosti, varnosti ter pravičnosti. Javni sektor svoja sredstva iz proračuna načrtno razporedi in prerazdeli, subjekt zasebnega sektorja pa izstavi račun za storitev ali izdelek stranki. Delovanje javnega sektorja je odvisno od vpliva politike,

prisotni so politični pritiski. Zasebni sektor deluje na podlagi interesa delničarjev, vršijo se interni tržni pritiski. Uspešnost zasebnega sektorja je odvisna od profitabilnosti v primerjavi z javnim sektorjem, kjer so cilji slabše definirani. Javni sektor prevzema javno kolektivno odgovornost, med tem ko je pri zasebnem sektorju odgovornost individualna (Ferfila in Kovač 2000, 175).

Zasebni sektor je v svojem delovanju bolj prilagodljiv, fleksibilen in fokusno usmerjen v večanje dobička v konkurenčnem okolju, med tem ko javni sektor deluje bolj togo, po pravilih v nekonkurenčnem okolju. Oba sektorja, tako javni kot zasebni, sta kljub različnim interesom pomembna za delovanje skupnosti, njuna soodvisnost in povezanost pa je v zadnjih letih postala neizogibna oblika sodelovanja. Državi, ki se sooča z vedno večjim povpraševanjem po storitvah, kroničnih operativnih in institucionalnih pomanjkljivosti ter na drugi strani omejenih javno-finančnih virov, predstavlja zasebni sektor dragocen vir novih tehnologij, strokovnega znanja in investiranja kapitala. V kolikor je torej projekt JZP pravilno usmerjen, prinaša poleg stroškovne učinkovitosti tudi izboljšave v kakovosti ter razpoložljivosti (Gentry in Abuyan 1999, 1). Sodelovanje javnega in zasebnega sektorja predstavlja pomemben način povečevanja učinkovitosti in transparentnosti, zmanjševanje stroškov na strani državnega in lokalnega proračuna ter doseganje kvalitetnejših rezultatov, hkrati pa predstavlja tudi alternativno reševanje projektov, ki jih javni sektor težje podpre.

3.5 Zgodovina javno-zasebnega partnerstva

Razvoj povezovanja javnega in zasebnega sektorja ni novo dognanje, pojavljal se je že daleč v zgodovini, vendar je bil časovno med državami nehomogen. Že Egipčani in Rimljani so uporabljali vodovodne sisteme in javna kopališča, ki so bila kot javna dela planirana in financirana ob pomoči kralja oziroma lastnika zemlja za dobrobit uporabnikov. Osnovni princip oskrbe z vodo je zapovedoval, da je potrebno uporabiti čim več različnih virov z najmanj napora, zato se je pojavilo zasebno upravljanje z vodnimi viri (Gentry in Abuyan 1999, 2). Tovrstni projekti so bili zgolj povezovanje med javno službo in zasebni obrtniki in ni šlo za javna-zasebna partnerstva v oblikah, kot jih poznamo danes.

Kasneje se je JZP pojavljal tudi v 16. stoletju, saj so v Franciji v času industrializacije podeljevali koncesije za potrebe infrastrukture. Vendar se je model javno-zasebnega

partnerstva dodobra razvil v 19. stoletju, predvsem za komunalne storitve, oskrbe z vodo ter javni prevoz (Jus 2005, 144). Zlasti Velika Britanija in ZDA sta že aktivno izvajali projekte javno-zasebnega partnerstva, kjer je za izvedbo poskrbel zasebni sektor, med tem ko so nadzor nad izvajanjem vršile javne službe (Ferk in Ferk 2008, 168).

Nato je bilo v 1. svetovni vojni celotno vlaganje v infrastrukturo na Zahodu v domeni javnega sektorja, temu trendu pa so kasneje v 2. svetovni vojni sledile tudi razvijajoče se države, ki so se kasneje zaradi pomanjkanje javnih sredstev zadolževale na tujih finančnih trgih (Jus 2005, 145). Kasnejši razvoj finančnih trgov, odstranitev ovir za pretok kapitala, ukinjanje tržnih monopolov in proces privatizacije so prinesli preoblikovanje vloge javnega sektorja ter razvoja različnih tipov projektnega financiranja ter JZP (Mrak v Jus 2005, 145). Vloga države kot glavnega akterja pri zagotavljanju javne infrastrukture in storitev se je spremenila, zlasti v razvitih državah. Država kot glavni in edini regulator ter nadzornik projektov v javno dobro se je počasi umikala iz aktivnega in direktnega vključevanja, vendar na drugi strani pripravila teren za prisostvovanje zasebnega sektorja pri izvedbi projektov. V kolikor zasebni sektor zaradi obsežnosti oziroma vrste ni bil sposoben v celoti prevzeti projekta, se je država vključila kot partner, ki je lažje prevzel tveganja (Jus 2005, 145).

Sodelovanje javnega in zasebnega sektorja ni nov pojav, vendar je zaradi trenutne gospodarske situacije bližje javnemu prebivalstvu, saj se vključuje ne le za zagotavljanje osnovnih dobrin, ampak tudi za zagotavljanje storitev, dobrin ter infrastrukture, ki so namenjene širšemu krogu državljanom (področje zdravstva, šolstva, telekomunikacij, turizma, varovanje okolja ...). Državi, ki se sooča z vedno večjim povpraševanjem po storitvah, kroničnih operativnih in institucionalnih pomanjkljivosti ter na drugi strani omejenih javno-finančnih virov, predstavlja zasebni sektor dragocen vir novih tehnologij, strokovnega znanja in investiranja kapitala. V kolikor je torej projekt JZP pravilno usmerjen, prinaša poleg stroškovne učinkovitosti tudi izboljšave v kakovosti ter razpoložljivosti (Gentry in Abuyan 1999, 1).

3.6 Zakonodajna ureditev javno-zasebnega partnerstva v Sloveniji

Vsebina Zakona o javno-zasebnem partnerstvu

Javna-zasebna partnerstva celovito ter kompleksno združujejo razmerja med zasebnimi ter javnimi vlagateljevi, pri čemer se mora primarno varovati javni interes. Tega je mogoče varovati zgolj s konsistentnim in zanesljivim pravnim okoljem, ki je osnovni pogoj za uspešnost in legitimnost opravljanja nalog javno-zasebnega partnerstva. Namen zakonskega urejanja je v prvi vrsti reševanje proračunskih lukenj ter spodbujanje nadomeščanja javnih naročil (neposredna plačil) z drugimi oblikami (vsaj delno tudi) zasebnih vlaganj, tudi urejanje postopka podeljevanja raznovrstnih posebnih oziroma izključnih pravic (Bohinc in drugi 2007, 11).

Slovenija je dokaj pozno pravno-formalno uredila sistem povezovanja med javnim in zasebnim sektorjem. Zakon o javno-zasebnem partnerstvu (ZJZP) je bil v Državnem zboru sprejet 23. novembra 2006, v veljavo pa je stopil marca 2007.

Tabela 3.3: Področje urejanja in namen Zakona o javno-zasebnemu partnerstvu

ZJZP ureja:	Namen ZJZP:
<ul style="list-style-type: none"> • namen in načela zasebnega vlaganja v javne projekte in/ali javnega sofinanciranja zasebnih projektov, ki so v javnem interesu; • načine spodbujanja JZP in institucije, ki skrbijo za njegovo spodbujanje in razvoj; • pogoje nastajanja ter oblike in način izvajanja JZP; • posebnosti koncesij gradenj in storitev ter statusnega JZP; • nadzor na JZP; • preoblikovanje javnih podjetij; • pravo, ki se uporabi za reševanje konfliktov iz razmerij JZP ter pristojnost sodišč ter arbitraž za odločanje o sporih iz teh razmerij. 	<ul style="list-style-type: none"> • omogočiti in pospeševati zasebne investicije v izgradnjo, vzdrževanje ter upravljanje objektov JZP, ki so v javnem interesu; • zagotoviti gospodarno in učinkovito izvajanje zasebnih in javnih služb ali ostalih dejavnosti, katerih opravljanje je v javnem interesu; • omogočiti smotno uporabo, izvajanje ali izrabljanje naravnih dobrin ter drugih zadev, ki so v javni lasti; • vlaganje zasebnih sredstev v izgradnjo infrastrukture oziroma storitev, ki je v javnem interesu; • zagotavljanje transparentnosti, konkurenčnosti, lojalnosti ter nediskriminatornosti procesov nastajanja ter opravljanja oblik JZP; • varovanje javnega interesa ter zagotavljanje vpliva javnih služb na to, da se dejavnosti JZP izvajajo v javnem interesu.

Vir: Zakon o javno-zasebnem partnerstvu (2006).

Namen zakona je:

- spodbuditi zasebne vlagatelje v gradnjo, upravljanje ali vzdrževanje objektov, kiso v javnem interesu;
- zagotoviti učinkovito upravljanje gospodarskih ter javnih dejavnosti, ki so v javnem interesu;
- omogočiti primerno in učinkovito uporabo in upravljanje objektov in naprav v javno dobro;
- vlaganje zasebnih in javnih sredstev v gradnjo ali izvajanje storitev, ki so delno ali v celoti v javnem interesu.

ZJZP vsebinsko obravnava opredelitev izrazov, osnovna načela, namen ter načine stimuliranja JZP, institucionalizacijo JZP, oblike javno-zasebnih partnerstev (pogodbeno in statusno

partnerstvo, pogodbeno partnerstvo), postopek JZP, koncesije gradenj, koncesije storitev, izbira izvajalca JZP, izvajanje JZP, nadzor, pravo za reševanje konfliktov, prehodne in končne določbe.

V preteklosti so se razmerja med javnim in zasebnim sektorjem v večjem delu urejala z Zakonom o javnem naročanju¹, vendar je bila vzpostavitev ustrezne zakonske ureditve na tem področju nujna, saj prinaša veliko koristi pri izvajanju dejavnosti, ki so v javnem interesu tako na nacionalni kot tudi na lokalni ravni. ZJZP združuje kompleksno področje razmerij ter hkrati jasno pravno opredeljuje smernice uporabe Zakona o javnih naročilih, Zakona o javni financah in Zakona o koncesijah.

3.6.1 Temeljna načela Zakona o javno-zasebnem partnerstvu

Težnja zakonske ureditve javno-zasebnega partnerstva je bila na eni strani v privabljanju zasebnega kapitala za vlaganje, a hkrati urejanje odnosov med obema sektorjema na področju financiranja, sistematičnosti ter tveganj za ohranjanje javnega interesa. Za prenos odgovornosti iz javnega na zasebni sektor je bilo potrebno ustrezno pravno in regulativno okolje, ki ščiti javni interes, prav tako pa spodbuja zasebni sektor pri sodelovanju v javno-zasebnih projektih in omogoča ustrezne procese za sklepanje JZP. ZJZP opredeljuje osem temeljnih načel, ki predstavljajo obvezno pomoč za pravilno razumevanje pravnih norm:

- **Načelo enakosti**

Zagotavljanje javnega partnerja o nediskriminiranosti ter različne obravnave kandidatov v vseh elementih in fazah postopka sklepanja in izvajanja JZP.

- **Načelo transparentnosti**

Ustrezna preglednost postopkov, ki so v interesu javnega in zasebnega partnerja, ter zagotavljanje javnega partnerja v postopku sklepanja JZP, da imajo kandidati za prijavo enakopravne pogoje.

- **Načelo sorazmernosti**

Omejitev javnega partnerja pri enostranskem poseganju v postopku sklepanja in izvajanja JZP. Potrebno je uporabiti le tiste ukrepe, ki v najmanjši meri omejujejo

¹ Zakon o javnem naročanju (ZJN-2; ZJN-2A; ZJN-2B; ZJN-2C; ZJN-2D; ZJN-2-UPB5; ZJN-2E)

zasebnega vlagatelja oziroma so najbližji možen ukrep za uresničitev zastavljenega cilja.

- **Načelo uravnoteženosti**

Zagotavljanje uravnoteženosti pravic javnega in zasebnega partnerja. Odgovornost za zagotavljanje javnega interesa ima javni partner, vendar sta oba partnerja vključena v zagotovitev interesa uporabnikov. Tveganje v projektih JZP nosi partner, ki ga lažje obvladuje, pri čemer mora izvajalec nositi vsaj del poslovnega tveganja.

- **Načelo konkurence**

Javni partner mora v celotnem postopku oblikovanja JZP ravnati v skladu s predpisi o varstvu oziroma preprečevanju omejevanja konkurence, kar pomeni, da med kandidati ne sme omejevati konkurence.

- **Načelo procesne avtonomije**

Pri nastajanju JZP javni partnerji delujejo po ZJZP, kjer velja načelo procesne avtonomije. Stranke JZP pogodbeno razmerja urejajo prosto, po načelih obligacijskega zakonika. V kolikor ni z zakonom drugače določeno, lahko stranke spori rešujejo z arbitražo.

- **Načelo subsidiarne odgovornosti**

Pogodba o JZP določa, da se projekt JZP izvaja nemoteno, neprekinjeno in kvalitetno, v skladu s tehničnimi pogoji ter enakopravno do vseh udeležencev. To pomeni, da izvajalec pogodbe ne more prekiniti.

- **Načelo sodelovanja**

Javni partner se zavezuje, da bo nudil pomoč izvajalcu JZP pri zagotavljanju potrebnih stvarnih in drugih pravic ter pri pridobivanju dovoljenj, ki jih sam ne more pridobiti.

3.7 Osnovne oblike javno-zasebnega partnerstva

23. člen ZJZP opredeljuje dve osnovni obliki JZP, ki vključujeta tudi nekaj podoblik. Te se med seboj razlikujejo glede na vrsto financiranja, lastništvo, delitev tveganja, način upravljanja in trajanje sodelovanja.

Dve osnovni obliki javno-zasebnega partnerstva sta:

- pogodbeno JZP, ki temelji na obligacijski pogodbi, in

- statusna (institucionalno) JZP.

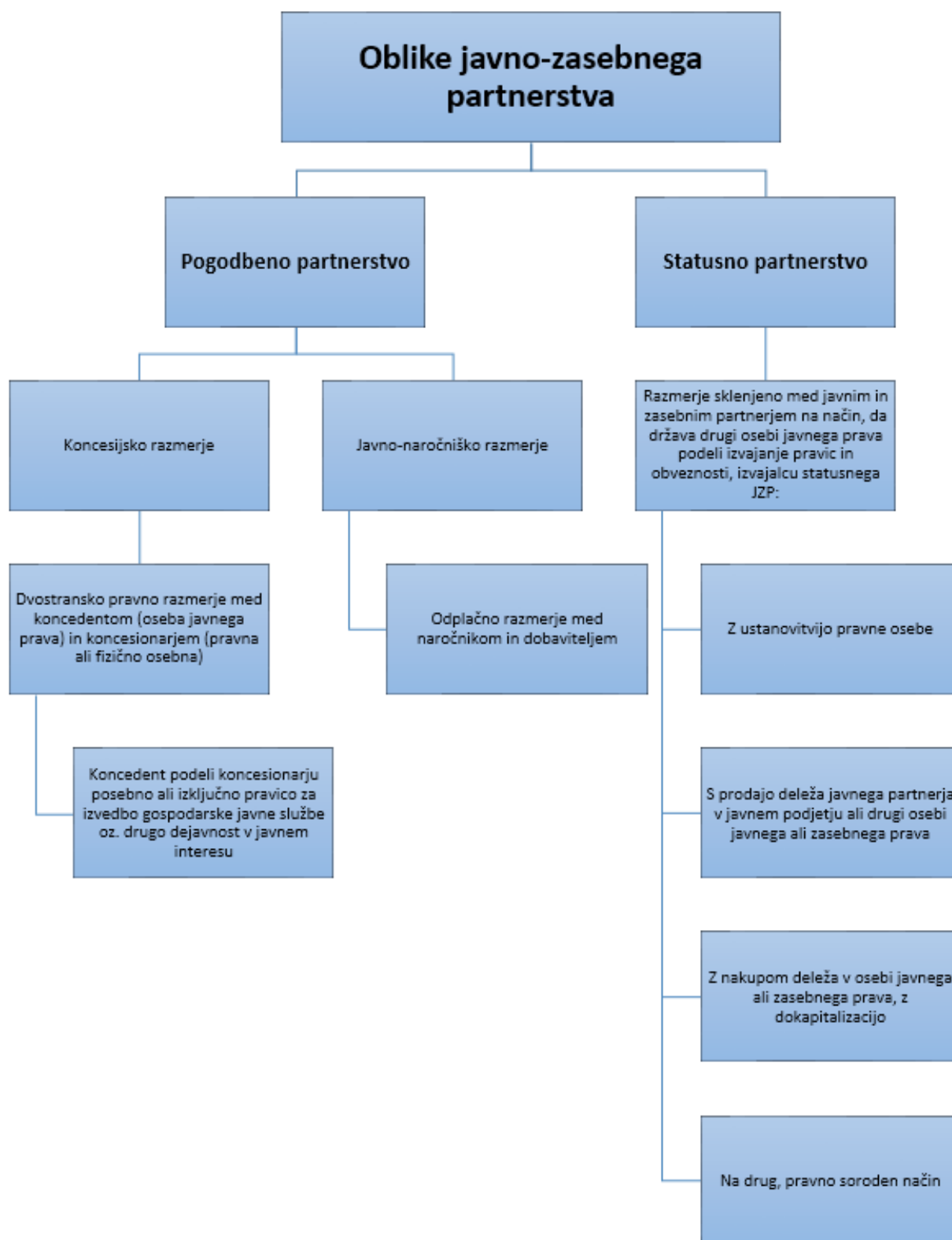
Pogodbena JZP lahko delujejo kot koncesijska ali javno-naročniška razmerja. Pri koncesijskem razmerju gre za dvostransko pravno sodelovanje med koncendentom, torej državo, samoupravno lokalno skupnostjo ali drugo osebo javnega prava, ter koncesionarjem, torej pravno ali fizično osebo. Koncendent dodeli posebno ali izključujočo pravico za izvajanje dejavnosti, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu. Znotraj javno-naročniškega razmerja gre za odplačno razmerje med naročnikom ter dobaviteljem blaga oziroma izvajalcem gradnje ali izvajalcem storitve. V kolikor javni partner prevzame večino ali skoraj celotno poslovno tveganje, gre za javno-naročniška razmerja, med tem ko je za koncesije tipično, da javni partner zasebnemu podeli le pravico za ekonomsko uporabljane objekta ali storitve ter se pri tem ne zaveže k financiranju izgradnje infrastrukture ali izvajanja storitev. Temeljna razlika med koncesijskim ter javno-naročniškim razmerjem je torej v prenosu poslovnega tveganja.

Pri statusnem oziroma institucionalnem partnerstvu sta osnovna dejavnika (Ferk in Ferk 2008, 235):

- obstoj samostojne pravne osebe kot izvajalca JZP,
- prenos opravljanja in izvajanja pravic ter obveznosti, ki iz JZP prehajajo na to pravno osebo.

Statusno partnerstvo predstavlja razmerje med javnim in zasebnim partnerjem, kjer država ali ena ali več samoupravnih lokalnih skupnosti ali drugih oseb javnega prava dodeli izvajanje pravic ter obveznosti, izhajajočih iz JZP, zasebnemu izvajalcu. To je mogoče le s spremembami v pravnem statusu, torej z ustanovitvijo pravne osebe, prodajo deleža javnega partnerja v javnem podjetju, nakupom deleža v osebi javnega prava, z dokapitalizacijo ali drugimi pravno podobnimi načini (Zakon o javno-zasebnem partnerstvu 2006, 96. čl.).

Tabela 3.4: Oblike javno-zasebnega partnerstva



Vir: Zakon o javno zasebnem partnerstvu (2006).

3.8 Postopek sklenitve javno-zasebnega partnerstva

Ne glede na to za katero vrsto partnerstva gre, je postopek podelitve JZP v prvih korakih enak za vse subjekte. ZJZP za sklenitev JZP določa naslednji postopek (Železnik 2009, 93-99):

1. Predhodni postopek

Na podlagi predhodnega postopka javni partner sprejema odločitve o izvajanju projekta JZP. Njegov namen je s pomočjo investicijskega elaborata ugotoviti, ali so izpolnjeni vsi potrebni pogoji (pravni, ekonomski, tehnični ...) za izvedbo javno-zasebnega projekta oziroma sklenitev javno-zasebnega partnerstva. Predhodni postopek vključuje poziv promotorjem, s katerim javni partner običajno enkrat na leto povabi zainteresirane eventualne partnerje, da se odzovejo k podaji vlog za izvedbo JZP. Nato javni partner na lastno pobudo ali na podlagi podanih vlog morebitnih partnerjev začne predhodni postopek, pri čemer mora vlogo o zainteresiranosti za izvajanje JZP obravnavati v štirih mesecih od prejema. Stroške priprave dokumentacije običajno prevzame javni partner.

2. Akt o javnem-zasebnem partnerstvu

Akt o JZP je obligatoren, v kolikor izvajalec JZP pridobi posebno ali izključno pravico za izvedbo gospodarske javne službe oziroma dejavnosti v javnem interesu ter kadar zakon zahteva izdajo koncesijskega ali drugega splošnega akta zaradi varstva javnega interesa. V primeru koncesijskega partnerstva ZJZP zahteva koncesijski akt, torej uredbo vlade oziroma občinski odlok. Za ostale oblike JZP ni potrebno sprejetje akta o javno-zasebnem partnerstvu.

3. Postopek javnega razpisa

Postopek javnega razpisa se prične z objavo javnega razpisa, ki mora biti obvezno objavljen na spletnih straneh, konča pa se z oddajo vlog. Znotraj konkurenčnega dialoga javni partner za določen projekt JZP predpiše končne cilje in potrebe, jih navede v javnem razpisu ali razpisni dokumentaciji. Konkurenčni dialog nato vključuje izbor kandidatov, vodenje dialoga, opredelitev sredstev ter ugotavljanje rešitev za zagotovitev ciljev projekta. Javni partner mora znotraj konkurenčnega dialoga enakopravno in nediskriminatorno obravnavati kandidate. Ko je dialog zaključen, javni partner pozove kandidate k predložitvi ponudb, ki jih nato oceni na

podlagi kriterijev, podanih na javnem razpisu, ter izbere najugodnejšo ponudbo, pri tem pa upošteva tudi tehnične in funkcionalne prednosti in slabosti.

4. Izbira izvajalca javno-zasebnega partnerstva

Zadnji korak postopka sklenitve JZP vključuje oddajanje in odpiranje vlog, zaključni pa se z izbiro izvajalca JZP. Odpiranje vlog poteka javno, ob njem se vodi zapisnik, katerega strokovna komisija izroči v osmih dneh vsem kandidatom. Strokovna komisija pregleda ter ovrednoti vloge ter preveri ustreznost teh z razpisnimi pogoji, nato pripravi poročilo o ustreznosti ter posreduje poročilo javnemu partnerju. Na podlagi akta poslovanja se sklene pogodba JZP, na podlagi katere začnejo veljati vse pravice in obveznosti JZP. Po sklenitvi pogodbe javni partner v osmih dneh obvesti pristojno ministrstvo, ki vodi evidenco sklenjenih pogodb o JZP, ter mu izroči izvod pogodbe o JZP.

Pri statusnem partnerstvu javni partner objavi razpis na svetovnem spletu, v uradnem glasilu Republike Slovenije, uradnem glasilu Evropske Unije ali specializiranem ustreznem mediju. Objava je obvezna, v kolikor je vrednost projekta ocenjena na več kot 5.278.000 €, oziroma delež zasebnega partnerja presega kontrolni delež po zakonu, ki ureja prevzeme.

Postopek sklenitve JZP je izjemno zapleten, saj mora javni partner poleg ZJZP v nekaterih primerih upoštevati tudi Zakon o javnem naročanju, Zakon o javnih financah, Zakon o gospodarskih javnih službah in ostale predpise.

3.9 Zakonodajni temelji Evropske unije o javno-zasebnem partnerstvu

Evropska komisija je s 30. aprilom 2004 začela urejati inštitut javno-zasebnega partnerstva. 3. maja 2005 je izdala Delovno gradivo poročila o javni obravnavi Zelene knjige o JZP, ki ga je izdala z namenom spodbujanja razprave aktualne tematike v državah članicah in s tem predstavila izhodiščne razprave o JZP.

Kljub objavi Zelene knjige inštitut JZP v tistem trenutku ni imel povsem razločne pravne podlage v pravu Evropske unije, a ni bil prepovedan. So pa nekatere pojavne oblike JZP v sekundarni zakonodaji evropskega prava posebno urejene (javna naročila, koncesije gradenj) (Predlog zakona o javno-zasebnem partnerstvu, 2006).

Enotna definicija JZP na področju prava Evropske unije ne obstaja, vendar Zelena knjiga opredeljuje fenomen JZP kot tesno sodelovanje med javnim in zasebnim akterjem z naslednjimi lastnosti (Green paper 2004):

- Relativno dolgo trajajoče sodelovanje med javnim in zasebnim partnerjem.
- Različni način financiranja projekta; delno iz zasebnega sektorja, prav tako tudi s sredstvi javnega sektorja, ter včasih s pomočjo kompleksnih dogovorov med akterji. Deleži partnerjev so od projekta do projekta različni.
- Pomembna vloga zasebnega partnerja, saj je udeležen v različnih fazah projekta (zasnova, izvajanje, dokončanje, financiranje) ter odgovoren za doseganje zastavljenih ciljev.
- Porazdelitev tveganja med javnim in zasebnim partnerjem.

Zelena knjiga opredeljuje JZP kot:

- Institucionalna JZP, ki opredeljujejo sodelovanje javnega in zasebnega partnerja, kjer nastane nova institucionalna enota.
- Pogodbena JZP, ki temeljijo na osnovi pogodbe, torej dogovoru med partnerjema o jamčenju storitev (javno naročilo ali koncesija) (Ferk 2008, 179–180).

Evropska komisija je 15. novembra 2005 izdala še Sporočilo komisije Evropskemu parlamentu, svetu, Ekonomskemu-socialnemu svetu in Komiteju regij o JZP. Evropska komisija v sporočilu predvideva, da za vse oblike javno-zasebnega partnerstva ter za vse oblike pogodbenega javno-zasebnega partnerstva na ravni EU tudi v bodoče ne bodo predpisani enaki postopki izbire zasebnih partnerjev (Kranjc 2009, 205).

Leta 2006 je bila sprejeta Resolucija Evropskega parlamenta o javno-zasebnih partnerstvih in zakonodaji Skupnosti na področju javnih naročil in koncesij. Ta pod JZP vključuje vsako dolgotrajno pogodbeno sodelovanje med javnim in zasebnim partnerjem s ciljem izvedbe javnih nalog, pri katerih se potrebna sredstva upravljajo skupno ter se projektna tveganja ustrezno porazdelijo (Kranjc 2009, 205). Evropski parlament v Resoluciji ugotavlja nesmiselnost vzpostavljanja enotnega vodenja vseh JZP na ravni Evropske unije.

Zelena knjiga opredeljuje sodelovanje javnega in zasebnega partnerja s ciljem ustanoviti, vzpostaviti, upravljati, zagotoviti ter vzdrževati infrastrukturo oziroma zagotavljati storitev,

vendar pri tem na področje JZP ni prinesla nobenih obligatornih norm. Države Evropske unije so v svojem delovanju na področju JZP odločajo različno, bodisi so jo uredile v posebni zakonodaji (Slovenija), bodisi v smislu urejanja sprememb v zakonodaji javnega naročanja ali pa so se omejile zgolj na določena področja. Zakonodaja o JZP v Evropski uniji ni enotna, ampak mora država sama (Kranjc 2009, 200):

- določiti področja, na katerih je skupna izvedba projekta sploh mogoča;
- predvidevati obliko sodelovanja;
- predvideti možnost prenosa upravičenosti javnopravne narave na osebe zasebnega prava;
- predvidevati ustrezen nadzor nad zasebnim partnerjem;
- ukrepati ter sankcionirati v primeru kršenja obveznosti;
- predvidevati eventualno prenehanje JZP zaradi spremenjenega javnega interesa;
- predvidevati stvarno pravne predpise v zvezi z objekti in napravami, zlasti njihov status po prenehanju partnerstva;
- odgovornost države do zasebnega partnerja;
- priskrbeti enakopravno obravnavo kandidatov zasebnega prava;
- zagotoviti pravno varstvo za zainteresirane osebe, ki niso bile izbrane v postopku JZP.

Pravo Evropske unije obravnava le del teh vprašanj, saj pravna podlaga za tovrstno urejanje ni podana. Z vidika Evropske unije se mora primarno zagotoviti enakopravnost zasebnih subjektov pri sklepanju JZP. Na ravni Evropske Unije je bil v pomoč državam članicam izdan tudi Vodič za uspešno JZP, ki služi kot umeritev zakonodajalcev pri normiranju JZP, prav tako pa tudi kot pomoč v praktičnih primerih pri nastajanju JZP (Kranjc 2009, 205).

3.10 Razlogi za uvajanje in koristi povezovanja javnega in zasebnega partnerstva

Dejstvo je, da trenutne metode financiranja in opravljanja javnih služb ne zagotavljajo izpolnjevanja potreb javnosti. Rešitev ni v zniževanju obsega storitev, ampak v uporabi drugačnih, alternativnih virov financiranja oziroma v preoblikovanju pristopov. JZP predstavlja odnos med dvema sektorjema, pri katerem gre za prenos znanja in prakse za gradnjo infrastrukture ali opravljanje določene storitve v javno dobro, torej za boljšo kvaliteto življenja davkoplačevalcev.

Če želimo uspešno izpeljati projekt JZP, so potrebni določeni pogoji: jasna opredelitev pristojnosti javnega ter zasebnega sektorja, jasna opredelitev strategije in ciljev, ustrežna podpora in pomoč javnega sektorja pri projektih JZP ter zagotavljanje nadzora nad izvedbo projekta (Milunovič 2000, 186). Zasebni partner z lastnimi finančnimi sredstvi opravlja pristojnosti, ki so sicer v pristojnosti države, ta pa ga pri tem regulira in nadzoruje (Setnikar Cankar 2005, 4).

Temeljni element za sodelovanje javnega in zasebnega sektorja je dejstvo, da ima vsaka stran na voljo določene vire, ki jih druga nima. Oba sektorja se torej dopolnjujeta, vsak v svojo korist. Na eni strani javni sektor lažje dostopa do zemljišč, ima boljši nadzor nad procesi in postopki, možnost davčnih olajšav in spodbud, izdajo dovoljenj, dostop do ugodnejših razvojnih finančnih virov. Med tem ko zasebni partner praviloma lažje zagotovi nižje stroške dela, boljše upravljanje in podjetniško pobudo ter zmanjšanje tveganja odgovornosti za opravljanje javnih služb (Milunovič 2000, 187).

Trije temeljni razlogi za JZP (Milunovič 2000, 180):

- izboljšanje učinkovitosti zagotavljanja javnih služb,
- razporeditev in prenos tveganja pri izvajanju javnih služb,
- pritegnitev sredstev iz zasebnega sektorja.

Vining in Boardman navajata osem pomembnih pravil za pomoč javnemu akterju pri vzpostavljanju JZP, ki so nastale na podlagi podrobnih analiz in so se izkazale za zelo učinkovite. Prvo pravilo opredeljuje pregledno, natančno določeno pogodbo med obema akterjema. Drugo pravilo se nanaša na ločitev med analitičnimi, evalvacijskimi, pogodbeno-administrativnimi ter nadzornimi deli JZP. Tretje pravilo pravi, da naj bo postopek izbiranja ponudb zasebnega partnerja čim bolj konkurenčen (optimalno naj bi bilo vsaj tri do pet ponudnikov, ki se potegujejo za projekt). Četrto pravilo opozarja na previdnost in pozornost pri kompleksnih, tveganih projektih ali pri projektih, ki so ocenjeni kot nizko učinkoviti. Naslednje pravilo se osredotoča na vključitev standardnih, relativno hitrih ter nizkocenovnih arbitražnih postopkov. Šesto pravilo opozarja na tendenco nepristranskosti zasebnega sektorja, sedmo pravilo pa prepoveduje prezgodnjo prodajo pogodbe zasebnega sektorja. Zadnje pravilo se zaključuje s potrebo po direktnem kanalu do potencialnih lastnikov dolga. Tega se je potrebno izogibati, saj se v tem primeru lahko povečajo stroški. V kolikor

upoštevamo vsa predhodna pravila, zadnje sploh ni potrebno (Vining in Boardman 2008, 156–159).

Tabela 3.5: Prednosti povezovanja javnega in zasebnega sektorja

PREDNOSTI POVEZOVANJA JAVNEGA IN ZASEBNEGA SEKTORJA	<p>Izboljšanje izvajanja storitev, saj JZP omogoča obema partnerjema, da izvajata tisti del, ki ga obvladata najboljše.</p>
	<p>Izboljšanje stroškovne učinkovitosti. S pomočjo inovacij, izkušenj ter fleksibilnosti je pogosto zasebni sektor bolj učinkovit kot bolj tradicionalni javni sektor.</p>
	<p>Povečanje naložb v javno infrastrukturo. JZP pomaga k razbremenitvi javnih financ, saj se breme financiranja prenese na zasebni sektor.</p>
	<p>Zmanjšanje tveganja javnega sektorja. Porazdelitev tveganja (realokacija) - tveganje se porazdeli oziroma se prenese na tistega partnerja, ki ga lažje obvladuje.</p>
	<p>Hitrejše in bolj učinkovito doseganje ciljev zaradi fleksibilnosti zasebnega partnerja in dostopnosti do sredstev.</p>
	<p>Izboljšanje proračunske varnosti. Prenos tveganja na zasebni sektor lahko zmanjša možnost prekoračitve stroškov namenjenih projektom, saj so za projekte na voljo predvidljivi stroški, ki so točno določeni v pogodbi.</p>
<p>Bolj učinkovita uporaba sredstev. Zasebni partnerji so visoko motivirani za polno izkoriščanje objektov oz. storitev ter za povečanje donosa ne njihove naložbe, kar posledično pripelje od višje ravni storitve, boljše dostopnosti ter nižje stroške za javni sektor.</p>	

Sinergija med javnim in zasebnim sektorjem je pomembna tudi na lokalnem nivoju, saj je po Zakonu o lokalni samoupravi občina oseba javnega prava, ki razpolaga z vsemi razpoložljivimi sredstvi, ki pa v veliki meri pokrivajo le tekoče aktivnosti lokalne skupnosti. Zato so projekti JZP še toliko bolj pomembni za lokalno okolje te lokalni razvoj.

3.11 Kritike, dileme in glavna tveganja javno-zasebnega partnerstva

Za uporabo JZP v praksi je potrebna tudi natančna obravnava slabosti, saj zaradi dolgoročnosti razmerij, kompleksnosti, upada nadzora javnega sektorja pri jamčenju storitev,

nejasne razdelitve tveganja in odgovornosti med obema sektorjema, lahko hitro pride do zlorab.

Kot je bilo zapisano v Predlogu zakona o JZP (2006, 18) so slabosti povezovanja med javnim in zasebnim akterjem predvsem:

- obstoj političnih tveganj za zasebni kapital,
- odpor javnosti pred zasebnim kapitalom,
- kreditiranje zasebnikov (velikokrat dražje od kreditiranja države),
- večje zahteve po nadzornih mehanizmih,
- bojazen pred izgubo javnega vpliva za izvedbo javnih nalog,
- tveganje za izgubo statusa glavnega gospodarja posla,
- razvoj odvisnosti,
- možnost nesolvetskosti zasebnega partnerja.

Slabost JZP je tudi v odporu javnosti pred zasebnim kapitalom in v povezavi s tem bojazen do izgube javnega vpliva nad izvedbo javnih del. Privatizacija v smislu JZP še ne pomeni liberalizacije javnih služb, saj bi lahko s tem vsebinsko prišlo do znižanja dostopanja do javnih ugodnosti, ker jih država ne bi več subvencionirala, posledično pa bi postale tržne, torej plačljive ter bi tako predstavljale še dodatne zadolžitve za ekonomske šibke (Tičar 2007, 139).

Obstajajo možnosti neuspeha javno-zasebnih projektov, ki izhajajo predvsem iz zakonodaje ter posledično zahtevne in zamudne birokracije, ki se ji zlasti zasebni investitorji izogibajo. Problematici so projekti, ki so slabo pripravljene, brez ustreznega sodelovanja poznavalcev in strokovnjakov iz obravnavanega področja (Katič v Kos 2013, 69). Prav tako je pri projektih javno-zasebnega partnerstva na lokalnih nivojih problematična kritičnost javnosti do ustreznega in sistematičnega nadzora ter zagotavljanje kakovosti lokalnih oblasti za javno-zasebni projekt. Številne raziskave namreč kažejo, da je eden izmed pomembnejših dejavnikov za uspeh javno-zasebnih projektov ravno (ne)naklonjenost javnosti (Ibitayo 2002, 221). Znotraj koncepta JZP ima javni akter veliko vlogo, saj je odgovoren za zagotavljanje javno dobrega. Javni partner mora torej v vseh fazah zagotoviti učinkovito izvajanje projekta JZP, zagotoviti ustrezen nadzor nad zasebnim akterjem ter poskrbeti za sistematično usmerjanje projekta, ki bo zagotovil javni interes. V kolikor pride do slabo pripravljenega projekta JZP, se na eni strani povečajo stroški realizacije. Posledično pride tudi do

nekakovostnih javnih storitev, v praksi pa to pomeni, da mora javni partner kljub neučinkovitemu projektu zagotoviti javno infrastrukturo.

4 MESTNA OBČINA LJUBLJANA

4.1 Pojem občine

V Republiki Sloveniji imamo uveljavljeno lokalno samoupravo, na podlagi katere je občina temeljna enota lokalne samouprave, kar predstavlja pravico lokalnega prebivalstva do avtonomnega odločanja o javnih zadevah. Lokalna skupnost ima določeno stopnjo avtonomije, kar predstavlja pravico prebivalstva (občanov), da aktivno sodeluje pri upravljanju lokalnih zadev. Vzrok nastanka občin je predvsem v potrebi lokalne skupnosti po organiziranem ter celostnem reševanju problemov in kot zadovoljitev osnovnih družbenih potreb. V Sloveniji se občina določi na podlagi 139. člena Ustave Republike Slovenije ter prej izvedenega referendumu. V primerjavi z državo občina ne deluje oblastno, ampak daje poudarek predvsem razvojni in servisni funkciji.

4.2 Naloge mestne občine Ljubljana

Mestna občina pomeni več strnjenih naselij, ki jih združuje dnevna migracija prebivalstva. V 16. členu Zakona o lokalni samoupravi (2007) je določeno, da mesto dobi status mestne občine, če ima najmanj 20.000 prebivalcev ter 15.000 delovnih mest in je poleg tega gospodarsko, kulturno in geografsko središče svojega gravitacijskega območja. Mestna občina opravlja določene naloge iz državne pristojnosti, ki se nanašajo na razvoj mesta. Mestna občina Ljubljana je največja mestna občina izmed enajstih v Sloveniji. Je glavno mesto ter upravno središče Republike Slovenije, oseba javnega prava, ki jo zastopa župan, ter politično, kulturno, poslovno, ekonomsko, geografsko, prometno, administrativno, znanstveno in izobraževalno središče slovenskega naroda. Mestna občina Ljubljana je sestavljena iz sedemnajstih ožjih delov oziroma četrtnih skupnosti: Bežigrad, Center, Črnuče, Dravlje, Golovec, Jarše, Moste, Polje, Posavje, Rožnik, Rudnik, Sostro, Šentvid, Šiška, Šmarna gora, Trnovo ter Vič. Na območju mestne občine Ljubljane živi 282.99 prebivalcev (podatek izmerjen v letu 2012), območje celotne občine pa se deli na 95 krajevnih skupnosti.

V pristojnost občine sodijo lokalne zadeve, ki se tičejo občanov in jih občina lahko ureja samostojno. Država lahko zakonsko prenese na občino opravljanje določenih nalog iz državne pristojnosti, v kolikor zagotovi potrebna sredstva (Bačlija 2012, 6).

Tabela 4.1: Naloge sodobnih občin

Zadeve lokalnega pomena	Lokalne zadeve, katere občinam z zakoni določa država	Prenesene naloge državne uprave, katere država z zakoni prenaša v izvedbo občinam
<ul style="list-style-type: none">• zadeve, ki so skupnega pomena za življenje in delo občanov in razvoj gospodarstva;• izvirne občinske naloge, ki se jih občina določa sama;• izvedba je na strani občine, država kot nadzorni organ.	<ul style="list-style-type: none">• gre za področne zakone o posameznih dejavnostih;• občina na te naloge nima nepsrednega vpliva, saj jih določa država;• izvedba je na strani občine, država kot nadzorni organ.	<ul style="list-style-type: none">• država mora za te naloge zagotoviti ustrezna finančna sredstva;• pri opravljanju nalog država nadzoruje občinske organe, prav tako vrši nadzor nad strokovnostjo in primernostjo odločitev občine;• dolžnosti občine.

Vir: Šmidovnik v Bačlija (2012, 6).

V statutu mestne občine Ljubljana so opredeljene lokalne zadeve javnega pomena, ki jih mestna občina Ljubljana samostojno opravlja. Naloge občine temeljijo na skrbi za osnovne javne potrebe. Občina je odgovorna za pet glavnih funkcij:

- Servisna funkcija se kaže v odgovornosti za izvajanje lokalnih javnih služb (na primer na področju zdravstva, šolstva in socialnega varstva);
- Funkcija gospodarjenja z lokalno infrastrukturo ali lokalnim javno dobrim;
- Pospeševalna (razvojna) funkcija se kaže v občinskem usmerjanju razvoja na svojem območju (npr. gospodarskih dejavnosti, kot sta obrt in turizem; negospodarskih dejavnosti, kot so varstvo okolja, kultura, gradnja neprofitnih ter socialnih stanovanj);
- Funkcija prostorskega urejanja, s katero vpliva na razvoj – s svojimi akti občina določa namembnost svojega prostora in po njem razmešča dejavnosti (npr. območja namenjena poselitvi, kmetijstvu, gospodarski dejavnosti);
- Preko regulativne funkcije se občina kaže kot oblast in na prisilen način ureja pravna razmerja na svojem območju (Grafenauer v Bačlija 2012, 7).

Zakon o glavnem mestu Republike Slovenije (2004) določa usklajevanje in sodelovanje državnih ter občinskih organov za zagotovitev nalog na področjih varstva okolja, urejanje in rabo prostora, javne ter prometne varnosti, mestnega prometa, zagotavljanje gospodarskih in negospodarskih javnih služb ter na ostalih področjih z javnim interesom. Naloge, ki se navezujejo na glavno mesto, ne izvajajo le organi občine, ampak tudi državni organi glede na pristojnosti. Zakon o financiranju občin (2006) določa financiranje mestnih občin iz dohodkov od premoženja občine, davkov ter participacije, zadolževanja in dodatnih sredstev.

4.3 CIVITAS ELAN

4.3.1 Predstavitev pobude CIVITAS ELAN

Mestna občina Ljubljana kot velika mestna občina predstavlja dinamično okolje. Že zaradi dejstva, da znotraj občine leži slovenska politična, gospodarska in kulturna prestolnica, lahko pričakujemo, da bodo tu nastajale in se uresničevale številne drzne programske rešitve oz. projekti.

Projekt CIVITAS (CItY-VITAlity_Sustaability) se je začel leta 2002 na pobudo Evropske komisije za demonstracijske mestne projekte, ki ga usklajuje ter koordinira Generalni direktorat za energijo in promet. Namen projekta CIVITAS je preizkušanje novih strategij v mestnem prometu, ki pomagajo pri implementaciji prometne politike Evropske unije, rabi alternativnih virov energije ter ohranjanju narave in varstva okolja. Pobuda CIVITAS temelji na štirih značilnostih:

- koordinacija projektov je na strani mest,
- mesta kot center javno-zasebnega partnerstva,
- projekti se izvajajo pod politično podporo,
- mesta kot del laboratorija za evalvacijo ukrepov.

Kot enega izmed projektov CIVITAS PLUS se je zasnovalo tudi projekt CIVITAS ELAN, znotraj katerega so poleg Ljubljane sodelovala tudi evropska mesta: Porto (Portugalska), Gent (Belgija), Zagreb (Hrvaška) in Brno (Češka). Namen projekta, ki je trajal od leta 2008 do 2012, je bil proaktivnost na področju trajne mobilnosti, prav tako pa tudi razvoj celostnega

trajnostnega transportnega delovanja v vseh petih mestih. Cilj je bil predvsem spremeniti potovalne navade občanov ter posledično razvoj enostavne uporabe javnega prometa, boljša dostopnost transportnih storitev ter povečan obseg uporabe kolesa kot alternativnega prevoza. Organizator in koordinator projekta CIVITAS ELAN je bilo mesto Ljubljana, ki je sodelovalo z 38 partnerji, osnovno načelo skozi celotni projekt pa je bil aktivnost in participacija občanov pri oblikovanju in uvajanju novih prometnih aktivnosti.

Znotraj projekta za trajnostno mobilnost je nastala mreža CIVINET, ki združuje evropska mesta, ki se prav tako na eni strani soočajo s problematiko naraščajočega prometa, na drugi strani pa se navdušujejo za razvoj sodobne prometne politike v mestih. Gre za platformo, ki povezuje različne akterje, ki si izmenjujejo mnenja in izkušnje ter dobre prakse na področju ukrepov za občanom prijazen in učinkovit mestni promet. V mrežo CIVINET so se lahko priključili vsi zainteresirani občani ter strokovnjaki s področja trajnostne mobilnosti.

4.3.2 Ukrepi CIVITAS ELAN

Skupaj projekt CIVITAS ELAN sestavlja v vseh petih mestih 65 ukrepov, od tega se jih je v Gentu izpeljalo največ, kar 21, v Ljubljani 17, Zagrebu 12, Portu 6 ter v Brnu 5. Skupni ukrepi v vseh petih mestih so bili uporaba čistejših vozil za mestne uprave, participacija mestnega prebivalstva pri oblikovanju mestne prometne politike, izboljšanje ter povečanje prometne varnosti, vodenje ter racionalizacija dostave blaga v mestu. Ukrepi so bili zastavljeni po načelu osredotočenosti na lokalno prebivalstvo, kar pomeni, da so spodbujali participacijo javnosti, kjer se je mobilnostna politika skupno oblikovala glede na potrebe prebivalstva. CIVITAS ELAN si je v svojih ukrepih prizadeval za zavedanje lokalnega prebivalstva o pozitivnih vzrokih trajnostnih oblik mobilnosti. Ti bi s svojimi odločitvami vplivali na neposredne spremembe na področju čiste mestne mobilnosti. Namen celotnega projekta CIVITAS ELAN je predvsem v mobilizaciji prebivalstva v družbenih, političnih in fizičnih okoliščinah (Kos 2012, 15–27).

Tabela 4.2: Izvedeni ukrepi projekta CIVITAS LJUBLJANA

<p>Visokokakovostni koridor javnega prevoza</p> <ul style="list-style-type: none"> • večja učinkovitost javnega prometa z boljšimi povezavami, prednost avtobusov v za to namenjenih koridorjih; • širjenje con za pešce; • zmanjševanje mestnega prometa z uvedbo parkirnih mest na obrobju (Stožice, Barje).
<p>Skupna vozovnica za javni potniški promet ter spletni portal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Urbana za enostavno uporabo javnega potniškega prometa.
<p>Tehnološko sofisticirani mestni avtobusi</p>
<p>Prilagoditev storitev javnega prevoza</p> <ul style="list-style-type: none"> • električno vozilo Kavalir, katerega namen je prevoz do postajališča mestnega potniškega prometa.
<p>Izboljšanje varnosti na mestnih avtobusih za potnike z oviranostmi ter starejše</p>
<p>Vpeljava zaslonov za prikazovanje prihodov avtobusov</p>
<p>Jamčenje prednosti za avtobuse v okviru koridorja</p>
<p>Izdelava sodobnega in aktualnega koncepta trajnostne mobilnosti v mestu</p> <ul style="list-style-type: none"> • razvoj učinkovite prometne politike ter strategije za mestno občino Ljubljano.
<p>Celovita kolesarska strategija</p> <ul style="list-style-type: none"> • predpostavljena vrsta različnih aktivnosti z namenom spodbujanja uporabe kolesa za prevoz po mestu; • uvajanje ter označevanje kolesarskih con; • uvedba parkirišč za kolesa; • uvedba enostavne, fleksibilne ter cenovno ugodne izposoje koles; • na novo zaposlen koordinator za kolesarjenje v Mestni občini Ljubljana; • od leta 2009 ustanovljena Kolesarska platforma Ljubljane; • interaktivna kolesarska karta Geopedii.
<p>Zmanjšanje dovoljene hitrosti v mestnem jedru</p>
<p>Čistejša vozila voznega parka mestne občine Ljubljana</p>
<p>Uporaba rastlinskega olja za pogon motornih vozil</p>
<p>Varna pot v šolo</p>
<p>Racionalizacija dostave blaga v mestni občini Ljubljana</p>
<p>Pregled možnosti za vpeljavo takse za vstop v strogi center mesta</p>
<p>Spodbujanje elektro-mobilnosti</p>
<p>Mobilnostna kampanja z vključevanjem mestnega prebivalstva</p>

Vir: CIVITAS ELAN (2014).

Kot je poročala časopisna hiša Delo, so za projekt CIVITAS ELAN namenili 5,5 milijona evrov ter ga uspešno izpeljali vseh zadanih sedemnajst ukrepov.

4.3.3 Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljana

Programske rešitve na področju kolesarstva v mestni občini Ljubljana so bile nujno potrebne. Kolesarstvo kot partner javnega prevoza nima le ekoloških koristi, ampak tudi ekonomske (zmanjšuje družinski proračun) in družbene (izboljšuje kvaliteto bivanja). Pritiski s strani uporabnikov kolesarskih poti po Ljubljani so bili čedalje močnejši, njihovo nestrpnost pa razumem, saj se jih tretira kot neenakopravne uporabnike prometne infrastrukture. Zaparkirane kolesarske poti z motornimi vozili, neurejene javne kolesarnice, nepovezanost kolesarskih poti, nesmotrni odloki MOL o omejevanju kolesarstva, ukrepi mestnega redarstva ipd. so le nekatera področja kolesarjem neprijaznega mesta.

Ureditev celotnega kolesarskega področja ni le finančni projekt MOL, ampak tudi projekt, ki zahteva nek celosten pogled različnih akterjev na problematiko. Projekt Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljana je natančno predstavljen program, ki skuša rešiti problematiko kolesarskega prevoza v občini Ljubljana. Ljubljana je mesto, kjer je vsakodnevne obveznosti možno opraviti s kolesom, saj so razdalje relativno kratke. Kolo v kombinaciji z javnim prevozom lahko odlično konkurira klasičnemu motornemu prometu, projekt pa je v osnovi zasnovan relativno odprto in povezuje različne akterje.

Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljana je eden izmed ukrepov projekta CIVITAS ELAN in predstavlja dokument, katerega osnovni namen je, poleg promocije kolesarstva, izpopolniti in izboljšati pogoje za varno kolesarjenje v mestni občini Ljubljana, uvedba parkirišč za kolesa ter ugodne možnosti izposoje koles za občane. Prav tako je cilj dokumenta tudi povečati uporabo kolesa v mestu, izboljšati prometno kulturo, ki bo prijazna kolesarjem, ter vzpostavitev urbanega kolesarjenja kot obliko trajnostne mobilnosti.

Da pa Ljubljana postane kolesarsko mesto, je potrebna uresničitev mnogih dejavnikov:

- sanacija in izboljšava kolesarskih mrež;
- vzpostavitev kolesarskih poti (ob nabrežjih Ljubljanice in Save, ob dolenski in gorenjski železniški progi):

- vzpostavitev in delovanje sodobnega sistema (tretje generacije) mestnih koles (danes v okviru Biceklj že delujoč sistem);
- sprememba prometnega režima;
- zagotovitev prostora za shranjevanje, zlasti na avtobusnih postajah mestnega prometa, postajališčih vlakov MOL, v knjižnicah, parlamentu, mestni hiši, Cankarjevem domu, športnim centrom Stožice itd.

Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljana ni operativni dokument, ki bi neposredno določal naloge po prioritetah in nosilcih ter opredeljeval višino in vire potrebnih sredstev za izvedbo vsakega ukrepa (Klemenc, Bertoneclj 2010, 12). Gre za stvar operativnih izvedbenih načrtov strategije, ki pa se bodo morala financirati iz mestnega proračuna. Že pred projektom je bilo znano, da sprememb ne bo možno doseči čez noč, saj gre tako za kolesarsko infrastrukturo kot tudi za preobrazbo mestne mobilnosti. Kljub temu pa je osnovni cilj Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljana do leta 2020 povečati delež s kolesom opravljenih poti po mestu na 20 %.

Različni akterji mestne uprave MOL, strokovnih organizacij na področju urejanja prostora in prometa ter vodenja več deležniških procesov, zagovorniških in promocijskih kolesarskih in okoljskih nevladnih organizacij ter številni posamezniki so prispevali znanja in informacije. To je bilo poleg študija strokovne literature, pregleda podobnih strategij ter udeležbe na študijskih obiskih in delavnicah v okviru projekta CIVITAS ELAN osnova za pripravo dokumenta. V končni fazi je bil dokument usklajen z Oddelkom za gospodarske dejavnosti in promet, Oddelkom za urejanje prostora, Oddelkom za varstvo okolja ter Oddelkom za razvojne projekte in investicije v Mestni upravi MOL (Klemenc, Bertoneclj 2010, 13).

Akterji za izvedbo Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljana

Politični akterji na ravni mestne občine Ljubljana

Mestni svet MOL z županom na čelu je bil ključni akter za izvedbo projekta. Je organ, ki s potrditvijo prostorskih aktov, razvojnih projektov, infrastrukturnih posegov in nenazadnje tudi občinskega proračuna neposredno vpliva na oblikovanje in izvedbo akcijskih izvedbenih načrtov strategije, ter organ, ki razpravlja o poročilih o izvedbi strategije in jih potrjuje (Klemenc, Bertoneclj 2010, 83). Mestni svet bo po obravnavi in potrditvi dokumenta v mestni

proračun zagotovil sredstva za izdelavo štiriletnih izvedbenih akcijskih načrtov in od leta 2012 dalje pred sprejemom proračuna obravnaval poročilo o izvedbi strategije, ob sprejemu proračuna MOL za naslednje leto pa obravnaval tudi njegove posledice za izvedbo Celovite kolesarske strategije, skladno z vsakokrat potrjenim štiriletnim izvedbenim akcijskim načrtom (Klemenc, Bertoneclj 2010, 83).

Akterji mestne uprave

Funkcija koordinatorja za kolesarjenje v MOL je bila v januarju 2010 uvedena kot ena od obvez v okviru projekta CIVITAS ELAN z namenom izboljšati komunikacijo in koordinacijo med različnimi oddelki MOL, katerih odločitve neposredno vplivajo na pogoje in možnosti kolesarjenja v mestu (Klemenc, Bertoneclj 2010, 84). Koordinator za kolesarstvo ima v pristojnosti načrtovanje in implementacijo gradnje kolesarske mreže v sodelovanju s posameznimi oddelki MOL in državnimi organi, skrbi za obveščanje svetnikov o prometnih načrtih in podaja predloge za izboljšave infrastrukture.

- Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet
Skrbi za obnovo celotne prometne, torej kolesarske infrastrukture, z namenom zagotavljanja kolesarjem prijaznega mesta.
- Oddelek za urejanje prostora
Pripravlja prostorski plan in urbanistične rešitve, zagotavlja potrebno znanje s področja urejanja prostora. Potrebna je rešitev umestitve kolesarskih povezav v MOL.
- Služba za lokalno samoupravo
Služba za lokalno samoupravo, ki med drugimi načrtuje in izvaja vse naloge za delovanje četrtnih skupnosti MOL, skrbi za medobčinsko in medmestno sodelovanje ter regionalno povezovanje in opravlja naloge v zvezi z ustanavljanjem, organizacijo in delovanjem pokrajine in MOL kot glavnega mesta, bo zagotovila podporo pri vključevanju četrtnih skupnosti pri pripravi in izvedbi akcijskih načrtov za izvedbo Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljana ter nudila podporo pri sodelovanju s sosednjimi občinami glede tistih vidikov strategije, ki presegajo prostorske okvire MOL (Klemenc, Bertoneclj 2010, 86).

V projekt Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljana je bila vključena tudi Služba za razvojne projekte in investicije in Oddelek za predšolsko vzgojo, šolstvo in šport, ki ima pomembno vlogo pri promociji kolesarstva med mladimi, prav tako pa skrbi za vzgojo pri varni vožnji s kolesom. V projekt je bil vključen tudi Oddelek za kulturo, ki se trudi za prevzgojo oziroma spremembo navad z namenom vzpostaviti kolesarjem prijazno mesto. Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljana je vključevala tudi akterje na ravni državnih organov in institucij. Gre za Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Prometno policijo in Inštitut za varovanje zdravja RS – CINDI Slovenija. Sodelujejo tudi akterji iz vrst strokovnih organizacij (Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Inštitut za politike prostora in Regionalni center za okolje za srednjo in vzhodno Evropo) ter akterji iz vrst nevladnih organizacij (Ljubljanska kolesarska mreža, Kolesarska zveza Slovenije, Focus – društvo za sonaraven razvoj ...).

5 JAVNA UPORABA KOLES V EVROPSKEM PROSTORU

Poviševanje cen nafte zahteva širšo razpravo in nove ideje za trajnostno in učinkovito rabo sredstev ter razvoj inovativnih rešitev na področju alternativnih načinov transporta. Vse večja gostota prebivalstva v mestih le še stopnjuje problem nezadostne prometne infrastrukture, ki se lahko povečujejo le do določene mere. Potrebno je poiskati nove načine mestnega transporta, a ob tem uporabiti obstoječo prometno infrastrukturo. Sistemi javne uporabe koles so vse bolj priljubljeni transportni sistemi, ki ljudem omogočajo hitro in enostavno uporabo javnih koles za prevoz iz enega dela mesta na drugega v čim krajšem času. V zadnjih letih smo priča pravi popularnosti javne uporabe koles, vendar ne gre le za množično uporabo, ampak se vse več pojavlja tudi v kratkoročnih in dolgoročnih prometnih strategijah mest, prav tako pa se na različne načine spodbuja aktivna transportna sredstva v mestih, ki bi zmanjšala odvisnost od avtomobilov ter s tem pomagala k ohranjanju okolja. Občine spodbujajo tovrstne sisteme, saj jih vidijo kot del kombiniranega javnega prevoza, ki predstavlja alternativo motoriziranih oblik prevoza, hkrati pa omogočajo enostaven ter cenovno ugoden transport.

Sistemi javne uporabe koles se delijo na dve glavni kategoriji:

- Sistem javne uporabe koles, ki nastane kot program kolesarske skupnosti in je organiziran s pomočjo lokalnih skupnosti oziroma neprofitnih organizacij.
- Večina sistemov javne uporabe koles izvajajo občine, v velikih primerih preko javno-zasebnih partnerstev.

Osrednji cilj javne uporabe koles je, da gre za brezplačni oziroma cenovno sprejemljiv javni mestni transport, ki zmanjšuje uporabo avtomobila za krajše mestne razdalje ter s tem posledično zmanjšuje zastoje, onesnaženost zraka in hrup. Sekundarni cilj je zmanjševanje tatvin koles, ki so v zasebni lasti. Prav tako pa je kolesarstvo eden izmed preventivnih ukrepov, da občani postanejo in ostanejo bolj aktivni in zdravi skozi dnevne aktivnosti. Poleg edinstvene izkušnje, ki jo občani doživijo z mestnim kolesarjenjem, se dolgoročno izboljšuje tudi kolesarska kultura, mobilne navade občanov ter ozaveščanje o trajnostnih načinov transporta. Z možnostjo kombiniranja javne uporabe koles z drugimi oblikami javnega prevoza so se ustvarile povsem nove oblike mobilnosti (Panos in Chrysanthou 2009, 8).

Sistemi javne uporabe koles v mestih se razlikujejo od klasičnih tradicionalnih storitev izposoje koles, saj se v našem primeru javne urbane uporabe kolesa ne izposojajo za aktivnosti v prostem času, ampak kot transportno sredstvo za dnevne krajše migracije, pri čemer si uporabniki lahko kolo izposodijo za enosmerno ali dvosmerno pot, ali pa ga kombinirajo z drugim javnim prevozom. Kot eno izmed najbolj fleksibilnih oblik mestne mobilnosti jo lahko štejemo tudi kot dodatni del sistema javnega prevoza (Panos in Chrysanthou 2009, 7). Javna uporaba koles ima tudi pozitiven ekonomski učinek tako za mesta kot za uporabnike. Kolo je ugoden način prevoza, prav tako pa ne potrebuje izgradnje neke visoko tehnološke infrastrukture, saj je potreben relativno nizek znesek naložbe za izgradnjo oziroma razširitev obstoječe prometne infrastrukture. Kolo simbolizira tudi okolju prijazen transport in omogoča, da se mesto predstavlja kot sodobno, izvirno ter zeleno.

Z vzpostavitvijo uspešnih sistemov javne uporabe koles v različnih evropskih mestih (Call a Bike, Clear Adshel, JCDecaux, Cemusa, Veolia ...) se je odprl nov trg inovativne urbane mobilnosti (Panos in Chrysanthou 2009, 8). Vloga javne uporabe koles v mestih torej ni več nepomembna, ampak je postala pomemben del vseh evropskih mest.

5.1 Oblike sistemov javne uporabe koles

Oblike javne uporabe koles se zelo razlikujejo. Nekatere nastanejo iz brezplačnih programov kolesarskih mestnih skupnosti, večina od njih pa zahteva, da občani postanejo njihovi člani in se ne ozirajo na turiste oziroma druge priložnostne uporabnike. Večina teh sistemov ima na voljo kolesa na nenadzorovanih mestnih lokacijah in delujejo le v smislu kolesarskega prevoza. Večina sistemov javne uporabe koles so prevzele občinske skupnosti, javne agencije, oziroma so v večini primerih del javno-zasebnih partnerstev (Panos in Chrysanthou 2009, 12).

Tabela 5.1: Oblike sistemov javne uporabe koles

Nereguliran sistem
<ul style="list-style-type: none">• kolesa svobodno dostopna na nakem območju (na primer znotraj univerz),• brez uporabniške elektronske identifikacije,• problem: vandalizem, saj so kolesa prosto odklenjena.
Depozit
<ul style="list-style-type: none">• Majhen polog gotovine sprostilo kolo iz zaklenjenega terminala, ob vračilu kolesa, je uporabniku vrnjen denar.• Problem: tatvine, saj je depozit v vrednosti nekaj kovancev premajhen.
Članstvo
<ul style="list-style-type: none">• Kolesarski samopostrežni terminali so na voljo po celotnem mestu.• Posamezniki se registrirajo s svojo člansko izkaznico ter imajo kolo na voljo za krajši čas (običajno manj kot dve uri).• Posameznik je odovoren za kolo, dokler ga ne vrne na samopostrežni terminal.
Javno-zasebno partnerstvo
<ul style="list-style-type: none">• Večina evropskih mest je podpisala pogodbo z zasebnimi oglaševalskimi agencijami, ki brezplačno ali za manjše doplačilo, oskrbujejo mesta z tisočimi prostimi kolesi.• V zameno je agencijam dovoljeno oglaševanje na kolesih ter na ostalih izbranih lokacijah v mestu.• Programi preprečujejo krajo in vandalizem na način, da zahtevajo uporabnikov nakup naročnine s kreditno kartico.• Primer: JCDECAUX v Lyonu in Parizu, Clear Channel v Barceloni.• CityByke, B-cycle v Denverju, Smooove with VéloMagg' v Montpellieru niso povezani z oglaševalskim poslom, ampak se financiraj z javno podporo.
Dolgoročna odjava
<ul style="list-style-type: none">• Kolesa se dobijo brezplačno, za polog ali se prodajo po znižani ceni. Sistem je podoben tistemu, ko si izposodimo knjigo v knjižnici.• Dodeljeni so le eni osebi, ki običajno obdrži kolo več mesecev ali celo let.• Prednost: uporabniki skrbijo za kolesa kot za lastne.• Problem: nizka frekvenca.
Partnerstvo z železniškega sektorja
<ul style="list-style-type: none">• Program na nacionalni ravni združuje običajno izposojilo koles z zgoraj naštetimi sistemi javne izposoje koles, prav tako pa tudi izvajalca iz železniškega sektorja z nacionalno kolesarsko organizacijo, z namenom vzpostaviti učinkovit sistem, ki je tesno povezan z javnim prevozom.• Daljši najem koles: od 24 do 48 ur, velja tudi za turiste in daljše emstne ogleda.• Primer: OV Fiets (Nizozemska), Call a bike (Nemčija).
Partnerstvo z upravljavci parkirišč
<ul style="list-style-type: none">• Nekateri upravljavci parkirišč (Vinci Park v Franciji) posojajo kolesa za svoje stranke, ki pri njih parkirajo avto.

Vir: Panos in Chrysanthou (2009, 12–15).

5.2 Zgodovina javne uporabe koles

V zadnjih 45 letih so se razvile tri generacije sistemov javne uporabe koles. Prva generacija se je začela 28. julija 1965 v Amsterdamu z Witte Fietsen oziroma White Bikes. Povsem običajna kolesa, pobarvana z belo so bila namenjena javni uporabi. Program je propadel v nekaj dneh, saj je sistem deloval po principu, da kolo odložiš kjerkoli za naslednjega uporabnika, vendar je večina teh koles končala v jarkih, ali pa so si jih ljudje prisvojili (DeMaio 2009, 42).

Leta 1991 se je začela druga generacija programov javne uporabe koles, in sicer v danskih mestih Farsø in Grenå ter nato leta 1993 v mestu Nakskov (Nielse v DeMaio 2009, 42). Šlo se je za male projekte. Nakskov je za primer imel 26 koles na štirih postajah. Prvi obsežni program druge generacije pa se je začel v Copenhagenu, in sicer z imenom Bicyklen oziroma City Bikes, ki je močno izboljšal dotedanje generacije javne uporabe koles. Kopenhagenska kolesa City Bikes so bila izdelana posebej za intenzivno, populistično uporabo s polnimi pnevmatikami iz gume, polnimi platišči s prostorom za oglaševanje. Kolo si lahko dvignil in vrnil na določenih lokacijah v mestu z določeno vsoto pologa. Sistem je bil bolj organiziran v primerjavi s prejšnjimi generacijami, saj je vključeval terminale, vse skupaj pa je upravljala neprofitna organizacija. Težave pa so še vedno nastajale, saj so ogromno koles zaradi anonimnosti uporabnika pokradli (DeMaio 2009, 42). Le to je bil povod za nastanek tretje generacije javne uporabe koles, ki je izboljšala sledenje strank.

Prvi v tretji generaciji je bil leta 1996 Bikeabout na univerzi Portsmouth v Angliji. Študentje so za najem koles uporabljali posebni magnetni trak s kartico. Tretjo generacijo so zaznamovale tehnološke izboljšave, vključno z elektronsko blokado stojala (kolesarskih ključavnic), telekomunikacijskih sistemov, pametnih kartic ter mobilnega in računalniškega dostopa na terminalu. Javna uporaba koles je nato počasi rasla. Keta 1998 se je pojavila v francoskem mestu Rennes s sistemom Vélo à la Carte, leta 2000 v Munichu s sistemom Call a Bike, največji preskok pa se je zgodil leta 2005 z uvedbo programa Vélo'v v Lyonu, ki je bil vzpostavljen skupaj z oglaševalskim podjetjem JCDecaux. V uporabo so dali 1.500 koles, vpliv tega programa pa je bil med najopaznejšimi, saj je bil to največji sistem javne uporabe

koles tretje generacije. Danes je v sistemu Vélo'v v Lyonu razpoložljivih 3.000 koles, ki jih lahko uporabniki prevzamejo na več kot 350 terminalih. V svojem glasilu so junija 2006 poročali, da je bilo opravljenih več kot 22.000 najemov koles na dan, 52.000 prijavljenih uporabnikov ter skupno prevoženih 6.400.00 kilometrov na leto (DeMaio 2009, 42–43). Sistem je bil več kot uspešen. Dve leti kasneje je Pariz vzpostavil sistem Vélib' s skupno 7.000 kolesi, ki se je razširil na 23.600 koles v mestu in predmestju. Šlo je za ogromen projekt, njegov uspeh pa je bil boljši od pričakovanega in je spremenil potek zgodovine javne uporabe koles ter povzročil ogromno mednarodnega zanimanja za ta fenomen nove oblike mestnega transporta. Zunaj evropskih držav so nato sistem tretje generacije javne uporabe koles leta 2008 vzpostavile Brazilija, Čile, Kitajska, Nova Zelandija, Južna Koreja, Tajvan in ZDA. Sistemi javne uporabe koles so se močno razvili ter razširili, saj je bilo v letu 2007 približno 60 sistemov javne uporabe koles, v letu 2008 jih je bilo 92, leta 2009 pa 120 (DeMaio 2009, 43).

5.3 Evropske prakse javne-uporabe koles

Gilles Vasco (v DeMaio 2009, 52), podpredsednik mestne skupnosti Greater Lyon v Franciji: “There are two types of mayors in the world: those who have bike-sharing and those who want bike-sharing.”

Dejstvo je, da se cena goriva zvišuje, povečujejo se vsakodnevni prometni zastoji, prebivalstvo raste, hkrati pa se povečuje mednarodna zavest o podnebnih spremembah, zato je bilo nujno potrebno razmisliti o novem načinu dnevnega transporta, ki bo ljudem in okolju prijazen, učinkovit ter ekonomsko izvedljiv. Programi javne uporabe koles so v Evropi doživeli pravšnji razcvet, saj zadovoljujejo javno povpraševanje po učinkoviti mobilnosti, hkrati pa omogoča odličen komplementaren način javnega prevoza. Na splošno so evropska mesta dokaj naklonjena kolesarski kulturi, saj imajo mesta relativno kratke razdalje, ki omogočajo enostaven, dinamičen in hiter transport od točke A do točko B.

Danes je večina programov javne uporabe koles ustanovljena s pomočjo oglaševalskih podjetjih, kot so Clear Channel in JCDecaux. Za občine je to predvsem priročno sodelovanje, saj si zagotavljanja takšnih storitev ne morejo privoščiti. Kljub temu se poraja veliko vprašanj

glede pogodb, zunanjega oglaševanja ter na koncu zagotavljanja javne uporabe koles za skupnost, ki naj bi bila temelj sodelovanja. S tem namenom so v mestu Rennes v Franciji ločili razpis za zunanje oglaševanje in pogodbenika za program javne uporabe koles (Antoniades in Chrysanthou 2009, 21).

Predstavila bom nekaj najboljših evropskih programov javne uporabe koles z opisom projekta, ključnimi akterji ter doseženimi rezultati.

5.3.1 Velib' System – Pariz (Francija)

Pariški Velib' sistem javne uporabe koles je bil uveden 15. julija 2007. Sistem deluje v obliki koncesije, ki je bila dodeljena podjetju Cyclocity, ki je podružnica francoskega oglaševalskega podjetja JCDecaux. V mestu je bilo v začetku na razpolago 10.000 koles, 750 avtomatskih terminalov za izposajo z več kot 15 kolesi oziroma prostimi parkirnimi kolesarskimi mesti. V nekaj letih se je sistem razširil na 1.800 terminalov, ki so med seboj oddaljeni približno 300 metrov, Parižani pa so imeli možnost najema več kot 20.000 koles v celotnem mestu, vendar te številke vsako leto rastejo. Vsak terminal je opremljen z osem do sedemdeset kolesi oziroma kolesarskimi parkirnimi mesti. Gostota avtomatskih terminalov je večja v centru mesta, v poslovnih conah ter v bolj obljudenih turističnih conah. Število letnih naročnikov še vedno narašča, zato sistem Velib' predstavlja enega zmed največjih sistemov javne uporabe koles na svetu in v Evropi (Antoniades in Chrysanthou 2009, 22).

Robustna siva kolesa so proizvedli na Madžarskem, proizvajalec pa je bil francosko kolesarko podjetje Mercier. za popravila skrbi podjetje JCDecaux. Kolesa imajo tri prestave, vsak tehta 22,5 kilogramov, opremljeni so z lučjo, sistemom zaklepanja ter košaro, ki je nameščena nad sprednjo gumo. V kolikor uporabnik prispe z najetim kolesom na polni terminal, ki nima več prostih parkirnih mest, sistem podeli uporabniku dodatnih petnajst minut časa, da kolesu najde prosto mesto na sosednjem terminalu. Terminal omogoča prikaz sosednjih postaj, vključno z lokacijo, številom razpoložljiv koles in prostimi parkirnimi mesti. Glede na povpraševanje čez noč prerazporejajo kolesa z nizko na visoko frekvenčne terminale.

Za uporabo sistema Velib' je potrebna naročnina, ki omogoča uporabniku neomejeno število najemov kolesa. Naročnina znaša 1 €/dan, 5 €/teden ali 29 €/leto. Z Velib' naročnino

uporabnik lahko brezplačno uporablja kolo prve pol ure svojega posameznega potovanja, število brezplačnih polurnih voženj pa je neomejeno. Vsak kolesarski transfer, ki traja več kot 30 minut, se zaračuna v višini od 1 € do 4 €. Glede na čas zamude se lestvica zaračunavanja povečuje, saj je namen sistema obdržati čim več koles v obtoku. Da se uporabnik prijavi v Velib' sistem za najem kolesa, je potrebna kreditna kartica, v kolikor uporabnik najetega kolesa ne vrne, se mu iz njegovega računa odbije 150 €.

Sistem je financiran s strani oglaševalskega podjetja JCDecaux, ki je pokrival vse začetne stroške v vrednosti 115 milijonov in zaposlil 285 ljudi za polni delovni čas in so odgovorni za delovanje sistema in popravilo koles. Mesto prejema vse prihodke Velib' sistema, kot tudi pristojbino v okvirni višini 4.300.00 dolarjev letno. V zameno je JCDecaux prejel v upravljanje več kot 1.628 mestnih panojev. Vsi prihodni, ustvarjeni s sistemom Velib', gredo mestu (15 milijonov evrov v letu 2008). V kolikor JCDecaux doseže vse kriterije za najvišjo raven kakovosti, lahko zasluži 42 % Velib' prihodka.

Sistem se še vedno razvija, vsako leto z novimi idejami. Z 18. junijem 2014 se je na novo vzpostavil P'tit Vélib' sistem za najmlajše. Z njim je bilo najmlajšim občanom Pariza na voljo novih 300 javnih otroških koles na petih lokacijah v bližini parkov in glavnih poti skozi Pariz. Otroci lahko izbirajo med štirimi različnimi velikostmi za starosti od dve do osem let. P'tit Vélib' sistem deluje s pomočjo uradnega sponzorja Teisseire's Fruit Shoot, to je podjetje, ki se ukvarja s prodajo otroških pijač, ter s tehničnim partnerjem JCDecaux.

Dejstvo je, da Velib' predstavlja napreden, elektronski in standardiziran javno-zasebni sistem, ki se uspešno financira z oglaševanjem ter je iz tega razloga tudi izvedljiv in uspešen. Seveda sistem nima samo prednosti, ampak uporabniki opozarjajo tudi na slabosti. Predvsem so kolesa težka ter vizualno neprivlačna, posledično so tudi parkirne postaje manj opazne. Pariz kljub trudu občine še vedno ne zadovoljuje ustrezno cestne infrastrukture, ki bi bila prijazna tolikšnemu številu kolesarjev. Problematičen je tudi vandalizem, prav tako pa imajo logistične težave s premajhnim številom koles, ki naj bi bila na voljo na priljubljenih postajah. Kljub temu gre za zelo uspešen, uporabniku prijazen projekt, ki združuje množično pariško kolesarsko skupnost, zahvaljujoč formalnim in neformalnim forumom, blogom različnimi spletnimi stranem in medijem.

5.3.2 Bicing – Barcelona (Španija)

Bicing je sistem javne uporabe koles v Barceloni, ki so ga lansirali v marcu leta 2007. Ime Bicing izhaja iz španskega kratkega imenovanja za kolo ter okrajšave za letališče v Barceloni, BCN. Bicing predstavlja pomemben del javnega transporta. Njegov prvotni namen je bil uporaba koles za kratke do srednje dolge razdalje v Barceloni, hkrati pa tudi kot alternativa javnemu transportu, ki je prijazen okolju, kot rešitev za zmanjšanje hrupa ter prometnih zastojev, ne pa tudi za prostočasno kolesarjenje ali za širšo turistično uporabo. Izposoja koles Bicing namreč ni mogoča za cel dan ali teden, prav tako ni na voljo dnevnim obiskovalcem ali turistom.

Upravljanje in vzdrževanje sistema je v rokah mestnega sveta in podjetja Clear Channel, ki je pridobilo pogodbo za upravljanje za deset let. Za razliko od drugih sistemov javne uporabe koles, se Bicing financira s prihodki od parkirnin avtomobilov v strogem centru mesta. Trenutno je v omrežju Bicing vključenih več kot 6.000 koles in več kot 420 postaj, ki so oddaljene od 300 do 400 metrov, po večinoma pa se nahajajo v bližini drugih oblik javnega prevoza za kombinirano uporabo javnih oblik transporta. Kolo je razpoznavne rdeče barve, težko 16,8 kilogramov, tehnično izdelano za nenehno izpostavljenost vsem vremenskim razmeram ter zasnovano za preprečevanje vandalizma ali kraje. Ocenjena vrednost posameznega Bicing kolesa je približno 450 €. Kolesa se lahko izposoja in vrača na katerikoli postaji v celotnem sistemu, zaradi česar so primerna tudi za enosmerna potovanja. Metro postaje imajo v večini primerov posebne opozorilne znake, da se v bližini nahaja Bicing postaja.

V kolikor občani želijo uporabljati Bicing sistem, morajo pridobiti letno članstvo v vrednosti 47,16 €. Za izposajo koles na sistemu Bicing uporabnik na bencinskem servisu kupi RFID kartico, s pomočjo katere se osebno identificira s sistemom, ki mu omogoča izposajo kolesa. Najem kolesa za prvih 30 minut je brezplačen, za vsake nadaljnje pol ure se doplača znesek v vrednosti 0,50 €. Postaje za prevzem in oddajo kolesa so enostavne za uporabnika, saj jih usmerjajo ustrezni svetlobni znaki ob napačnem oziroma pravilnem parkiranju kolesa. Uporabniku je na voljo tudi mobilna aplikacija, s pomočjo katere lahko preveri, kje se nahaja najbližja postaja, koliko je razpoložljivih koles na določeni postaji, možna pa je tudi registracija ter odklepanje kolesa za uporabo. Prvotna ideja sistema je bila tudi omogočanje sledenja z GPS, saj bi s pomočjo teh podatkov enostavnejše oskrbovali postaje z zadostnim številom koles, vendar so zaradi prevelikih stroškov to idejo opustili. Vse storitve in

vzdrževanje izvaja Bicing ekipa (Clear Channel Outdoor), ki je v začetku štela 162 ljudi, ki oskrbujejo, servisirajo ter upravljajo celoten sistem.

Vsako kolo je uporabljeno od deset do petnajstkrat dnevno, več kot 95 % kolesarskih voženj je krajših od 30 minut, med eno in drugo izposajo pa mora uporabnik počakati vsaj deset minut. Kolesarske postaje so med seboj oddaljene 300 metrov, celotna Bicing kolesarska mreža pa se razprostira na 128 kilometrih.

Eden izmed razlogov za širjenje Bicing sistema, tudi v prihodnosti, je dejstvo, da ima Barcelona zagotovo eno izmed največjih in najbolj urejenih kolesarskih mrež z varno kolesarsko infrastrukturo. Bicing storitve so uporabniku prijazne in enostavne, kar kažejo tudi raziskave, saj naj bi se število dnevnih kolesarjev od uvedbe javne uporabe koles v Barceloni povečalo za skoraj 50 %. Na začetku se je Bicing sistem razširil nad vsa pričakovanja, zato upravljalci niso mogli zadovoljiti vseh potreb, saj se je celotna storitev šele dodobra razvijala. Problematične so predvsem priljubljene postaje ob dnevnih konicah, saj povpraševanje po kolesih presega ponudbo, uporabniki pa čakajo tudi do 40 minut za prevzem. Uporabniki se pritožujejo nad slabo vzdrževanimi kolesi, zlasti manjkajočimi zvonci ter prekinjenimi zavorami, ki so posledica vandalizma, vendar je kljub kritikam večina občanov zelo pozitivno naravnana do Bicing sistema.

Tudi Bicing sistem kot trajnostni, preprost in praktičen se še vedno razvija. Tako so dopolnili obstoječe kolesarsko omrežje z novo ponudbo električnih koles, ki so namenjeni predvsem za starejše osebe in daljše razdalje. Električna kolesa so na voljo na 41 postajah, njihova funkcionalnost pa je enaka klasični Bicing storitvi. Tudi električna Bicing kolesa niso namenjena rekreaciji ali turističnim dnevnim potovanjem, ampak so transportno sredstvo, ki dopolnjuje javni mestni prevoz. Bicing sistem se nenehno trudi za nove rešitve, ki bi uporabnikom še poenostavile in približale uporabo storitve. Nova mobilna aplikacija Bicing tako omogoča nabiranje točk glede na potovanja, ter s tem spodbuja telesno aktivnost prebivalcev Barcelone, hkrati pa tudi prikazuje zabavno stran Bicing sistema. Glede na število zbranih točk uporabniki prejmejo različna darila, na primer kolesarsko opremo, uporabo Bicing električnega kolesa ipd. Aplikacija meri tri parametre pri trajnostni obliki mestnega potovanja z Bicing kolesom, in sicer glede na težo in starost uporabnika meri porabljene kalorije, srčni utrip ter količino izdihanega CO₂. Glede na vrsto poti (gor, dol, daljše ali krajše) se nabirajo točke za vsakega posameznika. Poleg zabavnega zbiranja točk aplikacija

omogoča tudi preverjanje pravilne vrnitve kolesa, pregled statistike posameznikove Bicing aktivnosti, seznam postaj, celoten zemljevid Bicing omrežja, razpoložljivost koles na postajah, uporabnik pa lahko tudi označi najljubše postaje. V nadaljevanju planirajo nadgradnjo aplikacije z načrtovanjem celotne poti za vsakega uporabnika.

5.3.3 Call a bike – Berlin, Frankfurt, Hamburg, Kassel, Köln, Munich, Stuttgart (Nemčija)

Call a bike je sistem javne uporabe koles, ki deluje pod okriljem nemškega transportnega podjetja Deutsche Bahn v večjih nemških mestih: v Berlinu, Frankfurtu, Hamburgu, Kasselu, Kölnu, Munichu in Stuttgartu. Sistem je uspel na podlagi javno-zasebnega sodelovanja oktobra 2001 v Munichu in se nato razširil tudi na druga nemška mesta. Deluje po principu: prava rešitev, ob pravem času, na pravem mestu. Gre za zgodnjo tretjo generacijo javne uporabe koles, ki že vključuje napredno mobilno tehnologijo za pomoč pri zagotavljanju in sprostitvi koles, da jih lahko uporabniki enostavno vzamejo ali odložijo na številnih lokacijah, ki pa so običajno brez posebnih kolesarskih terminalov oziroma za to namenjenih postaj. Call a bike kolesa niso priklenjena na posebni stojalih, ampak se običajno parkirajo v bližini križišč, glavnih stičišč ulic ali pomembnih cest na levi strani v mestu oziroma v primeru Stuttgarta na posebnih točkah najema Call a bike. Poseben mehanizem za zaklepanje, ki je nameščen na kolesu, poskrbi, da so možnosti parkiranja oziroma najema kolesa neskončne, saj je lahko to pred železniško postajo, muzejem, pisarno, nakupovalnem središču ali pred restavracijo. Tovrsten način zaklepanja omogoča, da se kolesa ne uporabljajo samo za krajše mestne razdalje, ampak tudi kot regionalni javni prevoz, ki se povezuje s pomočjo drugih oblik javnega prevoza v različna mesta, ter tako omogoča enostaven in relativno ugoden kombiniran javni prevoz. Ogromno nemških mest ima na železniških postajah vsaj eno Call a bike lokacijo, kar programu doda še dodatno uporabno vrednost. Kolesa se zelo dobro prepoznavna, saj se vidno razlikujejo od ostalih komercialnih mestnih koles. Vsi okvirji so enake velikosti, njihova edinstvenost pa onemogoča tatovom enostavno delo.

Sistem tako deluje s pomočjo elektronske ključavnice na kolesu ter zaslonom na dotik. Ko se uporabnik prijavi v sistem, pokliče na telefonsko številko, ki je natisnjena na kolesu na pokrovu ključavnice oziroma uporabi Call a bike aplikacijo. Nato prejme 4-mestno otvoritveno kodo, ki jo vnese, in sledi navodilom na zaslonu. Ko uporabnik želi kolo vrniti v

sistem, ga enostavno parkira v vsakem večjem križišču v mestu, ponovno pokliče sistem za novo kodo za vračilo, hkrati pa sistem samodejno obvesti o lokaciji kolesa. Od leta 2013 v nekaterih mestih (Kölnu in Münchnu) spremljajo vračila koles že preko GPS podatkov.

Uporabniki Call a bike sistema lahko izbirajo med dvema cenovnima modeloma. Osnovna cena je 0,08 € na minuto oziroma maksimalno 15 € za uporabo 24 ur. V kolikor gre za študente ali uporabnike BahnCard (nemška karta za železnice) je cena 9 € za celodnevno uporabo. Za tiste, ki pogosto uporabljajo Call a bike, imajo na voljo letno naročnino, kjer imajo prvih 30 minut brezplačno uporabo. Cena letne naročnine je 49 €. V kolikor se uporabniki odločijo za osnovni paket, ta znaša 3 € na leto ter se nato za vsake prve pol ure potovanja obračuna 1 €. Če posameznik kolo uporablja dlje, se mu zaračuna maksimalna cena najema. V kolikor gre za spontane uporabnike je cena 1 € za pol ure.

Sistem javne uporabe koles Call a bike je glede na ostale evropske sisteme relativno ugodna oblika javnega prevoza, prav tako gre za enostavnejšo in fleksibilnejšo politiko najema in vračila koles. Vendar je ta oblika tudi zahtevna za uporabnika, saj je včasih težko poiskati kolesa, posebno če gre za skupinski najem. Za tuje turiste je zahteven že sam proces najema in vračila, saj je brez dobrega znanja nemščine storitev zelo omejena. Za tuje turiste so problematični predvsem klici na klicni center, saj se je uporabnikom dogajalo, da je cena telefonskega klica presegala ceno najema kolesa. Prav gotovo pa je pozitivna lastnost združevanje javnega prevoza na enostaven ter uporabniku prijazen način. Kombinacija vlaka ter Call a bike sistema je smiselna tako na lokalni kot tudi na regionalni ravni, ker omogoča prilagodljivo, mobilno ter enostavno pot do cilja, od krajših mestnih pa vse do daljših, povezovalnih razdaljah.

5.5 Projekt OBIS

Zaradi velikega razcveta sistemov javne uporabe koles v evropskih mestih se je pojavila potreba po izmenjavi dobrih praks, izkušenj, znanja ter informacij o koristnosti in tržnih potencialov, z namenom zagotavljanja večje učinkovitosti, optimizacije, boljših rezultatov ter nadaljnjih izvedb inovacij na področju samopostrežne izposoje koles na javnih območjih, ki so v nekaterih delih Evrope še vedno neizkoriščena oblika zelenega javnega prevoza. Projekt OBIS (Optimising Bike Sharing in European Cities) se je realiziral od septembra 2008 do

avgusta 2011 s pomočjo finančnih virov Evropske unije, v okviru evropskega programa Intelligent Energy Europe. Znotraj OBIS projekta so bile opravljene analize trenutnih evropskih sistemov javne uporabe koles, primerjave med njihovimi finančnimi modeli in pregled razlik v cenovni politiki. Namen OBIS konzorcija je bil predvsem ponuditi enoten, prilagojen evropski okvir ter združiti obsežna priporočila, nasvete ter koristne informacije, ki bodo enake po vsej Evropi in so v pomoč vsem sodelujočim akterjem odločanja, bodisi mestnim upravam, podjetjem, aktivnim organizatorjem ali uporabnikom sistema (European Commission, Intelligent Energy Europe, OBIS).

Sistemi javne uporabe koles je dragocena oblika javnega prevoza, saj:

- spodbuja čiste, trajnostne oblike mestne mobilnosti,
- izboljšuje okoljsko uspešnost in učinkovitost,
- izboljšuje kakovost javnega prevoza,
- izboljšuje zdravje meščanov in splošno kakovost življenja.

Zaradi široke zavezanosti vseh evropskih organov k zeleni politiki, je sistem javne uporabe koles splošno znan kot zelo privlačen za vsa večja mesta. OBIS tako definira kolo kot pomembno prevozno sredstvo, ki ima tako neposredne kot tudi posredne koristi.

Tabela 5.2: Neposredne in posredne koristi javne uporabe koles

Neposredne koristi:

- povečanje odstotka kolesarskega prometa,
- dodatna oblika mobilnosti,
- izogibanje prometnim zastojem,
- upravljanje povpraševanja po javnem prometu,
- tržne priložnosti (oglasni prostor),
- zdravju koristno,
- turistična priložnost,
- generiranje novih delovnih mest.

Posredne koristi:

- bolj prepoznaven kolesarski promet,
- spodbujanje razvoja kolesarske infrastrukture,
- preventivne koristi za zdravje ljudi,
- revitalizacija mestnih središč in ulic,
- prijetna podoba mesta,
- varčevanje na področju avtomobilske mestne infrastrukture,
- izboljšana varnost kolesarskega prometa,
- zmanjšanje CO2 emisij.

Vir: OBIS (2011, 12).

OBIS navaja splošna priporočila za uvedbo BSS (Bike Sharing Scheme) oziroma javne uporabe koles (OBIS 2011, 12):

1. Finančna sredstva

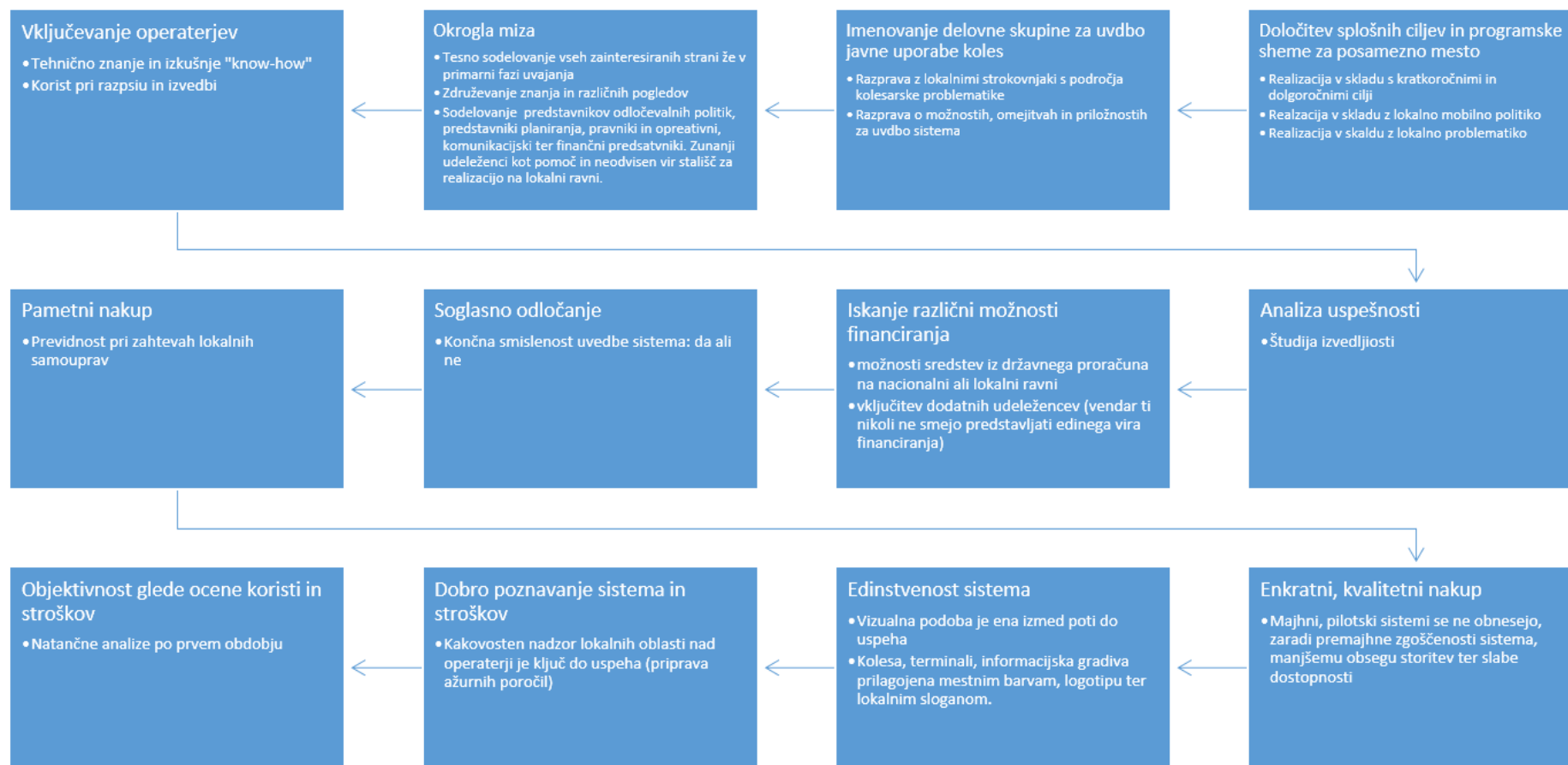
OBIS svetuje uporabo nepovratnih sredstev, saj lahko mesta s tem pokrijejo večje investicije ali tekoče stroške za uspešno funkcioniranje sistema. Posledično se sistemi ocenjujejo in v skladu s pravili nadzorujejo.

2. Priključitev sistema javne uporabe koles k nacionalni prometni strategiji

BSS s svojimi pozitivnimi lastnostmi predstavlja idealni del celotne prometne mestne strategije, vendar pa ne rešuje glavnih problemov mestnega prometa. Za uspeh mora celotna mestna prometna strategija vključevati več različnih dejavnosti, ki morajo delovati z roko v roki, bodisi ko gre za kolesarsko infrastrukturo, kampanje za ozaveščanje mestne javnosti, načrtovanje parkirišč v mestu ter ustrezne cestne povezave, načrtovanje razvoja prometa po mestu ter sistema javne uporabe koles.

Porast sistemov javne uporabe koles še ne omogoča avtomatskega prenosa prakse drugim akterjem, ki sistemov še nimajo. Zato so smiselne nacionalne razprave ter informacijski forumi s pomočjo podpore prometnih ministrstev, saj se le na ta način delijo izkušnje in zanje. Mestne občine morajo pri uvajanju sistema javne uporabe koles predvsem opredeliti problematiko mestnega prometa, prav tako pa tudi posredne in neposredne koristi za doseganje kratkoročnih in dolgoročnih ciljev uporabe sistema v posameznem mestu (OBIS 2011, 12).

Tabela 5.3: Priporočena strategija uvajanje javne uporabe koles na regionalni ravni



Vir: OBIS (2011, 12–13).

Priročnik OBIS navaja ogromno argumentov, ki se porajajo na posameznih razpravah pri uvajanju sistema javne uporabe koles. Tako se nasprotniki sistema BSS, ki so v dilemi, zagovarjajo s stališči, da prebivalci uporabljajo za prevoz lastna kolesa. Vendar je javno kolo le dodatna oblika javnega prometa, ki rešuje problematiko meščanov, zlasti za krajše razdalje ali kot kombinirana oblika prevoza tudi z drugimi oblikami javnega prevoza. Nasprotniki zagovarjajo tudi stališče, da so ti sistemi dragi in je njihovo mesto premajhno, brez virov financiranja. Praksa kaže, da je javna uporaba koles odlična dopolnitev transporta tudi v manjših mestih, z manj kot 100.000 prebivalcev, pri financiranju pa se običajno lokalne oblasti povežejo z lokalnimi sponzorji oziroma različnimi akterji. Nasprotniki so prav tako skeptični glede ustrezne kolesarske infrastrukture, a izkušnje v Parizu, Lyonu, Barceloni in Londonu kažejo, da gre pri uvedbi sistema javne uporabe koles za obratni učinek. Javna kolesa delujejo kot spodbuda uporabe kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva, posledično se sproži povpraševanje po dodatnih kolesarskih poteh, urejanju kolesarske problematike ter reševanju celotne mestne kolesarske infrastrukture. Nasprotniki prav tako opozarjajo na odvzemanje prostora drugim mestnim akterjem, ki so prisotni na ulicah, pločnikih, parkiriščih, vendar podatki kažejo, da uporaba javnega kolesa zmanjšuje prometne zastoje, hkrati pa skrbi za preventivno zdravje občanov, zato ni problema za razširjeno uporabo javnih koles, v kolikor je mestna prometna infrastruktura urejena tudi za občane s posebnimi potrebami (OBIS 2011, 14–15).

5.5.1 Evropski sistemi javnih koles pod drobnogledom

Sistem javne uporabe koles je relativno nova oblika javnega transporta, ki se v zadnjem času zelo širi, saj je v letu 2011 znotraj projekta OBIS sodelovalo že 400 sistemov, predvsem pa sta za to razširjenost poskrbela uspeh Bicing sistema v Barceloni ter sistem Velib' v Parizu. Kot kažejo podatki projekta OBIS so državah severne, srednje in južne Evrope sistemi javne uporabe koles zelo razširjeni, med tem ko je v državah vzhodne Evrope še vedno precej manjša pokritost s celotnim omrežjem BSS (OBIS 2011, 16).

Za preživetje sistema pa ni dovolj le sama implementacija, ampak gre za skupek dejavnikov, ki vplivajo na uspešnost te nove oblike javnega prevoza. Potrebna je ugodna kolesarska mestna infrastruktura, ustrezna dostopnost porabniku, varnost, dizajn in zasnova koles ter terminalov, pomemben je način financiranja ter za širšo uporabo integracija z drugimi

oblikami javnega prevoza ter ustrezno prerezporejanje koles na visoko frekvenčne terminale (OBIS 2011, 34).

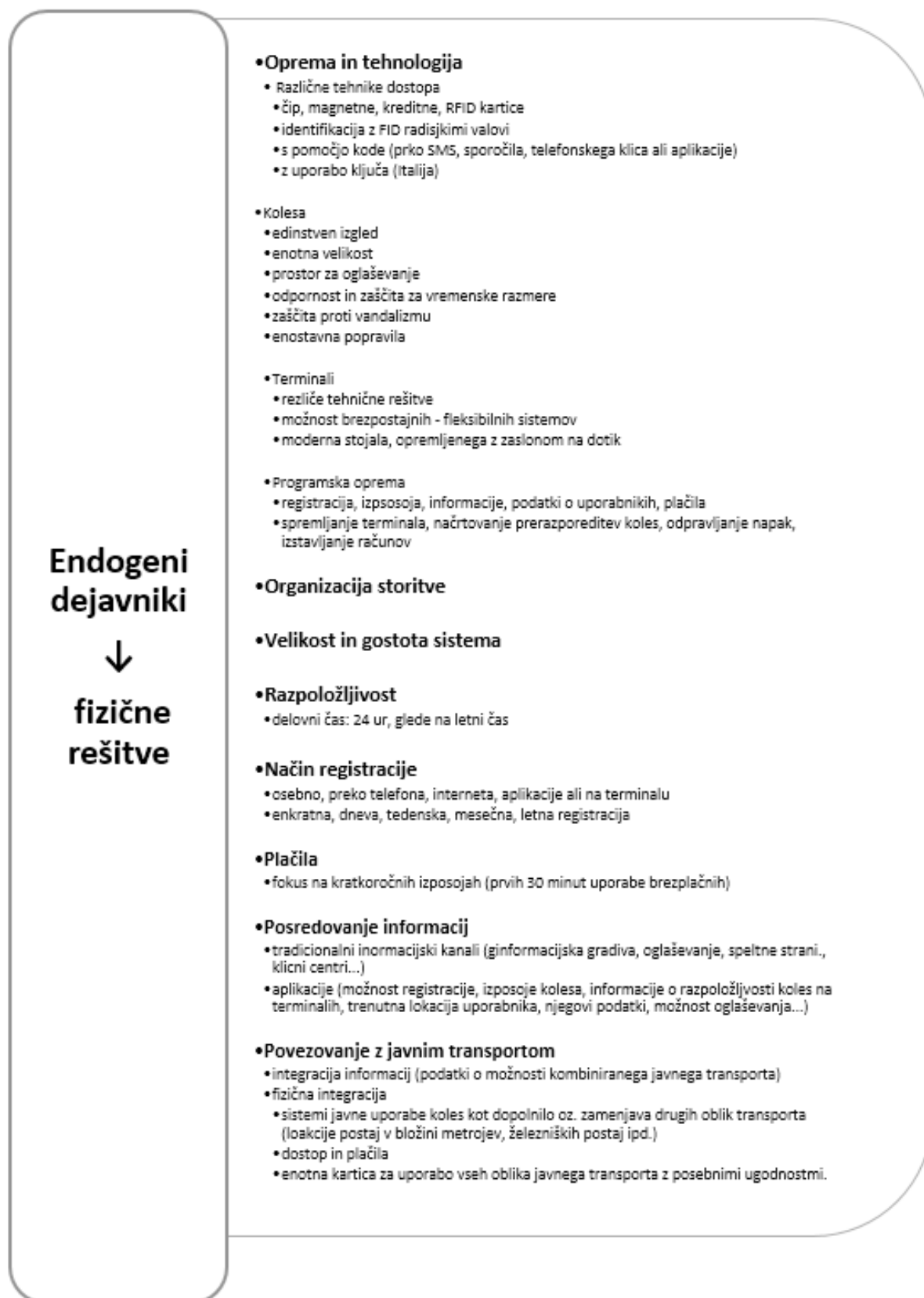
Faktorji vplivanja na sisteme javne uporabe koles

Znotraj OBIS projekta so analizirali dejavnike, ki vplivajo na sisteme javne uporabe koles. Razdelili so jih na endogene dejavnike, ki notranje vplivajo na sistem, in so jih razdelili na institucionalne in materialne. Med tem ko se eksogeni dejavniki razlikujejo od mesta do mesta in jih je težko spreminjati.

Endogeni dejavniki

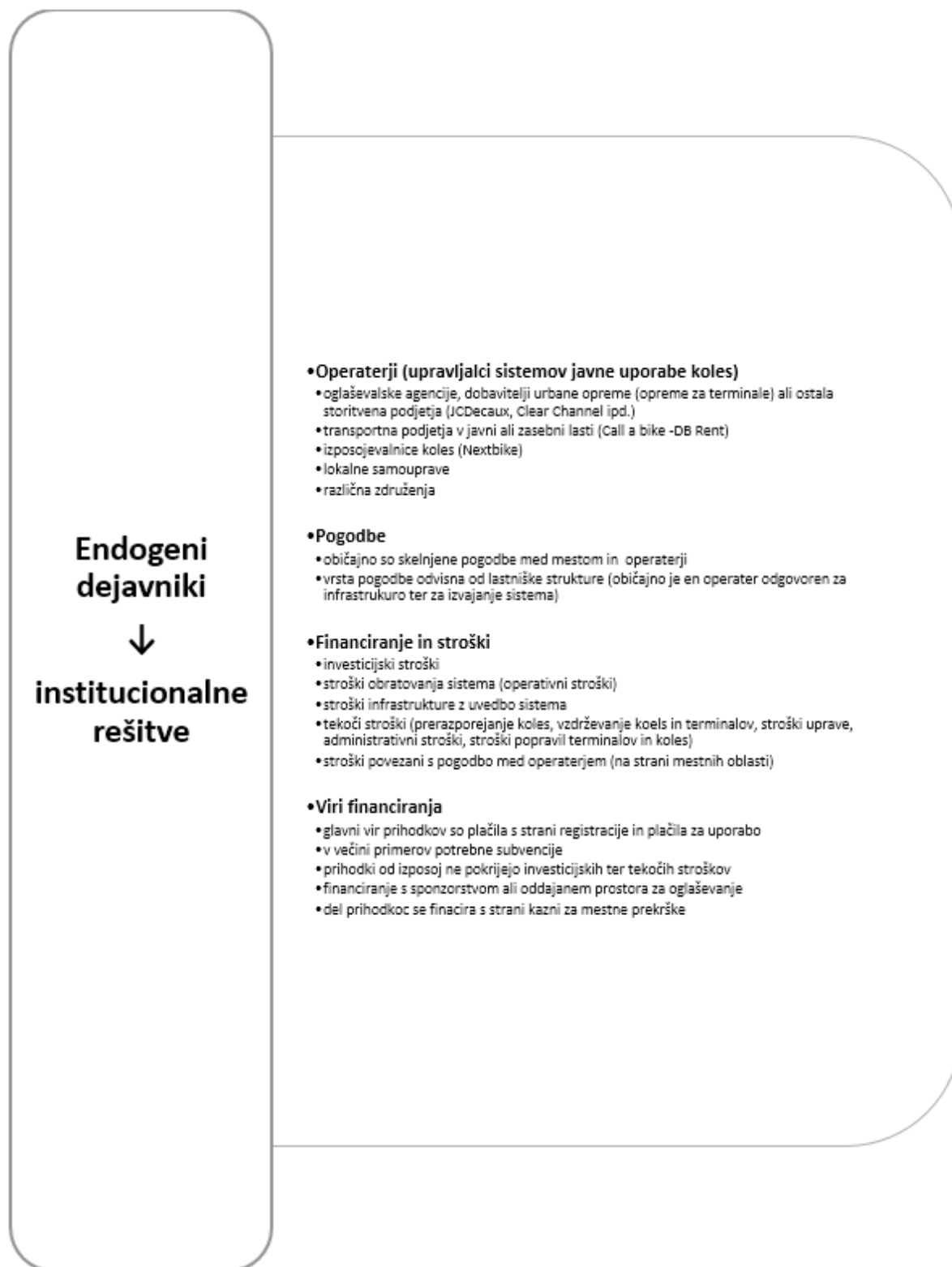
Gre za faktorje vplivanja, ki so pogojeni s celotno strategijo ter se delijo na fizične (tehnologija, oprema, organizacija sistema) in institucionalne rešitve (pogodbe, operaterji, financiranje). Glede na to, da so endogene rešitve prilagodljive, jih je potrebno porediti eksogenimi dejavnikom.

Tabela 5.4: Endogeni dejavniki – fizične rešitve



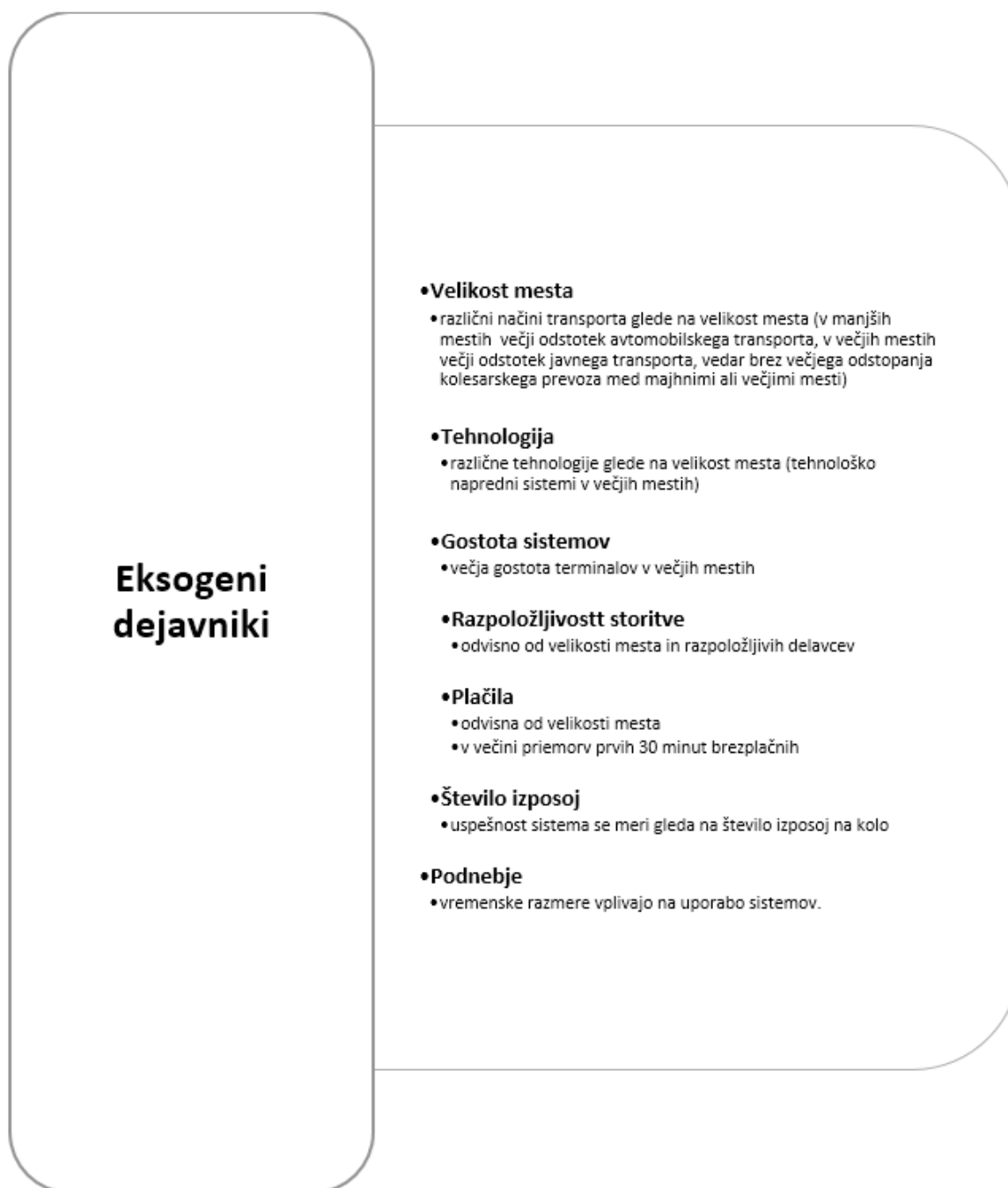
Vir: OBIS (2011, 18–25).

Tabela 5.5: Endogeni dejavniki – institucionalne rešitve



Vir: OBIS (2011, 26–28).

Tabela 5.6: Eksogeni dejavniki



Vir: OBIS (2011, 29–32).

6 PRIHODNOST JAVNE UPORABE KOLES

Tretja generacija javne uporabe koles je doprinesla k največjemu razmahu v razvoju, saj so pametne kartice, avtomatski terminali, dostop do realnih informacij ter možnost brezplačne uporabe kolesa za prve pol ure poenostavile celotno storitev. Vendar velik uspeh ter hitro širjenje prinašata nove izzive za upravljalce sistemov, občine ter tehnologe, ki se trudijo za čimbolj učinkovite rešitve, saj imajo sistemi tudi določene omejitve nadaljnjega širjenja. Glede na to, da se sistemi še vedno razvijajo, stremijo k nenehnim izboljšavam za še večjo učinkovitost. Imajo tudi možnost nadgradnje, razvija pa se že četrta generaciji javne uporabe koles.

Četrta generacija prinaša popolno vključevanje GPS podatkov. Ti omogočajo vedno sveže podatke o lokaciji kolesa, izračun in planiranje poti, deljenje informacij med operaterjem in kolesom ter priložnosti za izboljšave na področju varnosti in vandalizma. Varnost koles se z GPS napravami izboljša, zmanjšuje se število krajev, prav tako pa bi operater dostopal do nenehnih svežih informacij o lokaciji koles, kar bi poenostavilo tudi redistribucijo. Vendar so GPS enote relativno drage ter potencialno povečajo finančne izgube, v kolikor so kolesa ukradena kljub GPS napravam.

Širša uporaba interneta in pametnih telefonov je omogočila razvoj enostavnih aplikacij, znotraj katerih lahko uporabnik opravi rezervacijo kolesa in prostega mesta na terminalu. Uporabnikova mobilna naprava je postala pametna kartica za opravljanje celotne storitve. V uporabo prihajajo tudi pametne informacijske postaje, ki so opremljene z ekrani na dotik. Prav tako bi storitev poenostavili premični terminali, ki bi se lahko prilagajali trenutni mestni kolesarski infrastrukturi.

Smiseln razvoj javne uporabe koles je tudi v popolni integraciji z ostalimi oblikami javnega prevoza, torej v smislu uvajanja novih poenotenih metod, na primer souporabe vozil («car-sharing»), ki bi zmanjšale število lastniških vozil. Vendar je oblikovanje enotnega programa, ki bi usklajeval različne oblike prevoza in bi temeljil na enotnem sistemu, zelo drago in izvedbeno zahtevno, saj vključuje ogromno sodelujočih partnerjev.

Prihodnost javne uporabe koles je tudi v praktičnih rešitvah, kot v španskem primeru Bicing, kjer so dopolnili sistem javne uporabe koles z električnimi kolesi, ki omogočajo tudi daljše razdalje, spodbujajo starejšo generacijo k uporabi storitve, hkrati pa uporabniku poenostavljajo prevoz na delo.

7 ANALIZA PRIMERA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA: JAVNA UPORABA KOLES BICIKELJ

Dopolnitev javnega prevoza v mestni občini Ljubljana je bila več kot nujno potrebna. Mestna občina Ljubljana je spomladi 2010 objavila javni razpis za podelitev koncesije za opravljanje storitve izposoje mestnega kolesa tretje generacije. Za koncesionarja je bilo izbrano podjetje Europlakat d.o.o., ki naj bi v 6 mesecih po podpisu pogodbe vzpostavilo sistem – skladno z razpisnimi pogoji, ki zahtevajo, da je na razpolago vsaj 200 koles in 20 prevzemno oddajnih terminalov v širšem središču mesta, pri čemer slednji ne smejo biti med sabo oddaljeni več kot 400 metrov (Klemenc, Bertoncelj 2010, 59).

Samopostrežni sistem izposoje koles BicikeLJ je bil zasnovan pri že večkrat nagrajeni francoski družbi JCDecaux. Projekt javno-zasebnega partnerstva BicikeLJ sta z roko v roki izpeljala družba Europlakat d.o.o. in Mestna občina Ljubljana in predstavlja enega izmed 20 trajnostnih projektov občine. Mestna občina se je pri tem zavezala, da financira napeljavo električne in optične infrastrukture do terminalov na postajališčih v višini 54.660 €, med tem ko druge stroške pokriva zasebni partner Europlakat d.o.o. Stroški vzdrževanja in delovanja so bili ocenjeni na 900.000 € letno, pokrili pa naj bi jih Europlakat. Vrednost celotnega projekta je bila ocenjena na 1.800.000 € (Ljubljanski projekti, 2011), med tem ko bo vzdržanje sistema stalo približno 900.000 € letno.

Po podatkih Dnevnika je Europlakat v začetni fazi v zamenjavo za vzpostavitev ter upravljanje sistema Bicikelj poleg 220 že obstoječih oglasnih javnih površin prejel od Mestne občine Ljubljana še 140 novih svetlobnih panojev ob mestnih vpadnicah, ki so občinska last. Pogodba med MOL in Europlakatom je sklenjena za obdobje petnajstih let in se nanaša na delovanje sistema javne uporabe koles v prestolnici ter trženje oglasnega prostora, s pomočjo katerega se bo sistem financiral. V Europlakatu so torej načrtovali, da se jim investicija povrne v enajstih letih, skupno pa naj bi jih BicikeLJ stal okvirno 15,3 milijonov evrov. Ob letošnji četrti obletnici javne uporabe koles BicikeLJ je družba Europlakat spregovorila o širjenju sistema. Investirali naj bi v 13 novih terminalov, naložba pa naj bi jih stala približno pol milijona evrov.

7.1 Delovanje sistema Bicikelj

Sistem Bicikelj je namenjen povezovanju raznim oblikam prevoza, predvsem kratkim razdaljam v časovnem okviru dvajsetih minut. Lokalnemu prebivalstvu naj bi sistem predstavljal dopolnilo avtomobilskemu prevoznemu sredstvu ter logistično rešitev za krajša mestna potovanja. Od 12. maja 2011 je tako občanom in občankam Ljubljane na voljo 360 koles ter več kot 600 parkirnih mest na 36 postajah, ki so med seboj oddaljene od 300 do 500 metrov ter se nahajajo po širšem središču Ljubljane. Sistem javne uporabe koles je na voljo 24 ur na dan, vse dni v letu. Kolo si uporabnik lahko izposodi preko naročniškega razmerja. Gre za okolju prijazno rešitev, ki poskuša spodbuditi k heterogeni uporabi prevoznih sredstev. Njihov prvotni namen ni celodnevna izposoja kolesa, ampak zagotavljanje ugodnega in hitrega posameznega prevoza od enega dela mesta do drugega.

Kolo je relativno robustno, tehta 20 kilogramov in je primerno za vse vremenske razmere v vseh letnih časih. Prednost sistema je predvsem enostavna uporaba. Uporabnik lahko na glavnem terminalu preveri ponudbo na postajališču, preveri svoj račun za sistem Bicikelj in pregleda ponudbo koles, ki so na voljo na vseh bližnjih postajališčih, saj so terminali medsebojno povezani. Kot je navedeno v Splošnih pogojih dostopa in uporabe mestnega kolesa Bikelj v Ljubljani, ima vsak pristopni terminal več funkcij:

- identificiranje uporabnika,
- izbira kolesa s pomočjo tipkovnice, zaslona ter čitalne kartice,
- možnost dostopanja do informacij o računu uporabnika,
- priklic 15-minutne brezplačne uporabe, v primeru da je postaja zasedena ob vrnitvi kolesa,
- vpogled v razpoložljivost in zasedenosti koles na bližnjih postajah.

Na postajališču so na voljo stojala za kolesa, ki se uporabljajo za odklepanje ter priklekanje kolesa. Ko uporabnik vrne kolo, ga zvočni in svetlobni signal opozori o pravilnosti priklekanja. Uporabniku je v pomoč podpora služba, ki oskrbuje postaje s kolesi, na voljo pa jim je tudi njihov e-mail naslov ali telefonska številka (BicikeLJ). Kolesa so narejena z relativno robustnega okvirja, imajo 20 kilogramov, polne pnevmatike (brez zračnic), opremljena so s prednjo košaro, nastavljivim sedežem, lučmi ter odporna na različne

vremenske razmere. Kolesa sistema Bicikelj niso namenjena rekreaciji, ampak predstavljajo hiter in ugoden javni transport.

7.1.1 Izposoja koles

Uporabnik lahko prosto dostopa do storitev Bicikelj le v okviru sklenitev tedenske ali letne naročnine, ki se na podlagi Zakona o varstvu potrošnikov upošteva kot pogodba, sklenjena na daljavo.

- **Tedenska naročnina**

Veljavnost tedenske naročnine je 7 dni brez prekinitve. Znotraj tega lahko posameznik neprenehoma uporablja storitev do 24 ur, prva ura je brezplačna. Stranka mora izpolniti prijavnico, ki je na voljo na spletni strani (www.bicelj.si) in vključuje tudi podajanje podatkov kreditne kartice. Tedenska naročnina znaša 1 €. Uporabnik preko elektronskega sporočila prejme svojo številko in PIN kodo. Na podlagi aktiviranja prijave, ki jo posameznik opravi na terminalu, stranka lahko uporablja storitev Bicikelj kadarkoli.

- **Letna naročnina**

Veljavnost letne naročnine je eno leto z avtomatskim podaljšanjem. Uporabnik potrebuje kartico Urbana ter veljavno prijavo. Maksimalna neprekinjena uporaba je do 24 ur, prva ura je brezplačna. Uporabnik lahko opravi prijavo preko spleta ter plačila z direktno bremenitvijo, preko pošte ter plačila z direktno bremenitvijo ali preko spleta in plačila s kreditno kartico. Letna naročnina stane 3 €. Uporabnik ob prijavi za letno naročnino preko spleta ali po pošti in plačila z direktno obremenitvijo potrebuje elektronski oziroma poštni naslov in bančni račun. Prijavnica se izpolni na spletni strani, kjer mora posameznik vpisati vse podatke svojega bančnega računa, nato izpolnjeno prijavnico prejme na svoj elektronski/poštni naslov, ki jo podpisano v pisni obliki pošlje na podjetje Europlakat d.o.o. Potem stranka prejme svojo uporabniško kodo, PIN ter aktivacijsko kodo (preko e-pošte oziroma na osebni naslov). Aktivacija prijave poteka na pristopnem terminalu. Posameznik se s kartico Urbana, svojo uporabniško kodo, 12-mestno aktivacijsko ter PIN kodo aktivira za storitev Bicikelj. Pri prijavi letne naročnine preko spleta in plačila s kreditno kartico je postopek enak, le da uporabnik poda vse podatke kreditne kartice. Stranka o poteku letne naročnine prejme obvestilo o izteku in njeni avtomatski obnovitvi, pri čemer se račun stranke bremeni v vrednosti 3 €, ki velja kot dobropis.

7.1.2 Cenik

Poleg tedenske (1 €) in letne (3 €) naročnine, se plačuje pristojbina uporabe storitve Bicikelj. Uporabnina se računa preko trajnika ali preko kreditne kartice.

Tabela 7.1: Cenik javne uporabe koles Bicikelj



Vir: Bicikelj (2015).

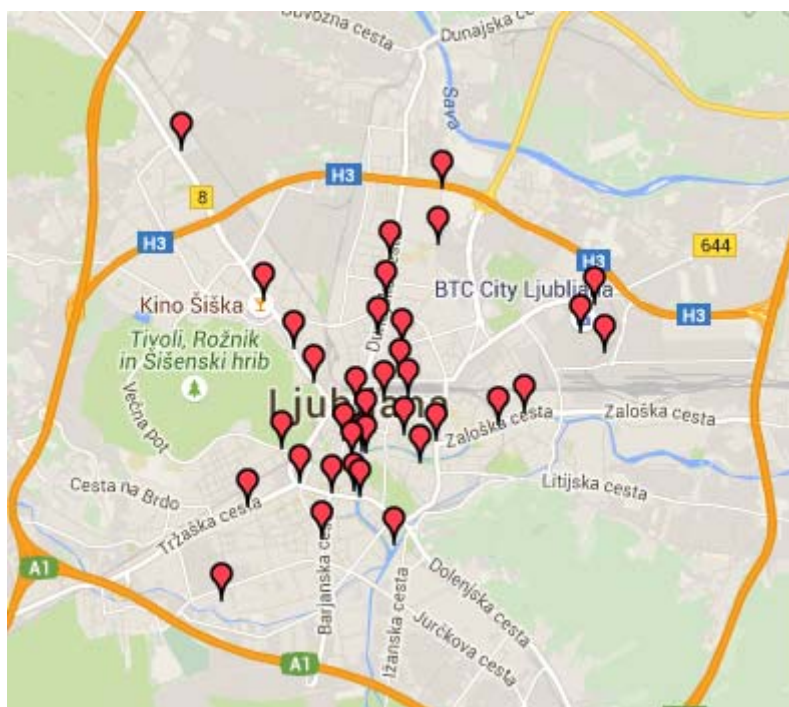
Uporabnina kolesa se plača glede na dobo uporabe. V kolikor je uporaba daljša od brezplačne prve ure, se nato zaračunavajo začetni intervali uporabe. Uporabnina se zaračunava enkrat na mesec preko kreditne kartice oziroma trajnika.

7.1.3 Postopek izposoje, vračilo kolesa in ponovna uporaba

Na terminalu si uporabnik lahko izposodi kolo s pomočjo kartice URBANA in svoje osebne Bicikelj PIN številke. Posameznik izbere kolo, nato pa ga zvočna signala opozorita, da je kolo odklenjeno in na voljo za prevzem. Ko kolo uporabnik izvleče iz stojala, se ugasne zelena luč kot opozorilo o ponovnem zaklepanju stojala. V kolikor je posameznik imetnik tedenske naročnine, potrebuje številko uporabnika ter 4-mestno PIN kodo Bicikelj, ki ju vtipka na pristopnem terminalu. Postopek pa je nato enak prejšnjemu.

Vračilo kolesa je lahko na katerikoli Bickelj postaji. Uporabnik si izbere prosto stojalo, kjer ga zvočna signala ponovno opozorita o pravilnosti vračila. V primeru, da so vsa stojala na postaji zasedena, uporabnik prejme brezplačnih petnajst minut s pomočjo potrditve na pristopnem terminalu. V kolikor uporabnik vrne kolo pred potekom 1 ure uporabe, si ga lahko ponovno izposodi šele, ko poteče pet minut.

Slika 7.1: Zemljevid postaj Bicikelj



Vir: Bicikelj (2015).

7.1.4 Statistika

Tabela 7.2: Statistika javne uporabe koles Bicikelj z dne 12.5.2014

Število letnih uporabnikov	54.721
Število vseh izposoj	1.941.745
Rekordno število izposoje	4.547 (skupni premiki) / 4.133 (uporabniki)
Povprečen čas izposoje	14 minut/vožnjo
Najbolj uporabljene postaje	Cankarjeva ulica (NAMA) Prešernov trg – Petkovškovo nabrežje Trg OF – Kolodvorska ulica

Vir: Bicikelj (2015).

Pri Europlakatu so do avgusta 2015 našeli že 71.559 uporabnikov, ki so opravili skoraj 3 milijone voženj z ljubljanskim Bicikljom. Po raziskavi Europlakata v letu 2012 je kar 78 % anketirancev menilo, da je sistem mestnega kolesa Bicikelj zelo koristen, 15 % jih je menilo, da je koristen, med tem ko je kar 96 % vprašanih ocenilo projekt kot pozitiven oziroma zelo pozitiven. 98 % vseh udeležencev raziskave je za sistem že slišalo in ga tudi dobro poznajo. Pogosteje sistem uporablja mlajša generacija, in sicer 25 % starih med 15 in 30 let, 21 % starih od 31 do 46 let in 8 % starih 46 let in več (Bicikelj). Kot je razvidno iz podatkov, so prebivalci Ljubljane sistem javne uporabe koles zelo dobro sprejeli, saj se izposoja iz leta v leto povečuje. V porasti so v večji meri izposoje, ne pa tudi število uporabnikov.

Tabela 7.3: Statistika izposoje javne uporabe koles Bicikelj

	Delovanje	Število uporabnikov	Število vseh izposoj	Povprečno trajanje vožnje
<i>12.5.2011</i>		Začetek projekta		
<i>15.7.2011</i>	2 meseca	16.200		25minut
<i>01.08.2012</i>	1 leto in 2 meseca	35.595	800.366	23,04 minut
<i>15.11.2012</i>	1.5 leto	40.000	Več kot 1.000 000	
<i>31.12.2013</i>	2 leta in 7 mesecev	51.514	1.717.389	13,10 minut/vožnjo
<i>12.5.2014</i>	3 leta	54.721	1.941.745	14 minut/vožnjo

Vir: Bicikelj (2015).

V prvih treh letih obstoja sistema Bicikelj je bilo zabeleženih 2 milijona izposoj, okvirno 55.000 uporabnikov, vsako kolo je bilo izposojeno približno šestkrat dnevno. 25.000

Ljubljčanov ima sklenjeno letno naročnino, kar pomeni, da sistem Bicikelj aktivno uporablja 10 % lokalnega prebivalstva.

7.1.4. Mobilne aplikacije za javno uporabo koles Bicikelj

Javna uporaba koles Bicikelj je namenjena tako občanom in občankam Ljubljane kot tudi dnevnim migrantom in obiskovalcem Ljubljane. Kot dopolnitev javnega prevoza, Bicikelj predstavlja najcenejšo in najhitrejšo rešitev prevoznega sredstva v samem mestnem središču. Za približanje javne uporabe koles vsem starostnim skupinam so na voljo različne mobilne aplikacije, ki na eni strani olajšajo uporabo sistema, prav tako pa predstavljajo enostavne in hitre rešitve, saj nudijo vedno sveže informacije, ki so veliki večini ljudem pri roki. Nove tehnologije ter posledično moderne mobilne aplikacije so uporabnikom prijazne rešitve, ki nudijo dodatne priložnosti za spremembe vzorcev v mestni mobilnosti. Poleg uradne mobilne aplikacije AllBikes Now, ki združuje vse sisteme javne uporabe koles podjetja JCDecaux, preko katere lahko uporabniki preverijo razložljivost koles na postajah, so na voljo tudi druge priročne aplikacije.

Mobilna aplikacija Bicikelj

Uporabniki lahko uporabljajo brezplačno mobilno aplikacijo Bicikelj, s pomočjo katere lahko hitro in enostavno preverijo zasedenost koles na terminalih, preprosto poiščejo najbližji terminal, pregledajo zemljevid terminalov v mestu ter s pomočjo zemljevida najdejo pot do zelenega terminala. Uporabnost aplikacije je predvsem v svežih podatkih, ki so uporabniku dostopni v vsakem trenutku.

Poleg mobilne aplikacije Bicikelj, ki se neposredno povezuje s sistemom, pa so na voljo tudi druge mobilne aplikacije, ki pomagajo uporabnikom javnega prevoza Bicikelj kot načina mestnega in trajnostnega transporta.

Mobilna aplikacija Urbana

Aplikacija Urbana ni direktno povezana s sistemom koles Bicikelj, vendar je tudi uporabnikom Biciklja prinesla ugodno rešitev, saj združuje plačila več storitev Mestne občine Ljubljana. Možno je plačilo vozovnice za Ljubljanski potniški promet, plačilo parkirnine, vožnje z vzpenjačo na Ljubljanski grad in izposajo javne uporabe koles Bicikelj. S pomočjo aplikacije Urbana uporabniki lahko plačujejo vse, kar so do sedaj plačevali s kartico Urbana. Gre za napredno tehnično dovršen sistem, ki je leta 2014 pridobil prvo nagrado na

tekmovanju »MasterCard plačilni sistemi v prometu« kot »najuspešnejši plačilni sistem na mobilnih telefonih«.

Mobilna aplikacija »A do B: Ljubljana«

Gre za brezplačno aplikacijo, ki omogoča najboljšo in najučinkovitejšo možnosti trajnostnega transporta med točko A in B. Aplikacija ponudi tri možnosti potovanja z javnimi prevoznimi sredstvi: avtobus (Ljubljanski potniški promet), kolo (Bicikelj) ter hoja. Glede na uporabnikovo začetno in končno točko ter način transporta aplikacija enostavno izriše najboljšo pot, poda oceno trajanja poti, razdaljo, prikaže zemljevid, najbližje terminale Bicikelj uporabnikovi začetni in končni točki, prikazuje trenutno stanje koles na Bicikelj terminalih, poda informacije o avtobusnih postajah v bližini, čas prihoda in trajanje vožnje ter podatke prestopanju in izstopanju. Mobilna aplikacija »A do B: Ljubljana« je bila predstavljena kot ena izmed projektov za zeleno prestolnico, ki prinaša spodbudo k uporabljanju javnega prevoza za boljšo kakovost življenja lokalnega prebivalstva ter mestnih obiskovalcev.

7.1.5. Prednosti in slabosti javne uporabe koles Bicikelj

Javna uporaba koles je pomemben del trajnostnega in pametnega mestnega omrežja. Zagotavlja dopolnilo ostalim oblikam javnega transporta (avtobus, vlak) in prinaša številne koristi. Bicikelj zmanjšuje rabo avtomobilov za krajše mestne namene ter tako na eni strani omili gost mestni promet, posledično oblaži zastoje, zmanjšuje emisije toplogrednih plinov, hkrati pa doprinaša k manjši onesnaženosti zraka. Glede na posledično manjše število avtomobilov v mestu je tudi samo mestno jedro bolj privlačno tako za občane kot tudi za turiste, hkrati pa poskrbi za izboljšanje dostopnosti za vse družbene skupine. Javno kolesarstvo ne bo rešilo celostne okoljske problematike, vendar kljub temu predstavlja rešitev za mestno mobilnost in prinaša spremembe v mobilnih navadah občanov. Javna uporaba koles prav tako dviguje nivo kakovosti življenja občanov, izboljšuje zdravje prebivalcev, hkrati pa se z ustanavljanjem takšnega sistema ustvarjajo tudi nova delovna mesta za lokalno prebivalstvo.

Prednosti Biciklja kot ugodnega, fleksibilnega in prilagodljivega sistema javne uporabe koles:

- zavedanje občanov in občank o prednostih kolesarstva kot dnevnega prevoznega sredstva ter s tem posledično izboljšanje celostne podobe kolesarstva v mestu;

- integracija javne uporabe koles v sistem javnega prevoza, ki konkurenčno dopolnjuje javna prevozna sredstva, saj ni vezan na vozne rede in posledično omogoča bolj prožen ter privlačen javni prevoz;
- nova delovna mesta;
- dodatna turistična ponudba;
- ugoden vpliv na zdravje mestnega prebivalstva;
- vpliv na spremembe v kolesarski kulturi;
- vpliv na oblikovanje trajnostnega, okolju prijaznega mesta.

Pomanjkljivosti Biciklja vidim v pokritosti celotnega sistema oziroma omejenosti na širšo mestno središče, vendar so pri Europlakatu ob četrti obletnici že napovedali širjenje za dodatnih 13 terminalov in 130 koles, predvsem ob mestnih vpadnicah (ob Celovski, Tržaški, Barjanski in Zaloški cesti). Problematična je tudi preobremenjenost oziroma prezasedenost določenih terminalov ob dnevnih konicah. Pri Europlakatu se za ublažitev teh težav trudijo predvsem z uporabo informacijskih tehnologij ter izboljšanjem komunikacije z uporabniki Biciklja, saj so na voljo brezplačne mobilne aplikacije, s pomočjo katerih lahko uporabniki tako v vsakem trenutku preverijo stanje koles na terminalih. Prav tako pri Biciklju pogrešamo prodajno mesto oziroma info točko, na kateri bi lahko opravili registracijo na licu mesta in se pozanimali o delovanju, kar bi bilo še posebej dobrodošlo za turiste in starejše uporabnike, saj je trenutna registracija možna le preko spleta. Kritike letijo tudi na podajanje osebnih podatkov, saj mora pri registraciji bodoči uporabnik podati ime, priimek, naslov in rojstni datum, prav tako pa tudi številko mobilnega telefona in elektronski naslov ter številko kreditne kartice. Zaradi tega je bil Bicikelj tudi pod drobnogledom pri informacijski pooblaščenki za varovanje osebnih podatkov, vendar so na Mestni občini Ljubljana komentirali, da so tovrstni podatki potrebni za identifikacijo izposoje, nadzor nad dolžino uporabnine, goljufij, vandalizma ter kraje koles. Kritike v medijih za projekt Bicikelj letijo predvsem na dogovor med Mestno občino Ljubljana in podjetjem Europlakat d.o.o. Slednje je imelo že pred sklenitvijo javno-zasebnega partnerstva zakupljenih 220 (62 %) oglaševalskih površin, v zameno za vzdrževanje sistema Bicikelj pa je pridobilo še dodatnih 140 jumbo in vrtečih plakatov mimo javnega razpisa, saj novi odlok o oglaševanju pravi, da je pridobitev lokacij za oglaševanje mogoča tudi v razmerju javno-zasebnega partnerstva, kar še utrjuje zasebnega vlagatelja na trgu.

A kljub temu je bila korist tako na strani javnega kot zasebnega partnerja, saj je občina s tem pridobila moderen sistem javne uporabe koles. Kljub kritikam ne moremo mimo dejstva, da ima Bicikelj simbolni pomen za Ljubljano. Spremenil je podobo mesta Ljubljane kot zelene prestolnice, prav tako se posledično spreminjajo mišljenja, vrednote ter mobilne navade ljudi.

8 ZAKLJUČEK

Zaradi trenutnega ekonomskega in gospodarskega stanja ter na drugi strani zaradi vse večjih potreb po javni infrastrukturi, so nujni novi mehanizmi financiranja. Javno-zasebno partnerstvo se še vedno oblikuje, vendar postaja zelo pomembno za družbeno-ekonomski razvoj, saj predstavlja nove vire financiranja javnih investicij, ki jih država zaradi omejenega proračuna ne more zagotoviti. Magistrsko delo se nanaša na projekt javno-zasebnega partnerstva na slovenskem lokalnem nivoju, ki je neposredno povezan s problemi lokalnega prebivalstva, predstavlja razvojno priložnost občine in se tiče lokalnega javno dobrega. Kot omogoča Zakon o javno-zasebnem partnerstvu, je Mestna občina Ljubljana izvedla javni razpis za podelitev koncesije za opravljanje storitve javne uporabe koles, na podlagi katerega je bil kot najugodnejši ponudnik izbran zasebni partner, podjetje Europlakat d.o.o., ki je eden izmed vodilnih ponudnikov zunanjega oglaševanja v Sloveniji. V pričujočem magistrskem delu sem raziskovala primer javno-zasebnega partnerstva Bicikelj, ki sta ga z roko v roki izpeljala Mestna občina Ljubljana in podjetje Europlakat d.o.o. in deluje od 12. maja 2011.

Na podlagi preučevanega primera javno-zasebnega partnerstva projekta Bicikelj bom podala ugotovitve na podlagi raziskovalnih vprašanj in hipoteze.

1. Kakšne prednosti prinaša povezovanje javnega in zasebnega sektorja?

Javno-zasebno partnerstvo kot razvojni potencial se sklene na podlagi javnega interesa med javnim in zasebnim partnerjem, z namenom doseganja učinkovitejših, kakovostnejših javnih storitev ter razbremenitve javnih financ. Združevanje prednosti javnega in zasebnega sektorja prinaša alternativne rešitve za zadovoljitev potreb javnosti na lokalnem, nacionalnem in globalnem nivoju. Prednost javno-zasebnega partnerstva je, da se partnerja dopolnjujeta in izvajata tisti del, ki ga najbolje obvladata. S sodelovanjem med javnim in zasebnim partnerjem se izboljša stroškovna učinkovitost, saj je zasebni akter zaradi svoje tržne, bolj

fleksibilne narave, bolj efektiven kot javni sektor. Prav tako se z javno-zasebnimi projekti povečajo naložbe v javno infrastrukturo, saj država s sodelovanjem pridobi potrebna sredstva. Tako so cilji, ki so v javnem interesu hitreje dosegljivi, porazdelitev tveganja med partnerjema pa omogoča večjo uspešnost projektov. S pomočjo javno-zasebnih partnerstev se zagotovi ustrezna finančna sredstva, prav tako pa se omogočajo kakovostne, učinkovite, konkurenčne ter cenejše storitve. Javni sektor pri tem obdrži funkcijo nadzora, med tem ko so zasebnemu sektorju omogočene nove poslovne priložnosti. S skupnimi močmi se torej s pomočjo javno-zasebnega partnerstva doseže več z manj sredstvi, posledica tega pa je učinkovit družbeno-ekonomski razvoj.

2. Kakšne pozitivne koristi imajo občani in občanke od projekta javno-zasebnega partnerstva javne uporabe koles Bicikelj?

Javna uporaba koles Bicikelj se nanaša na urbano kolesarjenje in predstavlja perspektivno dopolnitev javnega prevoza v Mestni občini Ljubljana, ki tudi v širšem evropskem prostoru pridobiva zelo močno vlogo. Samopostrežni sistem izposoje koles Bicikelj je namenjen povezovanju različnih oblik transporta, zlasti krajšim razdaljam v okviru dvajset minut. Tako lahko uporabnik izkoristi le enosmerni prevoz do cilja ter nato vrne kolo na specializirane terminale in ponovno uporabi storitev v kasnejšem času. Prednost za občane in občanke je predvsem v izredno ugodni storitvi, saj občina želi vzpodbuditi uporabo koles v širšem mestnem središču. Tako se poleg tedenske (1 €) ali letne (3 €) naročnine plačuje le pristojbina uporabe. Prva ura izposoje kolesa Bicikelj je brezplačna, takih pa je 99 % vseh izposoj. Bicikelj je okolju prijazen alternativni prevoz, hkrati pa tudi uporabniku prijazna, fleksibilna in prilagodljiva storitev. Ne moremo mimo dejstva, da je sistem Bicikelj vplival na potovalne navade Ljubljančanov, prav tako pa uspešnost celotnega sistema kaže na zavedanje širše populacije o prednostih kolesarstva kot dnevnega prevoznega sredstva. Sistem Bicikelj kot konkurenčno javno prevozno sredstvo prav tako omogoča bolj prožen javni prevoz, saj uporabnik ni vezan na vozne rede, prav tako pa si pot in hitrost prilagaja sam. Z delovanjem sistema Bicikelj so omogočena tudi nova delovna mesta, saj za celotnim sistemom stojijo ekipe na terenu, ki so odgovorne za premikanje koles iz bolj frekvenčnih terminalov na manj frekvenčne, skrbijo pa tudi za pregled ustreznosti koles. Bicikelj omogoča tudi dodatno turistično ponudbo, vpliva na oblikovanje trajnostnega, okolju prijaznega mesta, ter na spremembe v kolesarski kulturi. Kot trdijo na Europlakatu, izkušnje drugih evropskih mest, v katerih prav tako delujejo sistemi samopostrežne izposoje mestnih koles, kažejo na povečano

število kolesarjev, posledično se izboljšuje kolesarska infrastruktura ter varnost kolesarjev v mestu. Tudi zasebni partner je mnenja, da gre pri Biciklju za okolju prijazen alternativni prevoz, ki pomeni nadgradnjo javne prometne infrastrukture v mestu.

Javna uporaba koles, kot ena izmed novih oblik mobilnosti, je v zadnjih letih evropsko gledano doživela ekstremno rast, saj samopostrežne izposoje koles najdemo praktično v vseh večjih mestih. Posledično je iz tega vidika s pomočjo financiranja Evropske unije nastal tudi OBIS projekt (Optimising Bike Sharing in European Cities), ki združuje dobre evropske prakse, izkušnje, informacije in znanje na tem področju s ciljem zagotovitve boljše učinkovitosti, optimiziranja, deljenja znanja, informacij ter inovacij. Projekt OBIS je skušal ponuditi enoten evropski okvir sistemov javne uporabe koles s primerjavo trenutnih sistemov, ter združiti enotne informacije, ki bodo v pomoč vsem akterjem, ki sodelujejo pri vzpostavljanju novih tovrstnih sistemov v evropskih mestih. Na uspešnost samega sistema javne uporabe koles vplivajo tako prilagodljivi endogeni dejavniki, ki imajo notranji vpliv na sistem, kot tudi eksogeni dejavniki, ki se razlikujejo od mesta do mesta in jih težko spreminjamo. Tako na uspešnost sistemov javne uporabe koles vpliva velikost mesta, tehnologija, razpoložljivost storitve, podnebje ipd. Bicikelj kot del pomembnega trajnostnega omrežja prinaša občanom ogromno korist, saj predstavlja eno izmed rešitev problematike mestne mobilnosti, ker zmanjšuje mestni promet ter posledično omili cestne zastoje, prispeva k manjši onesnaženosti Ljubljane, hkrati pa izboljšuje zdravje Ljubljancev.

V okviru mojega raziskovanja vidim pomanjkljivost sistema Bicikelj predvsem v fokusiranju na mestno središče, čeprav se Mestna občina Ljubljana in Europlakat d.o.o že dogovarjata o širitvi sistema, vendar obsežnost tega še ni dokončno dogovorjena. Prav tako je problematična zasedenost postaj ob dnevnih konicah, vendar sem po pregledu evropskih praks ugotovila, da gre pri tem za nek splošni problem vseh sistemov, ki se ga lahko omili le z aktivno servisno službo ter s pomočjo informacijskih tehnologij, kot so različne aplikacije, ki so uporabniku v pomoč pri preverjanju trenutnega stanja zasedenosti koles. Kot pomanjkljivost bi navedla odsotnost fizične info točke oziroma prodajnega mesta Bicikelj, saj je trenutno omogočena le spletna registracija, kar omejuje uporabo storitve Bicikelj starejšim in turistom. Prav tako pogrešam mehkejši razvoj sistema, ki ni zasnovan zgolj na širitvi, ampak bi na drugačen način privabljal vse starostne skupine k uporabi Biciklja. Kot predlog za razvoj bi podala tako možnost najema otroških koles ter poganjalcev, ki bi omogočili mestno potovanje za vso

družino, saj je trenutni Bicikelj namenjen le osebam nad 14 let. Potencial vidim tudi v izboljšanju storitve predvsem za starejše uporabnike, tako z enostavnejšo obliko registracije kot tudi z možnostjo najema električnega kolesa, ki bi poenostavil mestni transport za uporabnike, ki težje kolesarijo. Kljub spremembam Mestne občine Ljubljana na področju trajnostne mobilnosti in glede na to, da gre pri Biciklju za javno-zasebni projekt, ki v svojem bistvu dopolnjuje javni prevoz, predvsem pogrešam neko splošno, celostno umeščenost Biciklja med javni potniški promet. Ne v smislu kot neka dodatna storitev, ki jo ponuja Ljubljana, ampak v smislu komuniciranja Biciklja kot enega izmed možnosti javnega prevoza. S tem bi se povečala tudi izbira za kombinacijo prevoznih sredstev, izboljšala bi se usklajenost med različnimi oblikami javnega prevoza, prav tako pa bi razbremenili celotni mestni promet. Sistem Bicikelj nedvomno spreminja potovalne navade občanov Ljubljane, vendar menim, da bi se dalo narediti marsikaj v smeri populističnega kolesarstva v Ljubljani, kolesarske vzgoje ter predvsem prepoznavnosti Biciklja kot dela javnega prometa. Tukaj govorim predvsem o mehkejših oblikah ukrepanja, v smislu izobraževanja, promocije, različnih aktivnosti in sodelovanja organizacij. Potrebna je spodbuda prebivalcev Ljubljane k prepoznavanju Biciklja kot ugodnega, enostavnega in praktičnega javnega prevoza. Nujna je kvalitetna komunikacija, zlasti s pomočjo komunikacijskih kanalov.

Ljubljana je v splošnem primerna za mestno kolesarstvo, saj so razdalje dokaj kratke, območje pa je relativno ravninsko. Vendar so težave predvsem v slabi kolesarski infrastrukturi, saj so kolesarske steze na nekaterih odsekih slabo urejene ali jih sploh ni, čeprav ne moremo trditi, da se občina ne trudi za spremembe. Mestna občina Ljubljana je v okviru projekta CIVITAS ELAN na pobudo Evropske komisije poskušala programsko pristopiti k strategijam prometne mestne politike, trajnostne mobilnosti, uporabe alternativnih virov energije ter varstva okolja. Mestna občina Ljubljana si želi večje uporabe javnega prevoza in eden izmed ukrepov CIVITAS ELAN je bila tudi Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljana, s katero je občina poskušala celostno rešiti kolesarsko problematiko v mestu. Gre za dokument, ki je temeljil na operativnih načrtih, ki so se financirali iz proračuna mestne občine, in je skušal na različne načine izboljšati pogoje za kolesarjenje po mestu ter poleg tega aktivno vključiti strokovnjake s tega področja, v okviru tega pa je bila v letu 2010 prvič uvedena tudi funkcija koordinatorja za kolesarjenje na Mestni občini Ljubljana. Poleg uresničitve dejavnikov, kot so vzpostavljanje novih in sanacije obstoječih kolesarskih poti, spremembe mestnega prometnega režima, izboljšanje prometne politike prijazne kolesarjem, sprememba vedenjskih vzorcev občanov, je bil eden izmed dejavnikov tudi uvedba tretje

generacije mestnih koles, kar jim je s pomočjo javno-zasebnega partnerstva tudi uspelo. Ljubljana je že dvakrat prejela nagrado Evropske komisije za spremembe na področju trajnostno mobilnost v mestih, saj s svojimi programi, dejavnostmi in dogodki učinkovito spodbuja uporabo trajnostnih oblik prevoza, zlasti uporabo javnih prevoznih sredstev, kolesarjenja ter pešačenja.

Svojo hipotezo, da je trajnostno naravnani projekt Mestne občine Ljubljana in zasebne družbe Europlakat d.o.o. Bicikelj primer dobre prakse javno-zasebnega partnerstva, ki prinaša pozitivne učinke obema akterjema, zlasti pa lokalnemu prebivalstvu, potrjujem. Glede na to, da je Bicikelj javno-zasebni projekt, sta oba akterja s projektom zadovoljna, saj je zasebnemu partnerju omogočen dodatni oglaševalski prostor, ki je v lasti Mestne občine Ljubljane, slednja pa je želela z javno uporabo koles izboljšati prometno ureditev. Najbolj pa so zadovoljni občani in obiskovalci Ljubljane, kar kažejo tudi uspešne statistike Biciklja. Dejstvo je, da je bila javna uporaba koles med prebivalci in obiskovalci Ljubljane zelo dobro sprejeta, saj je Bicikelj ob letošnji četrti obletnici zabeležil okoli 63.000 uporabnikov, od tega 28.500 letnih naročnikov, znotraj obdobja treh let in pol pa je bilo približno 2,5 milijona izposoj. Nedavne ankete Europlakata kažejo, da 96 % vprašanih občanov ocenjuje Bicikelj kot pozitiven oziroma zelo pozitiven projekt. Kljub temu, da pri Europlakatu dobička z oddajanjem praktično ni, so v letu 2014 prvič poslovali pozitivno, saj del vzdrževanja sistema pokrijejo s strani oglasnih površin, ki so jih pridobili v okviru javno-zasebnega partnerstva. Projekt pri Europlakatu ocenjujejo kot uspešen, prav tako pobude za širitev prihajajo tudi iz strani občine in občanov.

Razvoj sistemov in hitra rast javne uporabe koles po vsem svetu sta pripomogla k povečanju ozaveščenosti javnosti o prednostih storitve. Javna uporaba koles ima kot del javnega transporta družbene, finančne in okoljske koristi. Občani hitreje opravljajo svoje dnevne mestne migracije, hkrati so sistemi bolj učinkoviti in enostavnejši od ostalih oblik javnega prevoza, zmanjšuje se onesnaženost okolja in poraba goriva, zlasti za vsakodnevne mestne migracije. Obstaja pa tudi veliko ovir, ki omejujejo rast. Tukaj lahko govorimo o omejeni infrastrukturi (terminali, kolesarske poti), velikem odstotku tatvin, negotovosti glede financiranja, visokih stroških tehnologij. Zagotovo pa je potrebno širšo vključevanje in razumevanje družbenih in okoljskih koristi, vključevanje različnih poslovnih modelov, sprejemanje operativne problematike ter razumevanje področja, v katerem sistem deluje, torej prilagajanje mestom in navadam občanov, ki so si povsem različne. Za ohranjanje modela javne uporabe koles in

njegovo zdravo širitev je potreben razvoj naprednih aplikacij za čim bolj enostavno uporabo, intenziven razvoj novih tehnoloških rešitev in vključevanje javne politike v samo problematiko. V kolikor smo objektivni opazovalci ljubljanskega mestnega središča, ne moremo mimo dejstva, da je Bicikelj spremenil navade občanov ter neposredno spreminja tudi sam izgled mesta, ki je v skladu z zeleno evropsko politiko za trajnostno mobilnost.

9 LITERATURA

1. An Introduction to Public Private Partnership. *Partnershis British Columbia*. Dostopno prek: [http://www.partnershipsbc.ca/pdf/An%20Introduction%20to%20P3%20 June03.pdf](http://www.partnershipsbc.ca/pdf/An%20Introduction%20to%20P3%20June03.pdf) (5. april 2015).
2. Andoljšek, Žiga. 2007. *Temeljna področja in cilji javno zasebnega partnerstva na državni in lokalni ravni*. Ljubljana: Nebra d.o.o.
3. Antoniadis, Panos in Andreas Chrysanthou. 2009. *European Best Practices in Bike Sharing System*. Dostopno prek: http://www.transport-research.info/Upload/Documents/201403/20140304_150822_59681_d5_european_best_prac_bikesharing.pdf (19. april 2014).
4. Bačlija, Irena. 2012. Aktualni problem slovenske lokalne samouprave. *Lokalna demokracija IV*. Maribor.
5. Bailey, Stephen. 2002. *Public sector economics: theory and practice* (2nd ed.). New York: Palgrave.
6. Berčan, Boštjan. 2015. Intervju z avtorjem. Ljubljana, 8. september.
7. *Bi cikelj*. Dostopno prek: <http://www.bicikelj.si/> (22. april 2014).
8. *Bicing*. Dostopno prek: <https://www.bicing.cat/es> (5. avgust 2015).
9. Bikeoff2. 2008a. *Bicig Barcelona, Clear Channel Public Bicycle System: "Take the Bicing. Your new public transport in Barcelona"*. Dostopno prek: http://www.bikeoff.org/design_resource/dr_PDF/schemes_public_bicing.pdf (5. avgust 2015).
10. --- 2008b. *Call-A-Bike (DE)*. Dostopno prek: http://www.bikeoff.org/design_resource/dr_PDF/schemes_public_call-a-bike.pdf (5. avgust 2015).
11. --- 2008c. *JDecaux Schemes: Vélib Paris, Sevici Seville, (FR / ES)*. Dostopno prek: http://www.bikeoff.org/design_resource/dr_PDF/schemes_public_velib_JC_DECAUX_CYCLOCITY.pdf (31. julij 2015).
12. Bohinc, Rado, Aleksij Mužina in Bojan Tičar. 2007. *Zakon o javno-zasebnem partnerstvu (ZJZP) s pojasnili*. Ljubljana: Nebra.

13. Bohinc, Rado. 2005. *Osebe javnega prava: javni zavodi, javna podjetja, javne agencije, javni skladi*. Ljubljana: GV Založba.
14. Brejc, Miha. 1995. *Nova organizacijska paradigma v slovenski državni upravi, II. Srečanje upravnih delavce Slovenije – Pravna država in uprava, Portorož, Zbornik referatov*. Ljubljana: VUŠ.
15. Brezovšek, Marjan. 2005. Pojemovno-teoretični okvir razvoja lokalne demokracije. V *Lokalna demokracija II: Uresničevanje lokalne samouprave v Sloveniji*, ur. Marjan Brezovšek in Miro Haček, 5–24. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
16. *Call a Bike*. Dostopno prek: <https://www.callabike-interaktiv.de> (14. avgust 2015).
17. *Civitas Ljubljana*. Dostopno prek: <http://www.civitasljubljan.si> (21. april 2014).
18. Commission of the European Communities. 2004. *Green paper on public-private partnerships and community law on public contracts and concessions*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004DC0327&from=EN> (20. April 2014).
- Coulson, Andrew. 2005. Plauge on all your Partnerships: Teory and Pratctice in Regeneration. *International Journal of Public Sector Management*, 18 (2), 200–205.
19. *Delo*. 2012. Po štirih letih in 5,5 milijonih evrov končan Civitas Elan (13. december). Dostopno prek: <http://www.delo.si/novice/ljubljana/po-stirih-letih-in-5-5-milijonih-evrov-koncan-civitas-elan.html> (7. maj 2015).
20. DeMaio, Paul. 2009. Bike-sharing: History, Impactts, Models of Provision, and Future. *The Journal of Public Transportation*. National Center for Transit Research. University of South Florida. Dostopno prek: <http://www.nctr.usf.edu/wp-content/uploads/2010/03/JPT12-4.pdf#page=44> (16.maj 2015).
21. *Dnevnik*. 2015. Mestna kolesa. Ideje o 13 novih postajah (12. maj 2015).
22. European Commission. 2008. *Optimising Bike Sharing in European Cities (OBIS)*. Dostopno prek: <https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/obis> (15. avgust 2015).
23. European Cyclists' Federation. Dostopno prek: <http://www.ecf.com/advocary/mobility/bike-sharing-scheme/> (30. avgust 2015).
24. Evropska komisija. 2004a. *Zelena knjiga o javno zasebnih partnerstvih*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004DC0327&from=EN> (20. april 2014).

25. --- 2014b. *Španski Rivas Vaciamadrid in Ljubljana prejmeta nagrado EU za trajnostno mobilnost v mestih*. Dostopno prek: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-305_sl.htm (6. september 2015).
26. Evropski parlament. 2009. *Resolucija Evropskega parlamenta z dne 23. aprila 2009 o akcijskem načrtu za mobilnost v mestih*. Dostopno prek: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P6-TA-2009-0307+0+DOC+PDF+V0//SL> (5. maj 2014).
27. Ferčič, Aleš. 2005a. Javno-zasebno partnerstvo: Izhodišča za definicijo. *Pravna praksa* 24 (29–30): 6–7.
28. --- 2005b. Javno-zasebno partnerstvo: delitev tveganj med partnerjema. *Pravna praksa* 24 (39/40): 15–16.
29. Ferfila, Bogomil in Polonca Kovač. 2000. *Javne politike in javna ekonomika*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
30. Ferk, Petra in Boštjan Ferk. 2008. *Javne službe, državne pomoči in javno-zasebna partnerstva*. Ljubljana: GV Založba.
31. Gentry, Bradford in Althea Abuyan. 1999. *Global Trends in Urban Water and Wastewater Financing and Management: Changing Roles for the Public and Private Sectors*. IP3. Dostopno prek: http://www.ip3.org/ip3_site/historical-trends-in-water-and-wastewater-financing-and-management.html?print=1&tmpl=component (15. junij 2014).
32. Grad, Franc. 2008. Lokalna samouprava. V *Ustavna ureditev Slovenije*, ur. Igor Kaučič in Franc Grad, 353–397. Ljubljana: GV Založba.
33. Haček, Miro. 2003. Odnos med državo in lokalno samoupravo v Republiki Sloveniji. V *Globalizacija in državna uprava*, ur. Marjan Brezovšek in Miro Haček, 219–233. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
34. Ibitayo, Olurominiyi O. 2002. Public-private partnerships in the siting of hazardous waste facilities: the importance of trust. *Waste Management & Research* 20 (3). Dostopno prek: <http://wmr.sagepub.com/content/20/3/212> (15. april 2014).
35. Intelligent energy Europe. 2011. *OBIS. Optimising Bike Sharing in European Cities*. Dostopno prek: http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/ieeprojects/files/projects/documents/obis_handbook_en.pdf (16. avgust 2015).
36. Jus, Miran. 2005. Čas je za javno in zasebno partnerstvo. *Uprava* 3 (2).

37. Kamnar, Helena. 1999. *Javni zavodi med državo in trgovino*. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.
38. Klemenc A., Bertonec J. 2010. *Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljane*. Regionalni center za okolje, Slovenija in Mestna občina Ljubljana. Dostopno prek: http://www.reclj.si/projekti/ELAN/AKTUALNO/Celovita%20kolesarska%20strategija%20MOL_koncni%20osnutek.pdf (15. maj 2012).
39. Kos, Domen. 2013. *Javno-zasebna partnerstva na slovenskem lokalnem nivoju*. Magistrsko delo. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
40. Kos, Drago. 2012. Civitas or the legitimation of the city mobility changes. V *Rethinking everyday mobility: Results and lessons learned from the CIVITAS-ELAN project*, ur. Franc Trček in Drago Kos. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
41. Kranjc, Vesna. 2009. Pravila EU in mednarodnih organizacij o javno-zasebnem partnerstvu. *Lex Localis*. Maribor.
42. *Ljubljanski projekti*. 2014. Dostopno prek: <http://ljublanski.projekti.si/sistem-izposoje-koles-bicike%28lj%29-900828.aspx> (17. avgust 2015).
43. Milunovič, Vilma. 2000. *Partnerstvo med javnim in zasebnim sektorjem na lokalni ravni ob vstopu v Evropsko unijo*. Dostopno prek: <http://www.fm-kp.si/zalozba/ISBN/961-6268-64-3/173-189.pdf> (21. april 2014).
44. *Mobilna aplikacija »A do B: Ljubljana«*. 2013. Dostopno prek: <http://www.ljubljana.si/si/mol/novice/84622/detail.html> (3. september 2015).
45. *Nagrajena aplikacija Urbana*. 2014. Dostopno prek: <http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/v-srediscu/86598/detail.html> (3. september 2015).
46. *Odlok o oglaševanju*. *Uradni list RS št. 10/2011*. Dostopno prek: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlurid=2011419> (3. september 2015).
47. OECD. 3rd annual meeting on Public Private Partnerships. *Velib': a case of successful cooperation between the City of Paris and the private sector in the framework of a sustainable development strategy*. Dostopno prek: http://www.oecd.org/governance/budgeting/45039408.pdf__ (31. julij 2015).
48. Oštrebenk, Nina. 2011. Zaslugek po 11 letih. *Žurnal24*. Dostopno prek: <http://novice.najdi.si/predogled/novica/b24815a7bea668bd14fb60abd61bc6fc/%C5%BDurnal24/Osrednja-Slovenija/Zaslu%C5%BEek-po-11-letih> (17. avgust 2015).
49. Pintar, Jernej. 2009. *Javno-zasebna partnerstva: Kaj? Kako? Zakaj?* Nova Gorica: Založba Eudica.

50. Pirnat, Rajko. 2005. Nekaj pravnih vprašanj javno-zasebnega partnerstva. *Javna uprava* 41 (2–3): 325–339.
51. Prebilč, Vladimir in Miro Haček. 2012. Nekateri aktualni problemi slovenske lokalne samouprave. V *Lokalna demokracija IV, aktualni problemi slovenske lokalne samouprave*, ur. dr. Irena Bačlija, 1–18. Maribor: Inštitut za lokalno samoupravo in javna naročila. Dostopno prek: http://www.lex-localis.info/files/d477cd50-3cd4-46f5-97315b840c47255c/634632930580000000_Baclija%20irena%20%28ur.%29_lokalna%20demokracija%20IV_25.1.2012.pdf (19. maj 2014).
52. *Predlog zakona o javno-zasebnem partnerstvu. Vlada Republike Slovenije*. Prva obravnava 2005-1611-0087. Dostopno prek: www.vlada.si/.../cns/.../0608052241243_c84v10.doc (5. april 2015).
53. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR). 2010. *Javni promet v Ljubljanski urbani regiji*. Ljubljana. Dostopno prek: http://www.rralur.si/fileadmin/user_upload/projekti/Promet/PozivBrosura/JPP_brosura.pdf (5. september 2015).
54. Setnikar – Cankar, Stanka. 1997a. Proračunska poraba, decentralizacija in komercializacija javnega sektorja. V *Zbornik referatov: mednarodni strokovni simpozij*, 68–89. IV. Dnevi slovenske uprave, Portorož 18.–19. septembra. Ljubljana: Visoka upravna šola.
55. --- 2005b. Vloga in pomen javno-zasebnega sodelovanja. V *Uprava med politiko in stroko: XII. dnevi slovenske uprave*. Ljubljana: Fakulteta za upravo.
56. Shaheen, Susan A., Stacey Guzman in Hua Zhang. 2011. *Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia. Past, Present and Future*. Transportation Research Record 2143. Dostopno prek: <http://trc.berkeley.edu/sites/default/files/Bikesharing%20in%20Europe,%20the%20Americas,%20and%20Asia%20-%20Shaheen.pdf> (30. avgust 2015).
57. Sopotnik, Matic. 2015. Intervju z avtorjem. Ljubljana, 14. september.
58. Stražišar, Borut. 2010. *Public Private Partnerships on a Local Level*. Dostopno prek: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2006020 (19. april 2014).
59. Šmidovnik, Janez. 1995. *Lokalna samouprava*. Ljubljana. Cankarjeva založba.
60. Tičar, Bojan. 2007. Nov pravni inštitut: javno-zasebno partnerstvo. *Podjetje in delo* 33 (1): 58–70.
61. *Vélo'v*. Dostopno prek: <http://www.velov.grandlyon.com/en/> (16. maj 2015).

62. Vining, Aidan R. in Anthony E. Boardman. 2008. Public–Private Partnerships: Eight Rules for Governments. *Public Works Management Policy* 13 (2). Dostopno prek: <http://pwm.sagepub.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/content/13/2/149.full.pdf+html> (20. april 2014).
63. Virant, Gregor. 2009. *Javna uprava*. Ljubljana: Fakulteta za upravo.
64. Worldbank. Dostopno prek: <http://ppp.worldbank.org> (17. maj 2014)
65. *Zakon o glavnem mestu Republike Slovenije (ZGMRS)*. Uradni list RS 22/04. Dostopno prek: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO2503> (18. april 2015).
66. *Zakon o javnih financah (ZJF)*. Uradni list RS št. 11/11, 14/13, 101/13. Dostopno prek: <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1227> (17. maj 2014).
67. *Zakon o javnih uslužbencih (ZJU)*. Uradni list RS št. 56/02, 23/05, 113/05, 33/07, 65/08. Dostopno prek: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO3177> (17. maj. 2014).
68. *Zakon o javno-zasebnem partnerstvu (ZJZP)*. Ur.l. RS 127/2006. Dostopno prek: <https://zakonodaja.com/zakon/zjzp/23-clen-oblike> (20. april 2015).
69. *Zakon o lokalni samoupravi (ZLS-UPB2)*. Uradni list RS št. 94/2007. Dostopno prek: [http://www.uradnilist.si/1/content?id=82670&part=u&highlight=zakon+o+lokalni+samoupravi#!/Zakon-o-lokalni-samoupravi-\(uradno-precisceno-besedilo\)-\(ZLS-UPB2\)](http://www.uradnilist.si/1/content?id=82670&part=u&highlight=zakon+o+lokalni+samoupravi#!/Zakon-o-lokalni-samoupravi-(uradno-precisceno-besedilo)-(ZLS-UPB2)) (18. april 2015).
70. Železnik, Milan. 2009. Postopek za sklenitve javno-zasebnega partnerstva. V *Lex localis – Revija za lokalno samoupravo*.1, 83–105. Maribor: Inštitut za lokalno samoupravo in javna naročila. Dostopno prek: <http://pub.lex-localis.info/index.php/LexLocalis/article/download/68/41> (29. marec 2015).

PRILOGE

Priloga A

Intervju z Maticem Sopotnikom - kolesarskem koordinatorjem na Oddelku za gospodarske dejavnosti in promet na Mestni občini Ljubljana

- 1. Glede na to, da so sredstva na strani javnega sektorja ter s tem tudi občine zelo omejena, postaja javno-zasebno partnerstvo eden izmed dragocenih mehanizmov za financiranje javnih investicij. Kje vidite prednosti povezovanja javnega in zasebnega sektorja, na primeru Bicikelj za Ljubljančanke in Ljubljančane?**

MOL sama ni imela zagotovljenih dovolj sredstev za izvedbo tovrstnega projekta, zato smo se odločili, da izvedemo mednarodni javni razpis, preko katerega smo izbrali zasebnega partnerja, s katerim smo idejo o javni izposoji koles lahko tudi udejanjili.

- 2. Dejstvo je, da je Ljubljana nujno potrebovala dopolnitev javnega prevoza. Ker so razdalje relativno kratke je bila uporaba javnega sistema koles najboljša rešitev. Ali mi lahko na kratko opišete kako je potekal razpis ter nato dogovor z zasebnim partnerjem, podjetjem Europlakat d.o.o.? Do kdaj velja pogodba?**

MOL je izvedel mednarodni javni razpis. Dogovori in pogajanja (v okviru pogajanj je MOL iztržil večje število postaj in koles, kot je sprva ponudil Europlakat) so se zaključila s podpisom pogodbe. Pogodba za upravljanje sistema izposoje koles je bila sklenjena za obdobje 15 let (od marca 2011).

- 3. Kakšen je bil vaš vložek in kaj je financiralo podjetje Europlakat d.o.o.? Iz kje so se črpala sredstva?**

MOL je v projektu financirala napeljavo optične in električne infrastrukture do terminalov na postajališčih, v višini 60.000 evrov; poleg omenjenega zneska je zasebni partner kot prispevek MOL-a dobil na voljo oglaševalske površine, za katere je oproščen plačila občinske takse za oglaševanje. Ostale stroške krije zasebni partner

pri projektu, Europlakat d.o.o.. Stroški vzpostavitve sistema znašajo 1,8 milijona evrov in vključujejo vzpostavitev sistema s 30 postajami in terminali, 300 koles in glavno enoto za upravljanje. Stroški delovanja in vzdrževanja sistema pa na letni ravni znašajo dobrih 900.000 evrov.

4. Glede na to, da je Bicikelj postal del Ljubljane, ocenjujem projekt za učinkovit. Kako ga vidite vi? Ali projekt ocenjujete za uspešnega? Zakaj?

Sistem pokriva širše središče Ljubljane in predstavlja najhitrejši ter najcenejši prevoz v sistemu javnega prometa v mestu. Glede na to, da so uporabniki sistem sprejeli zelo pozitivno, o čemer pričajo tudi rezultati izvedene ankete oz. raziskave javnega mnenja, smo seveda zadovoljni, da smo ta projekt uvedli tudi v Ljubljani. Nenazadnje pa je uvedba sistema močno pripomogla k promociji uporabe kolesa kot prevoznega sredstva.

5. Projekt Bicikelj je neposredno vključen v reševanje problemov lokalnega prebivalstva z javnim prevozom, zlasti v smislu enostavnega, hitrega in ugodnega transporta za relativno kratke razdalje. Ali kljub vsem prednostim projekta Bicikelj za lokalno skupnost, vidite tudi kakšno slabost?

Projekt za MOL pomeni nadgradnjo javne prometne infrastrukture v mestu. V mestu želimo spodbujati motornemu prometu alternativne oblike javnega prevoza. Na ta način želimo spodbujati manjši obseg motornega prometa v mestu. Sistem pokriva širše središče Ljubljane in predstavlja najhitrejši ter najcenejši prevoz v sistemu javnega prometa v mestu.

Glede na veliko priljubljenost Biciklja med prebivalci Ljubljane pa mesto dobiva vse več prošenj in predlogov za širitev sistema tudi izven mestnega središča.

6. Ali bi poleg rešitve javne uporabe koles Bicikelj predlagali še kakšne alternativne rešitve za ureditev mestnega kolesarstva v Ljubljani?

V MOL si prizadevamo postati še bolj prijazno mesto kolesarjem, kot pa je sedaj. Tako imamo v načrtih izboljšanje mreže kolesarskih stez. Obnovitev določenih kolesarskih

stez, na način, da bodo za kolesarje bolj varne. Poleg tega imamo v načrtu tudi postavitev kolesarnic in pa tudi prve zaprte kolesarnice v središču mesta.

- 7. Glede na to, da je Bicikelj preprosta, praktična in hkrati trajnostna rešitev – kam se bo po vašem mnenju Bicikelj razvijal? Kakšni so načrti za prihodnost Mestne občine Ljubljana za Bicikelj?**

Pogovori glede razvoja sistema brezplačne izposoje koles potekajo predvsem v smeri širitve sistema, kar omogoča tudi pogodba med javnim in zasebnim partnerjem. Tako je trenutno v pripravi predlog lokacij, kamor bomo sistem širili v bližnji prihodnosti.

- 8. S kakšnimi problemi se kot javni partner srečujete na področju kolesarske strategije v Ljubljani? Ali se je od uvedbe javne uporabe koles Bicikelj kaj spremenilo na tem področju?**

Dolgoročen cilj MOL je, da bi bilo na dnevni ravni 33% udeležencev prometa kolesarjev. S samo uvedbo sistema Bicikelj smo vsekakor bližje temu cilju, saj je moč opaziti povišano stopnjo kolesarjev. Vsekakor pa je največji problem, kako ljudi prepričati, da bi se v službo, šolo, ...namesto z avtom raje odpeljali s kolesom. Tako je največji problem, kako zagotoviti zadostno količino kolesarske infrastrukture, ki je tako praktična, kot tudi varna in tako prepričati ljudi, k še večji uporabi kolesa za vsakodnevne potrebe.

- 9. Eden izmed ciljev vzpostavitve sistema javne uporabe koles v evropskih mestih je tudi zavezanost k zeleni politiki. Sistemi javne uporabe koles spodbujajo čisto obliko mestne mobilnosti, vendar ali je projekt Bicikelj tudi v realnosti zeleni – so rezultati za lokalno skupnost res zeleni ali je slika v realnosti drugačna? Ali projekt res izboljšuje zdravje Ljubljančanov? Ali je Ljubljana zaradi projekta Bicikelj res bolj okoljsko uspešna?**

Projekt za MOL pomeni nadgradnjo javne prometne infrastrukture v mestu. V mestu želimo spodbujati motornemu prometu alternativne oblike javnega prevoza. Na ta način želimo spodbujati manjši obseg motornega prometa v mestu. To pomeni manj

škodljivih izpustov, manj hrupa in ne nazadnje manjšo obremenitev cest v mestnem središču.

Priloga B

Intervju z namestnikom direktorja g. Boštjanom Berčanom – podjetje Europlakat d.o.o.

- 1. Glede na to, da so sredstva na strani javnega sektorja ter s tem tudi občine zelo omejena, postaja javno-zasebno partnerstvo eden izmed dragocenih mehanizmov za financiranje javnih investicij. Kje vidite prednosti povezovanja javnega in zasebnega sektorja, na primeru Bicikelj za Ljubljančanke in Ljubljančane?**

Prednosti izposoje koles Bicikelj za Ljubljančanke, Ljubljančane in druge obiskovalce mesta vidimo predvsem v praktično brezplačni storitvi, saj želi Ljubljana spodbujati uporabo koles v širšem mestnem središču. Zato je prva ura izposoje koles brezplačna in takšnih (torej brezplačnih) je bilo doslej več kot 99 % vseh izposoj.

- 2. Dejstvo je, da je Ljubljana nujno potrebovala dopolnitev javnega prevoza. Ker so razdalje relativno kratke je bila uporaba javnega sistema koles najboljša rešitev. Ali mi lahko na kratko opišete kako je potekal razpis ter nato dogovor z javnim partnerjem, Mestno občino Ljubljana? Do kdaj velja pogodba?**

Slovenska družba Europlakat je preko svojih lastnikov tudi del skupine JCDecaux, zato je lahko omogočila vzpostavitev sistema Cyclocity v Ljubljani, kjer ga poznamo pod imenom Bicikelj. Kot to omogoča Zakon o javno-zasebnih partnerstvih, je družba Europlakat Mestni občini Ljubljana z vlogo promotorja predlagala vzpostavitev samopostrežne izposoje koles v obliki javno-zasebnega partnerstva. Europlakat je to svojo vlogo Mestni občini Ljubljana oddal poleti 2009. Mestna občina Ljubljana je nato izvedla mednarodni javni razpis, v katerem je pozvala zainteresirane partnerje k oddaji ponudb za izvedbo projekta. Na razpisu je bila s svojim projektom kot najugodnejši ponudnik izbrana družba Europlakat. Od prve pobude za vzpostavitev sistema (julij 2009) in do zagona sistema (12. maj 2011) je torej minilo nekaj manj kot dve leti. Ker gre za projekt javno-zasebnega partnerstva, se je nekoliko zavlekel postopek dogovora in usklajevanja pogodbe po samem izboru na javnem razpisu. Pri

vzpostavitvi in delovanju sistema Bicikelj Europlakat ni imel težav, saj gre za dobro preizkušen in utečen sistem. Pogodba je sklenjena za 15 let.

3. Kakšen je bil vaš vložek in kaj je financirala Mestna občina? Iz kje so se črpala sredstva?

Mestna občina Ljubljana je zagotovila lokacije za postaje, prevzela pa je tudi stroške za napeljavo optične in električne infrastrukture do terminalov na postajah. Vse ostale stroške kot zasebni partner pri projektu krije Europlakat, ki bo v 15 letih vložil približno 15 milijonov evrov v sistem. V zameno za vzpostavitev in vzdrževanje sistema Bicikelj je Europlakat dobil oglasne površine, preko katerih se ta sistem financira. Ključni viri prihodkov, iz katerih se financira projekt, torej niso članarine oziroma najemnine za kolesa. Ključni vir prihodkov so oglasna mesta, ki jih je dobil Europlakat od mesta v zameno za vzpostavitev in vzdrževanje sistema. Po načrtih Europlakata naj bi se sredstva, ki jih bo družba vložila v sistem Bicikelj, s prihodki projekta pokrila po enajstih letih delovanja sistema Bicikelj.

4. Glede na to, da je Bicikelj postal del Ljubljane, ocenjujem projekt za učinkovit. Kako ga vidite vi? Ali projekt ocenjujete za uspešnega? Zakaj?

Projekt ocenjujemo za uspešnega, saj naše raziskave kažejo zadovoljstvo uporabnikov pri uporabi kolesa Bicikelj. Pri Europlakatu smo zadovoljstvo z mestnimi kolesi preverjali že v anketi oktobra 2012. Rezultati nedavne ankete so potrdili, da Ljubljančani projekt Bicikelj tudi po štirih letih še vedno ocenjujejo kot zelo koristen in pozitiven projekt.

V anketi aprila 2015 je sodelovalo 309 prebivalcev Ljubljane z okolico, starih od 15 do 65 let. Le dva od 309 sodelujočih še nista slišala za projekt Bicikelj. V anketi oktobra 2012 je 18 odstotkov sodelujočih potrdilo, da so že uporabljali kolesa iz sistema Bicikelj, medtem ko jih je v letošnji anketi pritrnilno odgovorilo kar 40 odstotkov. Med temi jih kolesa uporablja oziroma so jih uporabljali vsaj enkrat na teden četrtnina.

Da je sistem Bicikelj za mesto Ljubljana zelo koristen, jih meni 78 odstotkov vprašanih, nadaljnjih 15 odstotkov je sistem označilo kot koristen. Skoraj vsi sodelujoči (96 odstotkov) Bicikelj ocenjujejo kot pozitiven oziroma zelo pozitiven projekt.

Prva tako prihaja do pobud za širjenje sistema tako iz strani občine, kot iz strani občanov. Eno kolo iz sistema Bicikelj nas na leto stane 1860€, 99% voženj pa je brezplačnih, kar pomeni da dobička z oddajanjem koles Bicikelj praktično ni, vendar smo kljub temu v letu 2014 poslovali pozitivno. Z oglasnimi površinami, ki smo jih pridobili v okviru javno-zasebnega partnerstva, pokrijemo 600 tisoč do 700 tisoč € stroškov vzdrževanja sistema Bicikelj.

5. Projekt Bicikelj je neposredno vključen v reševanje problemov lokalnega prebivalstva z javnim prevozom, zlasti v smislu enostavnega, hitrega in ugodnega transporta za relativno kratke razdalje. Ali kljub vsem prednostim projekta Bicikelj za lokalno skupnost, vidite tudi kakšno slabost?

Zasedenost najbolj obljudenih postaj ob dnevnih konicah je običajna, vendar se tudi na tem področju trudimo, da uporabnikom čim bolj poenostavimo prevzem in oddajo kolesa. Med tednom so na voljo naše ekipe, ki skrbijo za premikanje koles iz polnih postaj na prazne in pregled ustreznosti koles, na terenu med 6. uro zjutraj in 21. zvečer. Do pomanjkanja koles oziroma prostih ključavnic občasno lahko pride v času jutranje konice (med 7. in 9. uro), ko si uporabniki kolesa izposojajo na postajah na obrobju mesta in se z njimi odpravijo v središče. V času popoldanske konice (med 15. in 17. uro) pa je trend obraten, saj si uporabniki kolesa izposojajo na postajah v središču mesta, vrnejo pa jih na obrobju. Prav tako so postaje med seboj oddaljene od 300 do 400 metrov, njihovo zasedenost pa lahko uporabniki preverijo tako na terminalih, kot tudi preko mobilnih telefonov.

6. Ali bi poleg rešitve javne uporabe koles Bicikelj predlagali še kakšne alternativne rešitve za ureditev mestnega kolesarstva v Ljubljani?

Na to vprašanje vam bodo bolj znali odgovoriti pri Mestni občini Ljubljana.

- 7. Glede na to, da je Bicikelj preprosta, praktična in hkrati trajnostna rešitev – kam se bo po vašem mnenju Bicikelj razvijal? Kakšni so načrti za prihodnost Europlakata za Bicikelj?**

Ob zagonu Biciklja je bilo v sistemu 30 postaj s 300 kolesi. Danes se po ljubljanskih ulicah vozi 360 koles, v sistem pa je povezanih 36 postaj. Postavitve in delovanje treh od šestih novih postaj s kolesi sta financirala BTC in nakupovalno središče Citypark. Z Mestno bočino Ljubljana se dogovarjamo glede morebitne dodatne širitve sistema Bicikelj (obseg in časovnica morebitne širitve še nista dogovorjena).

- 8. S kakšnimi problemi se kot zasebni partner srečujete na področju kolesarske strategije v Ljubljani? Ali se je od uvedbe javne uporabe koles Bicikelj kaj spremenilo na tem področju?**

Težav nimamo, sistem izposoje koles dobro deluje. Izkušnje nekaterih drugih mest, v katerih delujejo samopostrežni sistemi izposoje koles, kažejo, da se število kolesarjev z uvedbo tovrstnih sistemov povečuje, saj se izboljšujeta tudi varnost in kolesarska infrastruktura v mestu. Konkretnih raziskav o tovrstnih povezavah v Ljubljani nismo izvajali, predvidevamo pa, da je tudi v Ljubljani sistem Bicikelj prispeval k večji uporabi koles.

- 9. Eden izmed ciljev vzpostavitve sistema javne uporabe koles v evropskih mestih je tudi zavezanost k zeleni politiki. Sistemi javne uporabe koles spodbujajo čisto obliko mestne mobilnosti, vendar ali je projekt Bicikelj tudi v realnosti zeleni – so rezultati za lokalno skupnost res zeleni ali je slika v realnosti drugačna? Ali projekt res izboljšuje zdravje Ljubljančanov? Ali je Ljubljana zaradi projekta Bicikelj res bolj okoljsko uspešna?**

Na to vprašanje vam bodo bolje znali odgovoriti pri Mestni občini Ljubljana.