

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA UPRAVO**

**Diplomsko delo
univerzitetnega programa**

**JAVNO NAROČILO ZA PODELITEV KONCESIJE
OBVEZNE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE
VZDRŽEVANJA IN UPRAVLJANJA OBČINSKIH
CEST – NADZOR IN KONTROLA STROŠKOV V
ČASU TRAJANJA POGODBE**

Gregor Rebolj

Ljubljana, junij 2009

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA UPRAVO**

Diplomsko delo
univerzitetnega programa

**JAVNO NAROČILO ZA PODELITEV KONCESIJE OBVEZNE
GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE VZDRŽEVANJA IN UPRAVLJANJA
OBČINSKIH CEST – NADZOR IN KONTROLA STROŠKOV V ČASU
TRAJANJA POGODBE**

Kandidat: Gregor Rebolj
Številka indeksa: 04032488

Mentor: Dr. Vekoslav Potočnik

Ljubljana, junij 2009

POVZETEK

Vzdrževanje in upravljanje občinskih javnih cest je gospodarska javna služba, ki jo na podlagi koncesijske pogodbe opravlja izbrani koncesionar ter na podlagi predpisov, strokovnosti in racionalnosti zagotavlja varnost, preglednost ter kvaliteto občinskih javnih cest. Ob tem pa skuša kar najuspešneje krmariti med težavi, ki se pojavljajo. Te so v prvi vrsti ekonomske narave, saj se vedno pojavljajo problemi pri ustreznem vrednotenju del in zagotavljanju potrebnih proračunskih sredstev. Težave pa se pojavljajo tudi na tehničnem in organizacijskem področju, kjer je potrebno upoštevati časovno in tehnično ustreznost vzdrževanega ukrepa in primernost organiziranosti službe za izvajanje vzdrževalnih del.

Osnovni cilj vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest je doseči najboljši vložek proračunskih sredstev ter zagotoviti družbi varen, ekonomičen, udoben in okolju prijazen cestni sistem.

Ključne besede: vzdrževanje, upravljanje, javne ceste, gospodarska javna služba, koncesijska pogodba, koncesionar, cestni sistem.

SUMMARY

The maintenance and the management of municipal public roads is an economic civil service based on the contract with a concessionaire who following regulations, professionalism and economy measures has to guarantee safety, transparency and quality as well as sorting out all the accompanying problems. The problems that can appear are mainly of economic nature due to the evaluations of the works and budgetary means. The difficulties can be also technical and organizational as time and technical adequacy have to be taken into consideration as well as the fact that the agency implementing the maintenance works should be suitably organized. The main goal of the maintenance and the management of municipal public roads are to achieve the best share of budgetary means and to assure safe, economical, comfortable and environmentally kind road system.

Keywords: maintenance, management, public roads, economic civil service, contract, concessionaire, road system.

KAZALO

POVZETEK.....	ii
SUMMARY	iii
1 UVOD.....	1
1.1 OPREDELITEV PROBLEMA.....	1
1.2 NAMEN IN CILJI DIPLOMSKEGA DELA.....	2
1.3 STRUKTURA DIPLOMSKEGA DELA.....	2
2 PRAVNA UREDITEV VZDRŽEVANJA IN UPRAVLJANJA OBČINSKIH JAVNIH CEST.....	4
2.1 GOSPODARSKA JAVNA SLUŽBA.....	4
2.2 JAVNO NAROČILO.....	5
2.2.1 Splošno o javnem naročilu	5
2.2.2 Definicije pojmov	5
2.2.3 Načela javnega naročanja.....	6
2.2.4 Pogoji za začetek postopka javnega naročila.....	7
2.2.5 Postopki naročanja	8
2.2.6 Faze postopka	12
2.3 KONCESIJA.....	14
2.3.1 Splošno o koncesiji	14
2.3.2 Koncesionirane javne službe.....	14
2.3.3 Stranke koncesijskega razmerja.....	15
2.3.4 Pridobitev pravic in obveznosti iz koncesijskega razmerja.....	15
2.3.5 Razmejitev med javnimi naročili in koncesijami	15
2.4 JAVNO-ZASEBNO PARTNERSTVO.....	16
2.4.1 Splošno o javno-zasebnem partnerstvu.....	16
2.4.2 Definicije pojmov	16
2.4.3 Oblike javno-zasebnega partnerstva	18
2.4.4 Razmejitev med javnonaročniškim in koncesijskim partnerstvom.....	18
3 KONCESIJSKA POGODBA ZA UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE OBČINSKIH CEST V OBČINI DOMŽALE.....	20
3.1 KONCESIONAR – PODJETJE GRASTO d.o.o.	20
3.2 KONCEDENT – OBČINA DOMŽALE.....	21
3.3 POGOJI IN POSTOPEK ZA PODELITEV KONCESIJE	22
3.4 RAZPISNA DOKUMENTACIJA	22
3.5 MERILA ZA IZBOR KONCESIONARJA.....	23
3.6 OBVEZNOSTI IN PRAVICE KONCESIONARJA.....	23
3.7 KONCESIJSKO RAZMERJE.....	24
3.8 VIRI FINANCIRANJA.....	25
3.9 NADZOR NAD IZVAJANJEM KONCESIJE.....	25
3.10 PRENEHANJE KONCESIJSKEGA RAZMERJA.....	25
4 STANJE CESTNE MREŽE	28

4.1	DEFINICIJE CEST.....	28
4.2	KATEGORIJE JAVNIH CEST.....	29
4.3	MERILA ZA KATEGORIZACIJO JAVNIH CEST.....	30
4.4	OBČINSKE CESTE IN OBČINSKE KOLESARSKÉ POTI V OBČINI DOMŽALE.....	31
5	VZDRŽEVANJE IN UPRAVLJANJE CEST.....	35
5.1	KATEGORIJE VZDRŽEVANJA IN UPRAVLJANJA CEST.....	35
5.2	REDNO VZDRŽEVANJE.....	35
5.3	PREGLEDNIŠKA SLUŽBA.....	35
5.4	NADZOR NAD STANJEM CEST.....	36
5.5	REDNO VZDRŽEVANJE PROMETNIH POVRŠIN.....	37
5.6	REDNO VZDRŽEVANJE BANKIN.....	37
5.7	REDNO VZDRŽEVANJE ODVODNJAVANJA.....	38
5.8	REDNO VZDRŽEVANJE BREŽIN.....	38
5.9	REDNO VZDRŽEVANJE PROMETNE SIGNALIZACIJE IN OPREME.....	38
5.10	REDNO VZDRŽEVANJE CESTNIH NAPRAV IN UREDITEV.....	38
5.11	REDNO VZDRŽEVANJE VEGETACIJE.....	38
5.12	ZAGOTAVLJANJE PREGLEDNOSTI.....	39
5.13	ČIŠČENJE CEST.....	39
5.14	REDNO VZDRŽEVANJE CESTNIH OBJEKTOV.....	39
5.15	INTERVENCIJSKI UKREPI.....	39
5.16	BANKA CESTNIH PODATKOV.....	40
6	STROŠKI VZDRŽEVANJA IN UPRAVLJANJA OBČINSKIH JAVNIH CEST.....	41
6.1	SITUACIJA VZDRŽEVANJA IN UPRAVLJANJA OBČINSKIH JAVNIH CEST.....	41
6.2	GRADBENI DNEVNIK.....	41
6.3	PREGLED STROŠKOV.....	42
6.4	ANALIZA STROŠKOV.....	43
6.4.1	Vzdrževanje makadamskih cest in bankin.....	43
6.4.2	Čiščenje cest.....	43
6.4.3	Prometna signalizacija.....	44
6.4.4	Sanacija asfaltnih površin.....	45
6.4.5	Sanacija robnikov.....	46
6.4.6	Košnja trave.....	46
6.4.7	Drugi izvajalci.....	47
6.4.8	Stroški nadzora in vzdrževanja cest.....	48
6.4.9	Analiza stroškov po letih.....	49
7	ZAKLJUČEK.....	56
	LITERATURA.....	58
	VIRI.....	59
	IZJAVA O AVTORSKEM DELU IN NAVEDBA LEKTORJA.....	60

1 UVOD

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Ceste morajo biti vzdrževane tako, da je omogočen varen promet, da se ohranijo ali izboljšajo njihove prometne, tehnične in varnostne lastnosti, ter da se, skupaj z okoljem, zaščitijo pred škodljivimi vplivi prometa in se ob tem ohranja njihov urejen videz cest.

Vzdrževalna dela se morajo izvajati vestno in po pravilih stroke, z uporabo sodobnih tehnologij in mehanizacije ter s strokovno usposobljenimi izvajalci, ki izpolnjujejo predpisane pogoje za izvajanje teh del.

Ceste so izpostavljene različnim klimatskim in prometnim vplivom, ki povzročajo obrabe in dolgoročno tudi uničenje cest. Z ustreznimi gradbenimi in vzdrževalnimi deli se življenjska doba cest upočasni ter podaljša. Ob tem pa se postavlja več vprašanj, med njimi: kakšna je optimalna izraba tehnologije, mehanizacije in časa za vzdrževanje cest oziroma zagotavljanje njihove daljše življenjske dobe in varnosti ter vprašanje zagotavljanja sredstev in njihove racionalne porabe. Odgovore na ta vprašanja dobimo šele, ko ugotovimo dejansko stanje cestnega omrežja in natančno analiziramo stroške vzdrževanja in upravljanja z javnimi cestami.

Področje mojega raziskovanja obsega izvajanje obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale in temelji predvsem na analizi in kontroli stroškov vzdrževanja ter upravljanja občinskih javnih cest, ki jo na podlagi koncesijske pogodbe v občini Domžale izvaja strokovno usposobljen izvajalec – podjetje Grasto d.o.o. Predvideva se, da stroški izvajanja javne službe vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale predstavljajo kar velik, celo prevelik strošek oziroma strošek, ki bi bil lahko z ustreznimi ukrepi nižji, pa bi vseeno zagotavljal kvaliteto prometne infrastrukture oziroma dobro in kvalitetno izvajanje obvezne gospodarske javne službe. Predvsem bi stroške lahko znižali z nekaterimi investicijami v prometno infrastrukturo, v skladu s proračunskimi sredstvi in ustreznimi strokovnimi podlagi. ter tako dosegli - kljub morebitni večji investiciji v prihodnosti - nižje stroške vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest, pa kljub temu zagotovili kvaliteto in varnost cestnega prometa. Analiza in kontrola stroškov v času štiriletnega izvajanja obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale, ki jo predstavljam v tej diplomski nalogi, bo podala nadaljnja izhodišča za morebitne ukrepe v prihodnosti, ki bi zagotovili manjši pritisk na občinski proračun, ukrepe za zmanjšanje stroškov in nadaljnjo kvalitetno izvajanje vzdrževanja in upravljanja občinskih cest. Pri tem posebej izpostavljam pomembnost spremljanja in

kontroliranja izvajanja obvezne gospodarske javne službe ter temeljitega spremljanja stroškov, njihove rasti in vzrokov za njihov padec ali porast.

1.2 NAMEN IN CILJI DIPLOMSKEGA DELA

Namen diplomskega dela je predstaviti občinske ceste po njihovih kategorijah in namenu uporabe, glede na vrsto cestnega prometa, ki ga prevzemajo, ter predstaviti obvezno gospodarsko javno službo vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest. Osredotočil sem se na pravno ureditev vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale, natančneje na koncesijsko pogodbo med občino Domžale in podjetjem Grasto d.o.o., ter pogoje, ki jih določa pogodba. Preučil sem metode in način izvajanja obvezne gospodarske javne službe ter natančneje analiziral stroške vzdrževanje in upravljanja občinskih javnih cest v občini. Na podlagi analize stroškov v obdobju od leta 2005 do leta 2008 bom predstavil ugotovitve, racionalnost in ukrepe za izboljšanje izvajanja obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale. S pomočjo mesečnih situacij za vzdrževanje in upravljanje občinskih javnih cest, ki jih posreduje koncesionar, sem analiziral posamezne stroške po kategorijah vzdrževanja, njihovo letno raven, morebitno porast ali znižanje ter primerjal celotne stroške po posameznih kategorijah in letih. Z analizo stroškov sem pridobil natančen pregled stroškov in njihovo smotrnost. Na osnovi vseh analiz v nalogi predstavljam ugotovitve in ukrepe za učinkovito, strokovno ter racionalno izvajanje vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest občine Domžale.

1.3 STRUKTURA DIPLOMSKEGA DELA

Diplomsko nalogo sestavlja sedem poglavij. Uvodno predstavim temo diplomske naloge in področja analize ter preučevanja.

V drugem poglavju predstavljam pravno ureditev vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest, natančneje se osredotočam na javna naročila, koncesije, javna-zasebna partnerstva ter razmejitvijo med javnim naročilom in koncesijo ter koncesijo in javno-zasebnem partnerstvom.

V tretjem poglavju posebno pozornost namenjam koncesijski pogodbi za vzdrževanje in upravljanje občinskih javnih cest v občini Domžale, sklenjeno med občino Domžale kot koncedentom in podjetjem Grasto d.o.o. kot koncesionarjem. Opisujem pogoje, postopke, merila, obveznosti, razmerje, financiranje in nadzor nad izvajanjem koncesije.

V naslednjem poglavju na kratko predstavljam stanje cestne mreže v občini Domžale in podajam nekaj osnovnih definicij cest.

V petem poglavju predstavljam pojem vzdrževanja in upravljanja s cestami, kaj to področje zajema, katera dela sodijo pod vzdrževanje in upravljanje s cestami ter ukrepe, ki jih izvaja izvajalec.

V nadaljevanju natančneje analiziram stroške, ki so nastali v dosedanem štiriletnem trajanju koncesijske pogodbe. Stroške primerjam po kategorijah, letih in jih grafično ponazarjam, navajam ugotovitve analize stroškov in v zaključku podajam ugotovljeno analizo stroškov ter možne ukrepe in rešitve za znižanje stroškov vzdrževanja ter upravljanja z občinskimi javnimi cestami.

2 PRAVNA UREDITEV VZDRŽEVANJA IN UPRAVLJANJA OBČINSKIH JAVNIH CEST

2.1 GOSPODARSKA JAVNA SLUŽBA

Z gospodarskimi javnimi službami se zagotavljajo materialne javne dobrine (kot proizvodi in storitve, katerih trajno in nemoteno proizvodnjo v javnem interesu zagotavlja Republika Slovenija oziroma občina ali druga lokalna skupnost) zaradi zadovoljevanja javnih potreb, kadar in kolikor jih ni mogoče zagotavljati na trgu. Pri zagotavljanju javnih dobrin je pridobivanje dobička podrejeno zadovoljevanju javnih potreb. (Djokič, 1998, str. 65). Gospodarske javne službe se določijo z zakoni s področja energetike, prometa in zvez, komunalnega in vodnega gospodarstva in gospodarjenja z drugimi vrstami naravnega bogastva, varstva okolja ter z zakoni, ki urejajo druga področja gospodarske infrastrukture.

Gospodarske javne službe so republiške ali lokalne in so lahko obvezne ali izbirne. Obvezna gospodarska javna služba se določi z zakonom.

Republika oziroma lokalna skupnost zagotavlja gospodarske javne službe v naslednjih oblikah:

- v režijskem obratu,
- v javnem podjetju,
- z dajanjem koncesij osebam zasebnega prava,
- z vlaganjem javnega kapitala v dejavnost oseb zasebnega prava,

Koncesionar ali oseba zasebnega prava, ki posluje z javnim kapitalskim vložkom v zadevah izvajanja gospodarske javne službe, posluje v skladu z načinom, predpisanim za opravljanje javne službe. Gospodarske javne službe se financirajo s ceno javnih dobrin, iz proračunskih sredstev in iz drugih virov, določenih z zakonom ali odlokom lokalne skupnosti.

Za posamezno gospodarsko javno službo se določi:

- organizacijska in prostorska zasnova njihovega opravljanja po vrstah in številu izvajalcev (v režijskem obratu, javnem gospodarskem zavodu, javnem podjetju, na podlagi koncesije ali javnih kapitalskih vložkov),
- vrsta in obseg javnih dobrin ter njihova prostorska razporeditev,
- pogoji za zagotavljanje in uporabo javnih dobrin,
- pravice in obveznosti uporabnikov,
- viri financiranja gospodarskih javnih služb in način njihovega oblikovanja,

- vrsta in obseg objektov in naprav, potrebnih za izvajanje gospodarske javne službe, ki so lastnina republike ali lokalne skupnosti ter del javne lastnine, ki je javno dobro in varstvo, ki ga uživa,
- drugi elementi pomembni za opravljanje in razvoj gospodarske javne službe.

Gospodarske javne službe se financirajo s ceno javnih dobrin, iz proračunskih sredstev in iz drugih virov, določenih z zakonom ali odlokom lokalne skupnosti.

Republika zagotavlja sredstva iz proračuna za financiranje republiških gospodarskih javnih služb, lokalna skupnost pa za financiranje izbirnih lokalnih javnih služb. Proračunsko financiranje obveznih lokalnih gospodarskih služb se razmeji med republiko in lokalno skupnostjo na način, ki ga določa zakon.

2.2 JAVNO NAROČILO

2.2.1 Splošno o javnem naročilu

Področje javnih naročil v slovenskem prostoru ni več novost, temveč nujni spremljevalec poslovanja države za zasebnim sektorjem. Ravnanje države v teh postopkih urejajo predpisi o javnih naročilih, ki se zaradi dinamičnosti področja, ki ga urejajo, nenehno spreminjajo in dopolnjujejo. Postopek naročanja je bil v Sloveniji povzdignjen v pravno normo šele leta 1997 – s sprejetjem prvega Zakona o javnih naročilih (Uradni list RS, št. 24/1997 – ZJN), kasneje je bil leta 1999 sprejet Zakon o reviziji postopkov javnega naročanja (Uradni list RS, št. 78/1999 in spremembe – ZRPJN), ki ureja pravno varstvo v postopkih javnega naročanja. V letu 2000 pa je bil sprejet Zakon o javnih naročilih (Uradni list RS, št. 39/2000 in 102/2000), ki naj bi poenostavil postopke javnega naročanja in v popolnosti uskladil področje oddaje javnih naročil s pravili Evropskih skupnosti. V letu 2003 je bil noveliran Zakon o javnih naročilih (Uradni list RS, št. 36/2004 – ZJN -1). S tem zakonom naj bi dokončno uskladili zakonodajo javnih naročil s takrat veljavnimi direktivami s tega področja. V času sprejemanja sprememb zakona ZJN-1 sta bili sprejeti dve novi direktivi na področju javnega naročanja, na podlagi zahteve po implementaciji novih direktiv sta bili v slovenskem pravnem prostoru sprejeta dva nova zakona, ki urejata to področje, in sicer Zakon o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 128/2006 – ZJN -2) in Zakon o javnem naročanju na vodnem, energetskem, transportnem področju in področju poštnih storitev (Uradni list RS, št. 128/2006 – ZJNVETPS).

2.2.2 Definicije pojmov

Javno naročilo Zakon o javnih naročilih (ZJN-1-UPB1; Uradni list RS, št. 36/2004, uradno prečiščeno besedilo) definira javno naročilo kot celotni skupek dejanj, ki jih opravi naročnik s ciljem nakupa blaga, oddaje storitev ali gradenj po tem zakonu.

Javno naročilo je vsaka pogodba za nakup blaga, naročilo storitev ali oddajo gradenj, ki je sklenjena v breme proračunskih sredstev.

Javno naročilo storitev je javno naročilo, katerega predmet je izvajanje ali izvedba ene ali več storitev iz Seznama storitev. Javno naročilo, katerega predmet so blago in storitve iz Seznama storitev, se obravnava kot javno naročilo storitev, če vrednost zadevnih storitev presega vrednost blaga, ki je zajeto v naročilu.

Ponudnik je gospodarski subjekt, pravna ali fizična oseba, ki ponuja izvedbo gradenj, storitev in / ali dobavo blaga in odda ponudbo.

Naročniki po tem zakonu so:

- organi Republike Slovenije in samoupravnih lokalnih skupnosti,
- javni skladi, javne agencije in javni zavodi,
- javni gospodarski zavodi in
- druge osebe javnega prava

Oseba javnega prava je vsaka oseba, ki je ustanovljena za opravljanje dejavnosti, ki so v splošnem interesu in nimajo industrijskega ali poslovnega značaja, ki je pravna oseba in je v višini več kot 50% financirana iz sredstev organov Republike Slovenije in samoupravnih lokalnih skupnosti ali drugih oseb javnega prava ali ti organi opravljajo nadzor nad poslovanjem take osebe ali ki imajo upravljavski ali nadzorni odbor, katerega več kakor polovico članov imenujejo organi Republike Slovenije in samoupravnih lokalnih skupnosti ali druge osebe javnega prava.

2.2.3 Načela javnega naročanja

Ureditev, razvoj sistema javnega naročanja in njegovo izvajanje mora temeljiti na načelu prostega pretoka blaga, načelu svobode ustanavljanja, načelu prostega pretoka storitev in na načelih gospodarnosti, učinkovitosti in uspešnosti, zagotavljanja konkurence med ponudniki, transparentnosti javnega naročanja, enakopravne obravnave ponudnikov in sorazmernosti.

- Načelo gospodarnosti, učinkovitosti in uspešnosti:

Naročnik mora izvesti javno naročanje tako, da z njim zagotovi gospodarno in učinkovito porabo javnih sredstev ter uspešno doseže cilje svojega delovanja, določene skladno s predpisi, ki urejajo porabo proračunskih in drugih javnih sredstev.

Če predmet javnega naročila dopušča ter če to prispeva k večji gospodarnosti in učinkovitosti izvedbe javnega naročila, mora naročnik oblikovati razpisno dokumentacijo tako, da je mogoče ponudbo oddati po sklopih. Pri tem mora zagotovi nediskriminatorno obravnavo in s tem večjo dostopnost javnega naročila gospodarskim subjektom.

- **Načelo zagotavljanja konkurence med ponudniki:**

Naročnik v postopku javnega naročanja ne sme omejevati konkurence med ponudniki, zlasti ne sme omejevati možnih ponudnikov z izbiro in izvedbo postopka, ki je v nasprotju s tem zakonom, pri izvajanju javnega naročanja pa mora ravnati v skladu s predpisi o varstvu oziroma preprečevanju omejevanja konkurence.

Naročnik ne sme zahtevati od ponudnika, da pri izvedbi naročila zaposli določene podizvajalce, ali izvede kakšen drug posel, kot na primer izvoz določenega blaga ali storitev, če s posebnim zakonom ali mednarodnim sporazumom ni določeno drugače.

- **Načelo transparentnosti javnega naročanja:**

Ponudnik mora biti izbran na pregleden način in po predpisanem postopku. Postopki naročanja so javni, kar se zagotavlja z brezplačnimi objavami javnih naročil - glede na vrednosti tako v Uradnem listu Evropske unije kot tudi na portalu javnih naročil.

- **Načelo enakopravne obravnave ponudnikov**

Naročnik mora zagotoviti, da med ponudniki v vseh fazah postopka javnega naročanja in glede vseh elementov, ni razlikovanja, upošteva vzajemno priznavanje in sorazmernost zahtev naročnika glede na predmet naročila.

Naročnik mora zagotoviti, da ne ustvarja okoliščin, ki pomenijo krajevno, stvarno ali osebno diskriminacijo ponudnikov, diskriminacijo, ki izvira iz klasifikacije dejavnosti, ki jo opravlja ponudnik, ali drugo diskriminacijo.

V primeru javnega naročanja, ki vključuje projektiranje, izbrani projektant ne sme sodelovati na razpisu za izvedbo naročila, ki ga je projektiral, razen če pridobi pisno soglasje ministra, pristojnega za finance, ki ga minister izda v primeru, ko projektant, ki je hkrati ponudnik za izvedbo naročila, razpolaga s svojo specifično tehnološko oziroma konstrukcijsko rešitvijo za izvedbo projekta, ki zaradi nižje cene ali višje kvalitete izvedbe projekta predstavlja njegovo konkurenčno prednost, s katero drugi ponudniki ne razpolagajo. Minister, pristojen za finance, mora izdati soglasje v roku 8 dni od prejema vloge projektanta.

- **Načelo sorazmernosti**

Javno naročanje se mora izvajati sorazmerno predmetu javnega naročanja, predvsem glede izbire, določitve in uporabe pogojev in meril, ki morajo biti smiselno povezana s predmetom javnega naročila.

2.2.4 Pogoji za začetek postopka javnega naročila

Naročnik sme pričeti s postopkom oddaje javnega naročila, če je javno naročilo predvideno v načrtu nabav in so v proračunu Republike Slovenije, proračunu lokalne skupnosti ali finančnem načrtu predvidena sredstva. Sredstva za posamezno javno

naročilo ne smejo presegati zneska, določenega s predpisom, ki ureja izvrševanje proračuna in javno financiranje. Če traja izvajanje javnega naročila več let, morajo biti obveznosti, ki bodo terjale plačilo v naslednjih letih, dogovorjene v višini, ki jih določa predpis o izvrševanju proračuna za posamezno leto.

2.2.5 Postopki naročanja

Nova predpisa javnega naročanja uvajata distinkcijo med različnimi postopki in načini naročanja, pri čemer velja, da so dinamični nabavni sistem, posebna pravila za subvencioniranje stanovanjskih programov, elektronska dražba in skupno javno naročanje le način izvedbe vrst postopkov po ZJN-2 in ZJNVETPS. Uporabiti se morajo osnovne značilnosti in pravila teh postopkov.

Naročnik izvede javno naročanje po enem izmed naslednjih postopkov:

- odprti postopek

Odprti postopek oddaje javnega naročila je postopek, pri katerem lahko vsi, ki imajo interes pridobiti javno naročilo, predložijo svoje ponudbe, pripravljene skladno z vnaprej določenimi zahtevami naročnika iz razpisne dokumentacije. Zanj velja večina institutov javnega naročanja, ki jih obravnavamo v nadaljevanju. Čeprav pomeni izvedba tega postopka visoko mero zagotavljanja temeljnih načel naročanja, pa ni povsem enostavno sprejeti stališče, da je mogoče vsako načelo najbolje zagotoviti zgolj v tem postopku. Oddaja naročila po tem postopku namesto v postopku s pogajanjem ali konkurenčnem dialogu, utegne biti prava izbira z vidika gospodarnosti ravnanja naročnika. Vendar teh ugotovitev ni mogoče posploševati, temveč je potrebno presojati vsako naročilo posebej.

- postopek s predhodnim ugotavljanjem sposobnosti

Postopek s predhodnim ugotavljanjem sposobnosti je postopek, katerega namen je oddaja javnega naročila, v katerem naročnik v prvi fazi na podlagi vnaprej predloženih prijav prizna sposobnost ponudnikom in v drugi fazi povabi k oddaji ponudb kandidate, ki jim je priznal sposobnost. Postopek je splošno dopusten, kar je utemeljeno iz razlogov, ki so navedeni pri odprtem postopku.

- konkurenčni dialog

Konkurenčni dialog je postopek, ki se lahko uporablja kadar uporaba odprtega ali postopka s predhodnim ugotavljanjem sposobnosti zaradi zahtevnosti javnega naročila ni mogoča in pod pogojem, da je merilo za izbiro najugodnejšega ponudnika ekonomsko najugodnejša ponudba.

Med potekom dialoga je naročnik dolžan zagotoviti enako obravnavo vseh ponudnikov. Še zlasti naročnik ne sme ponujati informacij na diskriminatoren način, zaradi katerega bi lahko nekateri ponudniki dobili prednost pred drugimi.

Naročniki začnejo dialog s tistimi kandidati, ki izpolnjujejo zahtevane pogoje, določene v razpisni dokumentaciji. Cilj dialoga je ugotoviti in opredeliti sredstva, ki so najbolj primerna za zadovoljitev njihovih potreb. V tem dialogu lahko z izbranimi kandidati razpravljajo o vseh vidikih predmeta naročila.

Naročnik lahko izvaja dialog vse do pridobitve končne rešitve oziroma rešitev, ki ustrezajo njegovim potrebam. Pri tem po potrebi predložene rešitve med sabo primerja. Po zaključku dialoga naročnik o tem obvesti udeležence in jih pozove k predložitvi končne ponudbe, na podlagi sprejete rešitve oziroma rešitev iz zaključenega dialoga. Ponudbe morajo izpolnjevati vse zahteve iz razpisne dokumentacije.

Naročnik lahko od ponudnikov zahteva, da predložene končne ponudbe razjasnijo ali podrobno obrazložijo. Navedene razjasnitve ali podrobne obrazložitve oziroma dodatne informacije ne smejo vključevati sprememb osnovnih elementov iz ponudbe ali iz povabila k oddaji ponudbe, ki bi lahko imele za posledico izkrivljanje konkurence ali diskriminacijski učinek.

Naročnik oceni ponudbe in izbere najugodnejšo ob uporabi merila ekonomsko najugodnejše ponudbe, kot je opredeljeno v objavi ali razpisni dokumentaciji.

Naročnik lahko od izbranega ponudnika zahteva pojasnilo oziroma utemeljitev ponudbe ali potrditev prevzetih obvez, danih v ponudbi. Vendar to ne sme povzročiti spremembe bistvenih elementov iz ponudbe ali iz povabila k oddaji ponudbe oziroma razpisne dokumentacije, ki bi lahko imele za posledico izkrivljanje konkurence ali diskriminacijo med ponudniki.

Naročniki lahko določijo nagrade ali plačila, ki jih bodo izplačali udeležencem v dialogu, kar morajo opredeliti v razpisni dokumentaciji.

- **postopek s pogajanjem brez predhodne objave**

Naročnik sme oddati svoje javno naročilo po postopku s pogajanjem po predhodni objavi, če v odprtem postopku, postopku s predhodnim ugotavljanjem sposobnosti ali v konkurenčnem dialogu ne dobi nobene pravilne ali sprejemljive ponudbe, pri čemer pa se prvotno določene zahteve iz razpisne dokumentacije ne smejo bistveno spremeniti. Naročniku pa ni treba objaviti obvestila o javnem naročilu, če v postopek s pogajanjem vključi vse tiste ponudnike, ki izpolnjujejo zahtevane pogoje in so v prejšnjem odprtem postopku ali postopku s predhodnim ugotavljanjem sposobnosti ali konkurenčnem dialogu predložili ponudbe v skladu s formalnimi zahtevami, vezanimi na postopek oddaje ponudb. To velja tudi za tiste izjemne primere oddaje javnega naročila, ko narava naročila in z naročilom povezana tveganja ne dopuščajo naročniku, da bi predhodno ocenil vrednost naročila v celoti.

Postopek s pogajanji brez predhodne objave velja tudi v primeru storitev. Med drugim ga uporabljamo za storitve kategorije 6 iz Seznama storitev A in intelektualnih storitev, kot so na primer storitve, ki vključujejo izdelavo načrtov za gradnje, če so značilnosti teh storitev take, da predmeta naročila ni mogoče določiti tako natančno, da bi bilo mogoče naročilo oddati z izbiro najugodnejšega ponudnika v skladu s pravili, ki veljajo za odprti postopek ali postopek s predhodnim ugotavljanjem sposobnosti.

Uporablja se tudi v primerih javnih naročil gradenj, za gradnje, ki se izvajajo izključno zaradi raziskovanja, preizkusov ali razvoja in ne zaradi ustvarjanja dobička iz te gradnje ali povrnitve stroškov raziskav in razvoja; v primerih javnih naročil, katerih vrednost je nižja od vrednosti 137.000 €, v primerih, ko se naročnik pogaja s ponudniki o ponudbah, katere so slednji predložili v tem postopku, da bi jih prilagodili zahtevam, ki jih je naročnik navedel že v objavi oziroma v razpisni dokumentaciji z namenom izbire najugodnejšega ponudnika, ob uporabi vnaprej določenih meril, in kadar mora naročnik med pogajanji zagotoviti enako obravnavo vseh ponudnikov. Udeležencem pogajanj zlasti ne sme posredovati informacij na diskriminatoren način, zaradi katerega bi lahko bili nekateri od njih v prednosti pred drugimi. Pred pogajanji mora naročnik ponudnike, ki jih namerava povabiti k pogajanjem, seznaniti s pravili, po katerih bodo pogajanja potekala.

- **postopek s pogajanji po predhodni objavi**

Postopek s pogajanji brez predhodne objave se lahko uporabi za javna naročila gradenj, javna naročila blaga in javna naročila storitev:

1. če v postopku oddaje javnega naročila v odprtem postopku ali postopku s predhodnim ugotavljanjem sposobnosti ne pridobi nobene ponudbe ali nobene primerne ponudbe oziroma nobene prijave, in pod pogojem, da se prvotno določen predmet javnega naročila ter vsebina razpisne dokumentacije bistveno ne spremenita, ter pod pogojem, da se pristojni komisiji pošlje poročilo, če slednja to zahteva;
2. če lahko zaradi tehničnih oziroma umetniških zahtev predmeta javnega naročila ali iz razlogov, ki so povezani z varovanjem izključnih pravic, naročilo izpolni le določen ponudnik;
3. samo če je to nujno potrebno, kadar je iz razlogov, ki jih ni bilo mogoče predvideti in jih v nobenem primeru ni mogoče pripisati naročnikovemu ravnanju, javno naročilo neizogibno potrebno oddati in ni mogoče spoštovati niti skrajšanih rokov, ki so predpisani za odprti postopek ali postopek s predhodnim ugotavljanjem sposobnosti ali postopek s pogajanji po predhodni objavi;
4. če vrednost javnega naročila ne presega vrednosti, od katere dalje je treba objaviti javni razpis v Uradnem listu Evropske unije, če lahko naročilo izpolni vnaprej znano končno število sposobnih ponudnikov in pod pogojem, da enakopravno obravnava vse ponudnike;

5. v primeru, če naročnik v že začetem postopku javnega naročanja zaradi vloženega zahtevka za revizijo ne more pravočasno oddati javnega naročila, izvedba naročila pa je nujna tudi v tem obdobju, pod pogojem, da vrednost naročila ne presega vrednosti 137.000,00 €, in na podlagi predhodnega soglasja ministrstva, pristojnega za finance. Naročnik lahko v takem primeru odda naročilo le za čas do sklenitve pogodbe na podlagi že začetega postopka.

Postopek s pogajanjem brez predhodne objave se lahko uporabi za javna naročila blaga tudi v naslednjih primerih:

1. kadar je predmet javnega naročila blago, ki se izdelava izključno zaradi raziskovanja, poskusov, študij ali razvoja; ta določba ne vključuje serijske proizvodnje zaradi preživetja na trgu ali zaradi povrnitve stroškov raziskav in razvoja;
2. za dodatne nabave blaga s strani prvotnega dobavitelja, ki so namenjene za delno nadomestilo na trgu dostopnega blaga ali postavitvev ali kot povečanje obsega obstoječega blaga ali postavitvev, če bi zamenjava dobavitelja prisilila naročnika, da bi nabavil material, ki ima drugačne tehnične lastnosti, to pa bi povzročilo neskladnost ali nesorazmerne tehnične težave med obratovanjem in vzdrževanjem; trajanje teh naročil - kot tudi ponovitev naročil, praviloma ne sme presegati treh let;
3. za blago, ponujeno in kupljeno na blagovni borzi;
4. za naročanje blaga pod posebno ugodnimi pogoji, bodisi od ponudnika blaga, ki zaključuje svoje poslovanje, ali v primerih stečaja od stečajnih ali likvidacijskih upraviteljev, ali na podlagi sporazuma z upniki ali po postopku, opredeljenem v zakonodaji, ki ureja to področje.

Postopek s pogajanjem brez predhodne objave se lahko uporabi za javna naročila storitev, kadar je naročanje storitev vezano na predhodno izvedeni postopek javnega natečaja in mora biti naročilo v skladu z uporabljenimi pravili v postopku natečaja oddano izbranemu kandidatu ali enemu izmed izbranih kandidatov. Če je kandidatov več, morajo biti na pogajanja povabljeni vsi.

Postopek s pogajanjem brez predhodne objave se lahko uporabi za javna naročila gradenj in javna naročila storitev tudi v primeru:

1. za dodatne gradnje ali storitve, ki niso vključene v prvotni projekt ali v prvotno naročilo, vendar so zaradi nepredvidenih okoliščin postale potrebne za izvedbo naročila gradenj ali storitev, zajetih v tem projektu ali naročilu, pod pogojem, da se naročilo odda ponudniku, ki izvaja prvotno naročilo;
 - če teh dodatnih gradenj ali storitev ni mogoče tehnično ali ekonomsko ločiti od prvotnega naročila, ne da bi to naročnikom povzročilo resne težave, ali
 - če so dodatne storitve ali gradnje, čeprav bi se lahko ločile od izvajanja prvotnega naročila, nujno potrebne za dokončanje tega naročila. Skupna vrednost dodatnih naročil,

opredeljenih v tej točki, ne sme presegati 30% zneska prvotnega naročila; 2. za dodatne gradnje ali storitve, ki predstavljajo ponovitev podobnih gradenj ali storitev, kot so zajete v prvotnem naročilu, vendar pod pogojem, da se oddajo istemu izvajalcu, kateremu je naročnik oddal prvotno naročilo, če so te gradnje ali storitve v skladu z osnovnim projektom oziroma prvotnim naročilom, oddanim na podlagi odprtega postopka ali postopka s predhodnim ugotavljanjem sposobnosti. Možnost uporabe takšnega postopka mora biti navedena že v postopku oddaje prvotnega javnega naročila in pri izračunu ocenjene vrednosti naročila, upošteva vrednosti dodatnih gradenj ali storitev. Ta postopek se lahko uporablja samo tri leta po oddaji prvega naročila.

- **postopek zbiranja ponudb po predhodni objavi**

Postopek zbiranja ponudb po predhodni objavi lahko naročnik izvede na enega od naslednjih načinov, tako, da:

a) izmed prejetih ponudb izbere najugodnejšo ponudbo ob upoštevanju pogojev in meril, določenih v objavi obvestila o javnem naročilu po postopku zbiranja ponudb ali v razpisni dokumentaciji, ali

b) postopek razdeli v dve fazi:

– tako, da v prvi fazi na podlagi prejetih prijav ugotovi, ali gospodarski subjekti, ki so predložili prijavo za sodelovanje, izpolnjujejo pogoje, opredeljene v objavi obvestila o javnem naročilu po postopku zbiranja ponudb in razpisni dokumentaciji, in v drugi fazi te povabi k oddaji ponudbe ali

– tako, da v prvi fazi na podlagi prejetih prijav opravi dialog s prijavitelji, z namenom oblikovanja dokončne razpisne dokumentacije in ugotovi, kateri od njih izpolnjujejo zahtevane pogoje; v drugi fazi pa le-te povabi k oddaji ponudbe na podlagi končne razpisne dokumentacije,

c) po zaključnem pregledu in ocenjevanju ponudb izbere najugodnejšo ponudbo ali ponudnike s katerimi bo sklenil okvirni sporazum.

Naročnik lahko v postopek zbiranja ponudb po predhodni objavi vključi tudi pogajanja.

- **postopek zbiranja ponudb**

Postopek zbiranja ponudb je postopek javnega naročanja, v katerem naročnik pozove k predložitvi ponudb najmanj tri ponudnike, če je na relevantnem trgu zadostno število ponudnikov, medtem ko je postopek zbiranja ponudb po predhodni objavi postopek, v katerem predložijo svoje ponudbe ponudniki na podlagi obvestila o javnem naročanju, objavljenega na portalu javnih naročil.

2.2.6 Faze postopka

Če zakon za posamezno vrsto postopka javnega naročanja ne določa drugače, postopek javnega naročanja poteka po naslednjih fazah:

- predhodno informativno obvestilo, če je to primerno,
- sklep o začetku postopka,
- priprava razpisne dokumentacije,
- objava obvestila o javnem naročilu,
- predložitev in odpiranje ponudb,
- pregled in ocenjevanje ponudb,
- odločitev o oddaji javnega naročila,
- objava obvestila o oddaji javnega naročila.

V sklepu o začetku postopka mora naročnik navesti vir sredstev za financiranje javnega naročila.

2.3 KONCESIJA

2.3.1 Splošno o koncesiji

Obče in natančne definicije pojma koncesije še nismo zasledili, saj takšna, glede na širok diapazon pomena pojma nikoli ni bila popolna. Na splošno govorimo o koncesiji kot o prenosu, pogosto monopolnem, določene pravice ali izvajanja določene dejavnosti iz sfere države v sfero oseb civilnega prava.

Koncesija javne službe pomeni pooblastilo in ne samo dovoljenje države (lokalne skupnosti) osebi zasebnega prava za izvajanje javne službe. Medtem, ko se pri izdaji dovoljenja samo ugotavlja, da z vidika javnega interesa ni ovir za opravljanje določene dejavnosti oziroma so zanj izpolnjeni pogoji, da se s koncesijo prenašajo na koncesionarje povsem nova pooblastila, ki jih sicer v civilnopravni sferi ne bi bilo mogoče opravljati. Dovoljenje prinaša upravičencu pravico do določenega ravnanja, a ga k temu ne zavezuje, koncesija pa ima pozitivno vsebino, saj koncesionarja zavezuje k izvajanju dejavnosti.

Po definiciji predloga Zakon pa je koncesija s koncesijsko pogodbo urejeno dvostransko pravno razmerje med državo oziroma lokalno skupnostjo kot koncedentom in pravno ali fizično osebo kot koncesionarjem, v katerem koncedent podeli koncesionarju praviloma izključno ali posebno pravico za opravljanje določene dejavnosti.

Javni interes, v katerem je sklenjena koncesijska pogodba, je bistven za njeno opredelitev. Javni interes je najbolj viden pri koncesiji javne gospodarske službe, ki jo koncedent sklene, da bi javnosti zagotovil njene storitve (Pirnat, 2003, str. 1609).

2.3.2 Koncesionirane javne službe

O koncesionirani javni službi govorimo takrat, ko jo opravlja zasebnopravni subjekt, ki je ustanovljen z namenom pridobivanja dobička. Z javnimi službami se zagotavlja javne dobrine, katerih zagotavljanje nima osnovnega cilja pridobivanja dobička, vendar pa tisti, ki opravljajo koncesionirano javno službo, zasledujejo določen dobiček. Koncesija je oblika privatiziranega izvajanja javnih služb, pri kateri gre za pooblastilo, ki ga država ali lokalna skupnost podelita osebi zasebnega prava za izvajanje določene javne službe. Temeljni razlog za podelitev koncesije je ocena, da bo s podelitvijo koncesije najugodnejšemu ponudniku mogoče zagotoviti cenejše in kvalitetnejše javne službe kot v režijskem obratu ali javnem podjetju. V upravnem pravu je koncesija način izvajanja javne službe. Dajalec koncesije (koncedent) je država ali lokalna skupnost. Ta v koncesijskem aktu določi pogoje za izvajanje določene dejavnosti, katere izvajalec je oseba zasebnega prava - koncesionar. Koncedent in koncesionar določita medsebojna razmerja za izvajanje javne službe s koncesijsko pogodbo. Pri tem je pomembno, da infrastruktura, ki je predmet pogodbe, ostane v javni lasti.

Za obstoj koncesije ni nujno, da dobiva koncesionar plačilo neposredno od uporabnikov storitev, ampak je predvsem pomembno, da je njegov prihodek neposredno odvisen od

rezultatov poslovanja. Virov za plačilo koncesije je lahko več. Navadno koncesionar dobi sredstva povrnjena s pristojbinami, ki jih zaračuna končnim uporabnikom, lahko pa je del prihodka od koncesije tudi fiksni in ga plača javni sektor.

Pomembno je temeljito pretehtati, katere storitve so takšne narave, da omogočajo prenos na zasebni sektor. Take storitve morajo biti splošne narave ter enostavne in ne smejo imeti socialnih vplivov na družbo. Pri tem je pomembno zasledovati naslednje cilje: zmanjšanje javnih izdatkov, prerazporeditev prioritet trošenja sredstev, zmanjšanje zaposlenih v javnem sektorju in izboljšanje storitev za uporabnike.

2.3.3 Stranke koncesijskega razmerja

Primerjalnopravno nastopajo v vlogi koncedenta država in lokalne skupnosti, izjemoma tudi druge osebe javnega prava. V slovenski ureditvi je eden izmed udeležencev vedno država oziroma lokalna skupnost, katera je dolžna zagotavljati opravljanje dejavnosti, ki je predmet koncesije, zaradi javne koristi.

Koncesionar je vedno oseba zasebnega prava. Po veljavni pravni ureditvi je lahko koncesionar pravna ali fizična oseba, lahko je domača ali tuja pravna oseba. Po definiciji predloga Zakona je koncesionar pravna ali fizična oseba, ki v koncesijskem razmerju pridobi pravico izvajati dejavnost, uporabljati naravno dobrino ali opravljati naloge, ki so predmet koncesije.

2.3.4 Pridobitev pravic in obveznosti iz koncesijskega razmerja

O izbiri koncesionarja odloči koncedent z upravno odločbo. Ločiti pa moramo med pojmom izbira koncesionarja in podelitev koncesije. Koncesionar z upravno odločbo pridobi pravice in obveznosti šele s podpisom koncesijske pogodbe, kajti šele takrat postane nosilec pravic in obveznosti iz koncesijskega razmerja. V 39. členu ZGJS je v prvem odstavku navedeno, da s koncesijsko pogodbo koncedent in koncesionar uredita medsebojna razmerja v zvezi z opravljanjem koncesionirane gospodarske javne službe. Koncesijska pogodba je konstitutivni element obstoja koncesijskega razmerja.

2.3.5 Razmejitev med javnimi naročili in koncesijami

Pogosto se postavlja vprašanje, kako ločiti javno naročilo od koncesije, saj je od tega odvisno, ali se za neko razmerje uporablja Zakon o javnih naročilih (ZJN-1) oziroma Zakon o javnem naročanju (ZJN-2) ali pa pravni akt, ki ureja koncesije. Za ločitev javnih naročil od koncesij je bistveno tveganje. V kolikor koncedent nosi večino ali celotno gospodarsko tveganje izvajanja koncesionirane dejavnosti, razmerje ne šteje za koncesijo, pač pa za javno naročilo. Če iz okoliščin posla ni mogoče jasno ugotoviti, kdo nosi večino gospodarskega tveganja, se v dvomu šteje, da gre za javno naročilo. Za koncesijo gre torej tedaj, ko nosi koncesionar pretežni del gospodarskega tveganja. Če

torej neki posel, ki ga sklene država ali lokalna skupnost kot koncesijo, tudi sama neposredno financira ali prevzame večino gospodarskega tveganja, potem gre za oddajo javnega naročila pod videzom koncesije in je potrebno za tak posel v celoti uporabljati določbe ZJN-2. Nasprotno gre za koncesijo, če področni zakon izrecno predvideva koncesijo ali koncesionar nosi večino gospodarskega rizika izvajanja koncesije. Glede na izrecne določbe področnih pravnih aktov se koncesijsko razmerja uporablja tudi tedaj, ko gre za gospodarske javne službe, pa čeprav koncesionar ne nosi tveganja poslovanja. Primer je ravno vzdrževanje javnih cest, ko se vzdrževanje financira iz proračuna in izvajalec ne nosi ekonomskega tveganja (Pirnat, 2003, str. 1608-1609).

2.4 JAVNO-ZASEBNO PARTNERSTVO

2.4.1 Splošno o javno-zasebnem partnerstvu

Javno-zasebno partnerstvo predstavlja razmerje zasebnega vlaganja v javne projekte in/ali javnega sofinanciranja zasebnih projektov, ki so v javnem interesu, ter je sklenjeno med javnim in zasebnim partnerjem v zvezi z gradnjo, vzdrževanjem in upravljanjem javne infrastrukture ali drugimi projekti, ki so v javnem interesu, in s tem povezanim izvajanjem gospodarskih in drugih javnih služb ali dejavnosti, ki se zagotavljajo na način in pod pogoji, ki veljajo za gospodarske javne službe, oziroma drugih dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu, oziroma drugo vlaganje zasebnih ali zasebnih in javnih sredstev v zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu, oziroma v dejavnostih, katerih izvajanje je v javnem interesu.

2.4.2 Definicije pojmov

Javni partner je država ali samoupravna lokalna skupnost, ki v razmerju javno-zasebnega partnerstva v okviru svoje stvarne in krajevne pristojnosti sklene razmerje javno-zasebnega partnerstva.

Drugi javni partner je pravna oseba javnega prava, ki jo ustanovi država ali samoupravna lokalna skupnost oziroma druga oseba, ki je javni naročnik po določbah zakona, kateri ureja javna naročila, in lahko sklene razmerje javno-zasebnega partnerstva samo, če tako določa zakon ali na njegovi podlagi izdan predpis. Če ni z zakonom izrecno določeno drugače, veljajo za drugega javnega partnerja enake pravice in obveznosti kot za javnega partnerja.

Zasebni partner oziroma izvajalec javno-zasebnega partnerstva je ena ali več pravnih ali fizičnih oseb, ki sklene razmerje javno-zasebnega partnerstva, v katerem tudi pridobi pravico in obveznost izvajati javno-zasebno partnerstvo.

Razmerje javno-zasebnega partnerstva je razmerje med javnim in zasebnim partnerjem v zvezi z javno-zasebnim partnerstvom. Razmerje javno-zasebnega

partnerstva se lahko izvaja kot razmerje pogodbenega partnerstva (pogodbeno partnerstvo) ali razmerje statusnega partnerstva (statusno partnerstvo).

Pogodbeno partnerstvo je oblika razmerja javno-zasebnega partnerstva, ki se lahko izvaja kot javnonaročniško partnerstvo ali koncesijsko partnerstvo.

Javnonaročniško partnerstvo je oblika pogodbenega javno-zasebnega partnerstva - javnonaročniškega razmerja; tj. odplačnega razmerja med naročnikom in dobaviteljem blaga, izvajalcem gradenj ali izvajalcem storitev, katerega predmet je naročilo blaga, izvedba gradnje ali storitve.

Koncesijsko partnerstvo je oblika pogodbenega javno-zasebnega partnerstva - koncesijskega razmerja; tj. dvostranskega pravnega razmerja med državo oziroma samoupravno lokalno skupnostjo ali drugo osebo javnega prava kot koncedentom in pravno ali fizično osebo kot koncesionarjem, v katerem koncedent podeli koncesionarju posebno ali izključno pravico izvajati gospodarsko javno službo oziroma drugo dejavnost v javnem interesu, kar lahko vključuje tudi gradnjo objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu.

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

Predmet javno-zasebnega partnerstva so pravice in obveznosti javnega partnerja, povezane z izvajanjem javno-zasebnega partnerstva. Predmet javno-zasebnega partnerstva je lahko tudi javno pooblastilo, če je nujno vezano na izvajanje javno-zasebnega partnerstva.

Koncedent je javni partner v primeru koncesijske oblike javno-zasebnega partnerstva.

Koncesionar je izvajalec javno-zasebnega partnerstva v primeru koncesijske oblike javno-zasebnega partnerstva.

Posebna ali izključna pravica je pravica, ki jo podeli javni partner in katere namen ali posledica je omejitev pravic izvajanja dejavnosti na eno ali več oseb. Število oseb je pri tem omejeno, če druge osebe, ki te pravice nimajo, na istem geografskem območju iste dejavnosti pod enakovrednimi pogoji ne morejo izvajati. Če se z upravnim ali drugim aktom podeli pravica v smislu te točke, se, ne glede na poimenovanje po posebnem zakonu (koncesija, licenca, dovoljenje, pooblastilo. . .), taka pravica šteje za posebno ali izključno pravico.

Gospodarska javna služba je dejavnost, pri kateri ima oseba, ki jo izvaja, posebne obveznosti v javnem interesu. Gospodarsko javno službo določa zakon, ki hkrati opredeljuje tudi, katere dejavnosti in zadeve obsega.

Javni interes je z zakonom ali na njegovi podlagi izdanim predpisom določena splošna korist.

2.4.3 Oblike javno-zasebnega partnerstva

Temeljni obliki javno-zasebnega partnerstva sta:

- pogodbeno partnerstvo (koncesijsko razmerje ali javnonaročniško razmerje in
- statusno partnerstvu (ustanovitev pravne osebe, prodaja deleža javnega partnerja v javnem podjetju ali drugi osebi javnega ali zasebnega prava, nakup deleža v osebi javnega ali zasebnega prava z dokapitalizacijo ali na drug pravno in dejansko soroden in primerljiv način).

2.4.4 Razmejitev med javnonaročniškim in koncesijskim partnerstvom

Če nosi javni partner večino ali celotno poslovno tveganje izvajanja projekta javno-zasebnega partnerstva, se javno-zasebno partnerstvo, ne glede na poimenovanje oziroma ureditev v posebnem zakonu, za namene tega zakona ne šteje za koncesijsko, temveč za javnonaročniško. V teh primerih se namesto določb o javnem razpisu, neposredni podelitvi in pravnem oziroma/ter sodnem varstvu v postopku podelitve koncesije za izbiro izvajalca javno-zasebnega partnerstva in pravnega varstva v tem postopku uporabljajo predpisi o javnih naročilih. Tako razmerje se po tem zakonu šteje za javnonaročniško partnerstvo. Po končanem postopku izbire zasebnega partnerja se, odvisno od narave in oblike razmerja, sklene koncesijska pogodba, skladno z zakonom, ki ureja gospodarske javne službe. V primeru, če ima razmerje obliko statusnega partnerstva, se sklene pogodba o statusnem partnerstvu.

Če je predmet koncesije izvajanje gospodarske javne službe ali druge dejavnosti, kjer zakon zaradi varovanja javnega interesa izrecno predpisuje izdajo upravne odločbe, mora koncedent izbranemu koncesionarju pred sklenitvijo pogodbe iz prejšnjega odstavka izdati odločbo, s katero mu podeli pravico izvajanja te dejavnosti. Drugih udeležencev (strank, stranskih udeležencev) v upravnem postopku izdaje odločbe ni.

Če iz okoliščin javno-zasebnega partnerstva ni mogoče ugotoviti, kdo nosi večino poslovnega tveganja, se v dvomu šteje, da gre za javnonaročniško partnerstvo.

Če se med postopkom izbora koncesionarja ugotovi, da zaradi razporeditve poslovnih tveganj med javnim in zasebnim partnerjem razmerje nima narave koncesijskega, temveč javnonaročniškega partnerstva, mora javni partner postopek izbire nadaljevati po pravilih o javnonaročniškem partnerstvu, še pred tem pa ponoviti vsa dejanja v postopku, ki se zaradi spremembe narave razmerja javno-zasebnega partnerstva razlikujejo (na primer vsebina objave koncesije gradenj in javnega naročila gradnje).

Večina pogodb javno-zasebnega partnerstva ima obliko koncesijske pogodbe. Pri tej obliki je tveganje preneseno na privatni sektor, oziroma se tveganja delijo med privatnim in zasebnim sektorjem. Pri koncesijskih pogodbah je koncesionar odgovoren za delovanje, vzdrževanje in investicije v stalna sredstva, vendar sredstva ostanejo last javnega sektorja.

3 KONCESIJSKA POGODBA ZA UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE OBČINSKIH CEST V OBČINI DOMŽALE

Koncesijska pogodba za opravljanje obvezne gospodarske javne službe za vzdrževanje in upravljanje občinskih cest na območju občine Domžale je bila z izbranim ponudnikom – podjetjem Grasto d.o.o. - podpisana decembra 2004 za obdobje 10 let.

3.1 KONCESIONAR – PODJETJE GRASTO d.o.o.

Predhodnik podjetja Grasto je leta 1965 ustanovljeno Vodno gospodarsko podjetje Vodovod Domžale. Leta 1970 se je k podjetju pripojilo Cestno podjetje Domžale, hkrati pa se je opravila še statusna sprememba, s katero je bilo organizirano novo podjetje, in sicer Komunalno podjetje p.o. Njegov ustanovitelj je bila Občina Domžale. Do danes se je podjetje preimenovalo še trikrat, hkrati pa opravilo določene statusne spremembe:

Leta 1982 se je Komunalno podjetje p.o. izbrisalo iz registra podjetij, namesto njega je nastalo DO Komunalno podjetje Domžale n.sol.o in njene temeljne organizacije združenega dela:

- TOZD Komunala
- TOZD Centralna čistilna naprava Domžale-Kamnik
- Delovna skupnost skupnih služb
- Leta 1990 pride do izbrisa DO, TOZD in DSSS in vpisa:
- Komunalno stanovanjsko podjetje Domžale p.o., v katerem so združene vse dejavnosti iz DO, TOZD in DSSS in dodane:
- stanovanjska dejavnost,
- ogrevanje,
- proizvodnja in distribucija plina.

V letu 1994 je Občina Domžale sprejela Odlok o reorganizaciji Komunalno stanovanjskega podjetja p.o. Domžale. Na tej osnovi in na osnovi sprejetega Zakona o gospodarskih javnih službah, Zakona o gospodarskih družbah in Zakona o lastninskem preoblikovanju podjetij je Komunalno stanovanjsko podjetje dotedanjo družbeno lastnino olastnilo:

- v deležu 55,4% je na podlagi zakona postalo lastnina Javnega komunalnega podjetja Prodnik d.o.o. Domžale.
- v deležu 44,6% družbenega kapitala, ki je postal predmet lastninskega programa preoblikovanja na podlagi česar se je ustanovilo Gradbeno stanovanjsko podjetje Grasto

Gradbeno podjetje Grasto je šlo v letu 2002 skozi obdobje večjih sprememb, in sicer predvsem na področju lastniških odnosov. Močno se je spremenila struktura lastništva, saj je podjetje Strabag AG postalo večinski - 99,8 odstotni lastnik Grasta d.o.o.

Glavne dejavnosti podjetja so Pridobivanje gramoza in peska, gradnja cest, železniških prog, letališč, športnih objektov in vzdrževanje ter izgradnja vodovodov, vodnih hramov, kanalizacije in plinovodnih naprav ter upravljanje z nepremičninami.

3.2 KONCEDENT – OBČINA DOMŽALE

Občina Domžale leži 430 km od Münchna, 330 km od Benetk, 120 km od jadranske obale (Koper), 15 km severovzhodno od Ljubljane, glavnega mesta Slovenije, in 15 km jugovzhodno od Letališča Jožeta Pučnika.

Njena površina je 7201 ha in ima 329 prebivalcev na km². Skupno je bilo leta 2005 v občini Domžale 31.108 prebivalcev.

Občinsko upravo sestavlja 7 oddelkov in 2 službi:

- Urad župana,
- Oddelek za finance in gospodarstvo,
- Oddelek za družbene dejavnosti,
- Oddelek za komunalne zadeve,
- Oddelek za urejanje prostora in
- Oddelek za investicije
- Pravna in kadrovska služba
- inšpektorat

Za Občino Domžale je značilna visoka stopnja motoriziranosti prebivalcev, saj so bili v občini leta 2002 že 503 osebni avtomobili na 1000 prebivalcev, kar je 10 odstotkov nad državnim povprečjem. V občini se 70 odstotkov potovanj opravi z osebnim avtomobilom, 7 odstotkov z javnim prometom, 5 odstotkov s kolesom in 18 odstotkov peš. Uporaba javnega prometa in koles je za blizu 30 odstotkov manjša od slovenskega povprečja. V občini je tudi relativno malo urejenih kolesarskih poti.

Glavni vpliv na občinske ceste poleg vremenskih razmer in urejenosti cest predstavlja:

- Pretirana raba osebnih avtomobilov,
- Vodenje tranzitnega prometa skozi mestno središče in stanovanjsko območje,
- Slabo urejen javni promet,
- Premalo kolesarskih poti,
- Podrejeni položaj pešca glede na osebni avto

3.3 POGOJI IN POSTOPEK ZA PODELITEV KONCESIJE

Koncesionar je lahko pravna ali fizična oseba. V ponudbi za pridobitev koncesije (prijava na razpis) mora ponudnik dokazati, da je sposoben in usposobljen izvajati storitve vzdrževanja ter upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale.

Poleg obveznih in vseh neobveznih pogojev, ki jih določa 42. člen Zakona o javnih naročilih, je ponudnik dolžan izpolniti tudi naslednje pogoje:

- da zaposluje najmanj eno osebo VII. stopnjo tehnične ali ekonomske smeri in eno osebo VI. stopnje gradbene smeri s tremi leti delovnih izkušenj pri izvajanju dejavnosti, ki je predmet razpisane koncesije,
- razpolaga z zadostnim številom delavcev z ustreznimi kvalifikacijami, usposobljenostjo oz. izkušnjami na področju razpisane koncesije, pri čemer se število, nivo usposobljenosti in dokazila o izkušnosti zaposlenih določi z razpisno dokumentacijo,
- razpolaga z zadostnim obsegom prostih delovnih sredstev za nemoteno izvajanje storitev s področja razpisane koncesije, pri čemer se vrsta in minimalno število določi z razpisno dokumentacijo,
- razpolaga z ustreznim poslovnim prostorom na območju koncedenta, oziroma na drug način neposredno dokaže, da lahko nemoteno opravlja dejavnost,
- zagotavlja nadzor nad izvajanjem lastnega dela,
- zagotavlja strokovno in kadrovsko usposobljenost za vodenje katastra javne službe ter razpolaga z ustreznimi delovnimi pripravami za njegovo vodenje,
- da se obveže prevzeti zavarovanje za škodo, ki bi jo v zvezi z opravljanjem koncesije povzročil tretji osebi, koncedentu ali iz objektivne odgovornosti za stvar; pogodba mora imeti klavzulo da je zavarovanje sklenjeno v korist občine Domžale;
- zagotavlja interventno izvajanje javne službe na utemeljen poziv uporabnikov ob vsakem času,
- izkaže sistemsko urejenost varstva in zdravja pri delu ter požarnega varstva v podjetju s predpisanimi evidencami ali izjavo.

Koncesionar se izbere z javnim razpisom. O izbiri najboljšega ponudnika odloči občinska uprava z odločbo. Zoper odločbo o izbiri najboljšega ponudnika je dovoljena pritožba. O pritožbi odloči župan/ja.

3.4 RAZPISNA DOKUMENTACIJA

Razpisna dokumentacija vsebuje predvsem naslednje sestavine:

- povabilo k oddaji ponudbe;
- podrobnejše pogoje za pridobitev koncesije v skladu s tem odlokom;
- opisana in vrednotena merila za izbiro koncesionarja;

- obrazec ponudbe;
- obrazec za ugotavljanje usposobljenosti in navodila o načinu dokazovanja usposobljenosti ponudnika;
- rok za prijavo na razpis in način prijave;
- seznam dokumentacije, ki jo mora vsebovati prijava;
- rok za izbiro koncesionarja;
- postopek v primeru, da se v določenem roku ne prijavi noben kandidat.

3.5 MERILA ZA IZBOR KONCESIONARJA

Merila za izbor koncesionarja je:

- cena storitve - do 60 točk,
- tehnična usposobljenost - do 30 točk,
- ponujene dodatne ugodnosti:
 - brezplačno spomladansko čiščenje cest in pločnikov - do 5 točk,
 - brezplačno izvajanje nadzora nad stanjem cest - do 5 točk.

Kot najugodnejša se šteje ponudba, ki na podlagi seštevka doseženih točk pri navedenih merilih doseže največje število točk.

V primeru, da imata dva ali več ponudnikov enako število točk, je najugodnejši ponudnik tisti ki ponudi najnižjo ceno storitve.

Merila, po katerih naročnik izbira najugodnejšo ponudbo, morajo biti v razpisni dokumentaciji opisna in vrednotena.

Vrednotijo se izključno ponudbe, ki dokazujejo izpolnjevanje vseh pogojev.

Nepopolne, nepravočasne in nepravilne ponudbe se smatrajo za neveljavne.

3.6 OBVEZNOSTI IN PRAVICE KONCESIONARJA

Posamezne storitve se opravljajo v skladu s programom koncedenta in ob upoštevanju predpisov ter drugih standardov in normativov, veljavnih za to področje.

Letni program rednega vzdrževanja sestavi koncesionar do konca tekočega leta za naslednje leto in ga predloži v potrditev koncedentu. Na osnovi potrjenega letnega programa koncesionar sestavi mesečni operativni program del. Poleg letnega programa koncesionar predloži tudi poročilo o stanju prometne infrastrukture.

Koncesionar je dolžan zagotavljati storitev izvajanja javne službe na poziv uporabnikov ob vsakem času ter zagotoviti odpravo ugotovljenih nepravilnosti najkasneje v roku 24 ur oziroma takoj, če je ogrožena varnost udeležencev v cestnem prometu.

S koncesijsko pogodbo se določi pogoje, ob katerih je koncesionar dolžan interventno posredovati ob vsakem času. Javno službo izvaja koncesionar ob uporabi delovnih

priprav in sredstev, potrebnih za opravljanje javne službe, ki so njegova last, oziroma jih najame ali kakor koli drugače priskrbi.

Izbrani ponudnik mora pred podpisom koncesijske pogodbe:

1. Skleniti zavarovanje odgovornosti iz dejavnosti v višini 15% od letne vrednosti koncesijske storitve, določene s proračunskimi sredstvi:
 - a. za škodo, ki jo povzroči Občini Domžale z nerednim ali nevestnim opravljanjem javne službe;
 - b. za škodo, ki pri opravljanju ali v zvezi z opravljanjem javne službe nastane uporabnikom ali drugim osebam;
 - c. za škodo, ki nastane iz objektivne odgovornosti za stvar.

Pogodba o zavarovanju mora imeti klavzulo, da je zavarovanje sklenjeno v korist Občine Domžale. Škoda iz prve alineje prvega odstavka tega člena obsega tudi stroške, ki nastanejo zaradi izbire novega izvajalca javne službe ali za pokrivanje izrednih stroškov nujnega interventnega zagotavljanja storitev javne službe v primeru prenehanja opravljanja javne službe po krivdi koncesionarja.

2. Predložiti bančno garancijo za dobro izvedbo pogodbenih obveznosti v višini 10% od vrednosti pogodbe, ki mora biti brezpogojna in plačljiva na prvi poziv, za dobo pogodbenega razmerja.

Koncesionar, ki pridobi koncesijo za storitev javne službe, ima na podlagi koncesijske pogodbe na celotnem območju občine:

1. izključno pravico opravljati javno službo, razen v primerih, ko je z zakonom ali s predpisi, sprejetimi na podlagi zakona, posamezno opravilo naloženo drugi osebi;
2. dolžnost zagotavljati uporabnikom kontinuirano in kvalitetno izvajanje javne službe v skladu s predpisi.

3.7 KONCESIJSKO RAZMERJE

Koncesijska pogodba se sklene za določen čas, za dobo 10 let. Koncesijsko razmerje nastane s podpisom koncesijske pogodbe in traja do njenega prenehanja. V imenu koncedenta pogodbo podpiše župan/ja.

Koncesija ni prenosljiva, razen s soglasjem koncedenta. V izjemnih primerih, določenih s koncesijsko pogodbo, lahko koncesionar ob izrecnem soglasju koncedenta sklene z drugim usposobljenim izvajalcem storitve javne službe pogodbo o začasni vzajemni pomoči, v okviru katere lahko podizvajalec opravlja posamezne storitve na območju občine. Koncesionar mora v primeru delnega izvajanja javne službe preko pogodbe s

podizvajalcem v razmerju do koncedenta in uporabnikov ter javnosti v zvezi s tem nastopati v svojem imenu.

3.8 VIRI FINANCIRANJA

Javna služba se financira iz proračuna koncedenta na podlagi cen, ki jih ta ponudi v ponudbi na javnem razpisu za opravljanje javne službe. Koncesionar lahko predlaga povišanje cen storitev enkrat letno, v višini indeksa razlike cen za gradbena dela (ostala nizka gradnja) v preteklem letu, znižanega za korekcijski faktor 0,9. Indeks razlike v ceni gradbenih del izdaja Združenje za gradbeništvo in industrijo gradbenega materiala pri GZS.

Koncesionar, ki poleg javne službe iz tega odloka opravlja še druge dejavnosti, mora za to javno službo voditi ločeno knjigovodsko evidenco po določilih zakona, ki ureja gospodarske družbe.

3.9 NADZOR NAD IZVAJANJEM KONCESIJE

Nadzor nad izvajanjem koncesije oz. vsebine koncesijske pogodbe izvaja občinska uprava. Koncedent ima pravico in dolžnost nadzorovati izvajanje javne službe na terenu in poslovanje koncesionarja. Tehnični nadzor nad izvajanjem javne službe oz. nadzor na terenu opravlja delavec občinske uprave, pri čemer se ugotovitve potrdijo v dnevniku izvajanja del. Zaradi izvedbe nadzora poslovanja je koncesionar dolžan osebam, ki se izkažejo s pooblastilom župana ali direktorja občinske uprave, omogočiti odrejeni nadzor, vstop v poslovne prostore, pregled naprav ter omogočiti vpogled v dokumentacijo, v kataster javne službe oz. vodene zbirke podatkov, ki se nanašajo nanjo ter nuditi zahtevane podatke in pojasnila. Nadzor poslovanja je lahko napovedan ali nenapovedan. Koncedent izvrši napovedan nadzor poslovanja s poprejšnjo napovedjo najmanj 8 dni pred izvedbo. Nadzor mora potekati tako, da ne ovira opravljanja redne dejavnosti koncesionarja in tretjih oseb med poslovnim časom koncesionarja. Koncedent lahko zaradi utemeljenih razlogov opravi tudi nenapovedan nadzor v smislu prejšnjega člena. O izvedenem nadzoru se napiše zapisnik, ki ga podpišeta predstavnik koncesionarja in koncedenta.

3.10 PRENEHANJE KONCESIJSKEGA RAZMERJA

Koncesijsko razmerje preneha s potekom roka, za katerega je bilo sklenjeno, s sporazumnim razdrtjem ali z odvzemom. Koncesijsko razmerje preneha tudi v primeru stečaja ali likvidacije pravne osebe, ki je pridobila koncesijo oz. z izbrisom fizične osebe iz ustreznega vpisnika.

Koncesionar je dolžan koncedenta nemudoma obvestiti o spremembi okoliščin, ki so bile pomembne za sklenitev koncesijske pogodbe. Koncesionar je dolžan obvestiti koncedenta o vsaki statusni spremembi, vključno z spremembo razpolaganja z osnovnimi sredstvi, ki so potrebni za izvajanje koncesije. Če koncesionar tega v

razumnem roku ne stori, če je zaradi sprememb prizadet interes koncedenta ali če so zaradi sprememb bistveno spremenjena razmerja iz koncesijske pogodbe, lahko koncedent koncesijo odvzame.

Koncedent lahko koncesionarju odvzame koncesijo v primeru hudih kršitev koncesijske pogodbe ali drugih ponavljajočih se ali neodpravljenih kršitev.

Hude kršitve koncesijske pogodbe so:

- nepravočasen pričetek opravljanja javne službe glede na rok, določen s koncesijsko pogodbo;
- ponavljajoče se neizpolnjevanje pogodbenih obveznosti;
- ponavljajoče se neupoštevanje veljavnih tehničnih, strokovnih, organizacijskih in drugih standardov in normativov za dejavnost;
- hudi in dokumentirani primeri neučinkovitega in nepopolnega ali nestrokovnega opravljanja javne službe, zaradi česar pride do večje ogroženosti varnosti ljudi in premoženja, ne glede na to, ali so posledice nastopile ali ne;
- angažiranje podizvajalcev brez soglasja koncedenta;
- opustitev vodenja katastra;
- opustitev sklenitve zavarovanja;
- drugi primeri kršitev, določeni s tem odlokom ali s koncesijsko pogodbo.

Druge kršitve koncesijske pogodbe, na podlagi katerih je možen odvzem koncesije, so:

- občasno neupoštevanje veljavnih tehničnih, strokovnih, organizacijskih in drugih standardov in normativov za dejavnost;
- opuščanje opravljanja javne službe na posameznih območjih;
- nepopolno ali strokovno pomanjkljivo vodenje katastra;
- drugi primeri, neposredno določeni s tem odlokom ali s koncesijsko pogodbo.

Odvzem koncesije v primerih iz prvega odstavka je možen, če je koncedent na konkretno kršitev koncesionarja predhodno pisno opozoril, mu postavil rok za odpravo morebitnih posledic kršitve in ga pri tem opozoril na možnost odvzema koncesije.

Odvzem koncesije v primerih iz prvega odstavka je možen, če je koncedent na konkretno kršitev koncesionarja predhodno pisno opozoril, mu postavil rok za odpravo morebitnih posledic kršitve in ga pri tem opozoril na možnost odvzema koncesije.

Koncesije ni mogoče odvzeti, če je do okoliščin, ki bi utemeljevale odvzem, prišlo zaradi višje sile. Kot višja sila se štejejo izredne nepredvidene okoliščine, ki nastopijo po sklenitvi koncesijske pogodbe. Za višjo silo se štejejo zlasti potresi, poplave ter druge elementarne nesreče, stavke, vojna ali ukrepi oblasti, pri čemer pride do spremenjenih okoliščin ekonomskega ali systemskega značaja, pri katerih izvajanje javne službe ni

možno na celotnem območju občine ali na njenem delu na način, ki ga predpisuje koncesijska pogodba.

Koncesionar je dolžan v pogojih višje sile nadaljevati z opravljanjem javne službe, koncedent pa je dolžan koncesionarju na ustrezen način povrniti morebitne povečane stroške, ki nastajajo v teh pogojih.

O nastopu okoliščin, ki pomenijo višjo silo, se morata stranki nemudoma medsebojno obvestiti in dogovoriti o izvajanju javne službe v takih pogojih.

V primeru prenehanja koncesijskega razmerja zaradi odvzema ali razdrtja koncesijske pogodbe ne smejo biti prizadete pravice uporabnikov. Zato mora koncesionar gospodarsko javno službo opravljati, dokler koncedent ne zagotovi izvajanja javne službe na drug način oz. podpiše pogodbo z drugim koncesionarjem, vendar najdlje eno leto.

Odvzem koncesije se izvede z upravno odločbo, ki jo izda občinska uprava. Posledica odvzema je razdrtje koncesijske pogodbe.

Zoper odločbo o odvzemu je dovoljena pritožba. O pritožbi odloči župan/ja.

4 STANJE CESTNE MREŽE

4.1 DEFINICIJE CEST

Cesta je vsaka tako zgrajena ali utrjena površina, da jo kot prometno površino lahko uporabljajo vsi ali določeni udeleženci v prometu pod pogoji, določenimi z zakonom in drugimi predpisi.

Javna cesta je tista prometna površina, ki jo je pristojni organ v skladu z merili za kategorizacijo javnih cest razglasil za javno cesto določene kategorije in jo lahko vsak prosto uporablja na način ter ob pogojih, določenih z zakonom in drugimi predpisi. Javne ceste so javno dobro in so izven pravnega prometa. Na njih ni mogoče pridobiti lastninske pravice s priposestvom ali drugih stvarnih pravic.

Javno cesto sestavljajo:

- cestno telo;
- cestni objekti;
- naprave za odvodnjavanje ceste;
- brežine ceste;
- cestni svet;
- zračni prostor nad voziščem v višini 7 m;
- prometne površine zunaj vozišča, kot so: počivališča, parkirišča, avtobusna postajališča in obračališča, prostori in objekti za tehtanje in nadzor prometa
- površine za pešce in kolesarje na cestišču ceste;
- priključki na cesto v širini cestnega sveta;
- prometna signalizacija in prometna oprema;
- cestne naprave in druge ureditve, namenjene varnosti prometa, zaščiti ceste ter zemljišč in objektov vzdolž ceste pred vplivi prometa na njej;
- naprave za evidentiranje prometa

Nekategorizirana cesta je vsaka prometna površina, ki ni kategorizirana kot javna cesta in na kateri se opravlja promet na način in pod pogoji, kot jih v skladu s predpisi o varnosti cestnega prometa določi lastnik ali od njega pooblaščen upravljavec te prometne površine (gozdne ceste, dovozne ceste in pristopi do objektov ter zemljišč, funkcionalne prometne površine ob objektih, avtobusne postaje, ceste v zasebni lasti in podobne).

Občinska cesta je kategorizirana javna cesta, namenjena povezovanju naselij v občini z naselji v sosednjih občinah, povezuje pa tudi naselja, dele naselja, naravne ter kulturne znamenitosti, posamezne objekte in podobno v posamezni občini.

Lokalna cesta je občinska cesta, ki povezuje naselja v občini z naselji v sosednjih občinah ali naselja in dele naselij v občini med seboj ter je pomembna za navezovanje prometa na javne ceste enake ali višje kategorije.

Javna pot je občinska cesta, ki ne izpolnjuje določenih minimalnih elementov za lokalno cesto ali pa je namenjena samo določenim vrstam udeležencev v prometu (krajevne in vaške ceste ali poti, poti za pešce, kolesarje, jezdece, gonjače in podobne).

Kolesarska pot je s predpisano prometno signalizacijo označena javna cesta, ki je namenjena izključno vožnji kolesarjev. Kolesarske poti se kategorizirajo na daljinske, glavne in regionalne kolesarske poti, občinske kolesarske poti pa kot javne poti za kolesarje.

Cestno telo je del javne ceste, ki ga sestavljata nasip in voziščna konstrukcija.

Cestni objekti so mostovi, viadukti, podvozi, nadvozi, prepusti, predori, galerije, podporne in oporne konstrukcije ter podhodi in nadhodi.

Cestišče je del javne ceste, ki ga sestavljajo vozišče, ločilni in robni pasovi, kolesarske steze in pločniki ter bankine in naprave za odvodnjavanje tik ob vozišču ali robnem pasu (segmentni jarki ali mulde, koritnice).

Brežina je naravno nastala ali zgrajena nagnjena površina zemljišča ob cestnem telesu.

Cestni svet je največ 2 m širok zemljiški pas, merjen od črte, ki jo sestavljajo na podlagi predpisov o projektiranju javnih cest in njihovih elementov določene končne točke prečnega profila cestnega telesa z napravami za odvodnjavanje in brežinami ceste.

4.2 KATEGORIJE JAVNIH CEST

Kategorija javne ceste določa funkcijo javne ceste, ki jo ima za prometno povezovanje v določenem prostoru ter njene tehnične in druge lastnosti, ki omogočajo hitro, varno in za okolje čim manj obremenjujoče odvijanje prometa v tem prostoru.

Kategorije občinskih cest:

- lokalne ceste, s skrajšano oznako LC, namenjene povezovanju naselij v občini z naselji v sosednjih občinah, naselij ali delov naselij v občini med seboj in pomembne za navezovanje prometa na ceste enake ali višje kategorije.
- javne poti, s skrajšano oznako JP, namenjene povezovanju naselij ali delov naselij v občini in ne izpolnjujejo predpisanih meril za lokalno cesto ali so namenjene samo

določenim vrstam udeležencev v prometu (krajevne ceste in poti, vaške ceste in poti, poti za pešce, kolesarje, jezdece, gonjače in podobne).

- občinske kolesarske poti se kategorizirajo kot javne poti za kolesarje, s skrajšano oznako KJ, in so namenjene prometu kolesarjev v občini in med njimi.

Občine lahko lokalne ceste v naseljih, ki imajo uveden ulični sistem, razvrstijo v te podkategorije:

- med glavne mestne ceste, s skrajšano oznako LG, ki so kot nadaljevanje državnih cest skozi mesto namenjene prometnemu povezovanju mestnih območij in četrti; skladno s predpisi o varnosti cestnega prometa je na njih lahko dovoljena višja hitrost od splošne omejitve hitrosti v naselju,
- zbirne mestne ceste ali zbirne krajevne ceste, s skrajšano oznako LZ, ki so namenjene zbiranju in navezovanju prometnih tokov iz posameznih območij ali četrti mest in delov naselij na ceste višje kategorije;
- mestne ceste ali krajevne ceste, s skrajšano oznako LK, ki so kot nadaljevanje cest višje kategorije namenjene dostopu do zaključenih prostorskih enot (stanovanjske soseske blokovne in individualne gradnje, industrijske cone, nakupovalni in rekreacijski centri ipd.) v posameznih območjih ali četrtih mest in delih naselij.

Lokalne ceste v naseljih se na območju mest v mestnih občinah razvrščajo v vse podkategorije iz prejšnjega odstavka, na območju drugih mest in v naseljih z uvedenim uličnim sistemom pa samo v zadnji dve podkategoriji.

Nivo rednega vzdrževanja lokalnih cest iz drugega odstavka tega člena je najmanj enak ali višji kot na drugih lokalnih cestah.

Javne ceste v naseljih, katerih pretežna prometna funkcija je dostop do posameznih lokacij v zaključenih prostorskih enotah iz zadnje alineje tretjega odstavka tega člena (ulice, stanovanjske ceste, industrijske ceste in druge dostopne ceste), se kategorizirajo kot javne poti.

4.3 MERILA ZA KATEGORIZACIJO JAVNIH CEST

V cestnem omrežju, ki ga sestavljajo občinske in državne ceste od najnižje do najvišje kategorije, se javna cesta določene kategorije ne sme priključevati na cesto nižje kategorije, ampak le na cesto sebi enake ali višje kategorije. Merila za določitev kategorije javne ceste so vrednostno in/ali opisno določene povezovalne funkcije in prometnotehnične lastnosti, značilne za posamezno kategorijo javnih cest. Kategorija javne ceste se določi glede na izpolnjena merila o povezovalnih funkcijah in prometnotehničnih lastnostih, ki jih ima ta cesta v primerjavi z zahtevanimi po posameznih kategorijah javnih cest.

Kadar ima dvoje ali več javnih cest, ki bi po merilih za določitev njihove kategorije lahko bile razvrščene v isto kategorijo državnih cest ali podkategorijo lokalnih cest, enako funkcijo povezovanja v prostoru, se pri njihovi kategorizaciji upoštevajo dodatna merila za določitev cestne povezave najvišje kategorije. Dodatna merila obsegajo vrednostno in/ali opisno določene prometnotehnične in voznodinamične lastnosti javne ceste,

prometnovarnostne lastnosti javne ceste in vplive cestnega prometa na okolje ob javni cesti.

Merila, ki jih mora izpolnjevati občinska cesta, da je lahko kategorizirana kot lokalna cesta, so:

- zbirna prometna funkcija ceste: združevanje prometa z javnih poti s ciljem njegovega združenega in neprekinjenega vodenja do cest enake ali višje kategorije;
- širina vozišča in cestišča: najmanj en prometni pas z razširitvami za izogibanje vozil, ki morajo biti zgrajene v odvisnosti od pregledne razdalje, vendar ne na večji razdalji od 500 m; širina enosmernega vozišča mora znašati najmanj 3 m, z obojestranskimi bankinami širine najmanj 0,50 m ali pločniki, tako da znaša skupna širina cestišča najmanj 4 m;
- utrjenost vozišča: v makadamski ali boljši izvedbi z utrjenostjo vozišča za osne obremenitve vozil najmanj 6 t.

Občinske ceste, ki ne izpolnjujejo meril za kategorizacijo med lokalne ceste, se kategorizirajo kot javne poti.

4.4 OBČINSKE CESTE IN OBČINSKE KOLESARSKE POTI V OBČINI DOMŽALE

Občinske ceste določi in kategorizira Občinski svet Občine Domžale na predlog župana/županje.

Predlog kategorizacije občinskih cest mora biti predhodno strokovno usklajen z Direkcijo Republike Slovenije za ceste po postopku, določenim s predpisom o merilih za kategorizacijo javnih cest.

Občinske ceste kategoriziramo na: lokalne ceste (s skrajšano oznako LC) in javne poti (s skrajšano oznako JP). Lokalne ceste v mestu Domžale in v naseljih z uvedenim uličnim sistemom se razvrščajo v naslednje podkategorije:

- na zbirne mestne ceste in zbirne krajevne ceste (s skrajšano oznako LZ) v mestu Domžale in v naseljih Rodica, Spodnje Jarše, Srednje Jarše, Zaboršt, Količevo, Prelog, Vir pri Domžalah in Dob;
- na mestne ceste in krajevne ceste (s skrajšano oznako LK) v mestu Domžale in v naseljih Rodica, Homec, Količevo, Spodnje Jarše, Zaboršt, Preserje pri Radomljah in Vir pri Domžalah;
- na javne poti (s skrajšano oznako JP)
- javne poti za kolesarje (s skrajšano oznako KJ).

Lokalne ceste so:

- ceste med naselji v Občini Domžale in ceste med naselji v Občini Domžale in naselji v sosednjih občinah;

- ceste v mestu Domžale in v naseljih z uvedenim uličnim sistemom, razvrščene v podkategorije.

Spominske poti, turistične poti, poti v parkovnih gozdovih in druge poti, ki niso zgrajene v skladu s predpisi o javnih cestah in so namenjene dostopu in ogledu naravnih, kulturnih in drugih spomenikov ali znamenitosti, niso občinske ceste.

Strokovno-tehnične, razvojne, organizacijske in upravne naloge za graditev, vzdrževanje in varstvo občinskih cest opravlja pristojen občinski upravni organ. Te obsegajo zlasti:

- izdelavo strokovnih podlag za strategijo razvoja in vzdrževanja občinskih cest in izdelavo osnutkov teh podlag,
- naloge v zvezi z rednim vzdrževanjem občinskih cest,
- naloge nadzora nad stanjem občinskih cest,
- izvajanje postopkov za oddajanje obnovitvenih del na občinskih cestah, za katere je predpisana izbira izvajalca na podlagi javnega naročila,
- izvajanje postopkov za izbiro koncesionarja za redno urejanje in vzdrževanje občinskih cest,
- naloge v zvezi z obnovitvenimi deli v občinske ceste,
- vodenje predpisanih evidenc o občinskih cestah (baza cestnih podatkov oziroma kataster cest, s katastrom prometne signalizacije),
- organiziranje štetja prometa na občinskih cestah in obdelave zbranih podatkov,
- spremljanje prometnih tokov na občinskih cestah in priprava predlogov sprememb njihove prometne ureditve in/ali prometne ureditve na državnih cestah, ki potekajo skozi Občino Domžale,
- naloge obveščanja javnosti o stanju občinskih cest in prometa na njih,
- vodenje upravnih postopkov, določenih z ukrepi za varstvo občinskih cest in za zavarovanje prometa na njih,
- priprava programov in organizacija izdelave raziskovalnih in razvojnih nalog za občinske ceste ter sodelovanje z Direkcijo Republike Slovenije za ceste in drugimi občinami pri pripravi in uresničevanju teh programov,
- izvajanje drugih nalog, določenih s tem odlokom in drugimi predpisi

Varstvo občinske ceste sestavljajo ukrepi, ki so potrebni zaradi zaščite ceste in varnosti njenih uporabnikov ter zaradi omejevanja dopustnih posegov v cesto in njen varovalni pas.

Če je občinska cesta v takem stanju:

- da promet po njej ni mogoč ali je mogoč samo promet posameznih vrst vozil,
- da bi promet posameznih vrst vozil škodoval tej cesti ali
- če to terjajo drugi utemeljeni razlogi, ki se nanašajo na zavarovanje ceste in varnost prometa na njej (npr. posebne razmere zaradi snega, poledice, odjuge, močnega

vetra, poškodb ceste zaradi naravnih in drugih nesreč in podobno), lahko pristojen občinski upravni organ s sklepom začasno, najdalj za čas enega leta, prepove ali omeji promet vseh ali posameznih vrst vozil na tej cesti ali njenem delu ali zmanjša dovoljeno skupno maso, osno obremenitev ali dimenzije vozil, dokler so razlogi za takšen ukrep.

Pristojen občinski upravni organ mora o ukrepih, ki jih utemeljujejo razlogi iz prve ali druge alineje prejšnjega odstavka, obvestiti policijo in javnost.

Ukrepe, ki jih utemeljujejo razlogi iz tretje alineje drugega odstavka tega člena, lahko izvedeta tudi koncesionar in vodja intervencije ob naravnih in drugih nesrečah. O teh ukrepih se mora nemudoma obvestiti policija in javnost.

Nadzorstvo občinskih cest opravlja inšpektorat občine Domžale, ki je prekrškovni organ, ki ima pravice in dolžnosti:

- nadzorovati opravljanje rednega vzdrževanja in odrediti odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti,
- nadzorovati izvajanje ukrepov za varstvo cest in prometa na njih ter ustaviti vsa dela na cesti, ki se opravljajo brez dovoljenja ali v nasprotju z njim,
- odrediti odpravo pomanjkljivosti in nepravilnosti na cesti, ki ogrožajo varnost prometa,
- v nujnih primerih, ko bi bila ogrožena varnost prometa na cesti ali bi lahko nastala škoda na njej, odrediti začasne ukrepe, da se odvrne nevarnost ali prepreči škoda,
- odrediti ukrepe za zagotovitev polja preglednosti,
- nadzorovati izvajanje predpisanih pogojev pri posegih v varovalnem pasu ceste,
- odrediti začasno prepoved prometa na novi, rekonstruirani ali obnovljeni cesti, ki še ni pregledana in prevzeta v upravljanje.

Rok za pritožbo zoper odločbo je 8 dni od dneva njene vročitve. Pritožba zoper odločbo, izdano na podlagi druge, četrte in sedme alineje ne zadrži njene izvršitve.

V zadevah iz druge, četrte in sedme točke prvega odstavka tega člena, ko je zaradi neposredne ogroženosti občinske ceste ali varnosti prometa na njej ogrožena tudi varnost udeležencev v prometu, občinski inšpektor lahko odloči po skrajšanem postopku brez zaslišanja strank. V nujnih primerih lahko občinski inšpektor odloči tudi ustno ter odredi, da se odločba izvrši takoj.

Če občinski inšpektor pri koncesionarju ugotovi pogoste kršitve obveznosti pri izvajanju rednega vzdrževanja občinskih cest kot javne službe, lahko poda koncedentu, utemeljen predlog za uveljavitev sankcij, določenih s koncesijsko pogodbo.

Pregled občinskih cest

V sistemu vzdrževanja in upravljanja javnih prometnih površin v občini Domžale je skupaj 235,083 km občinskih javnih in sicer:

- Lokalne ceste (LC)	75,568 km
- Zbirne mestne in zbirne krajevne ceste (LZ)	17,295 km
- Mestne in krajevne ceste (LK)	9,133 km
- Javne poti (JP)	119,09 km
- Javne poti za kolesarje (KJ)	13,997 km

5 VZDRŽEVANJE IN UPRAVLJANJE CEST

5.1 KATEGORIJE VZDRŽEVANJA IN UPRAVLJANJA CEST

Javna služba vzdrževanja in upravljanja občinskih cest v občini Domžale na podlagi Odloka o pogojih, postopkih in merilih za podelitev koncesije na področju opravljanja gospodarske javne službe urejanje in vzdrževanje občinskih cest zajema:

- pregledniško službo;
- redno vzdrževanje prometnih površin;
- redno vzdrževanje bankin;
- redno vzdrževanje odvodnavanja;
- redno vzdrževanje brežin;
- redno vzdrževanje vertikalne signalizacije in opreme;
- redno vzdrževanje horizontalne signalizacije;
- redno vzdrževanje cestnih naprav in objektov;
- zagotavljanje preglednosti;
- čiščenje cest, hodnikov za pešce, prometnih površin;
- intervencijski ukrepi;
- vzdrževanje in ažuriranje katastra in banke cestnih podatkov

5.2 REDNO VZDRŽEVANJE

Redno vzdrževanje se izvaja v skladu z izvedbenim programom vzdrževanja. Izvajalec rednega vzdrževanja je dolžan o svojem delu voditi evidenco, iz katere mora biti razvidno, kdaj in katera dela so bila opravljena, obseg in trajanje teh del, potrošnja materialov, uporabljena delovna sila in mehanizacija ter drugi pomembni podatki o opravljenih delih. Redna vzdrževalna dela se praviloma opravljajo v času manjšega prometa in po možnosti brez omejitev prometa.

Zbiranje podatkov o stanju in prevoznosti cest ter obveščanje javnosti o pogojih za odvijanje prometa organizira strokovna služba. Zagotovljeno mora biti sprotno obveščanje javnosti, kadar se zaradi vremenskih razmer, vzdrževalnih del na cesti, naravnih ali prometnih nesreč ali drugih dogodkov spremenijo pogoji za odvijanje prometa.

5.3 PREGLEDNIŠKA SLUŽBA

Redno vzdrževanje se izvaja v skladu z izvedbenim programom vzdrževanja. Izvajalec rednega vzdrževanja je dolžan o svojem delu voditi evidenco, iz katere mora biti razvidno, kdaj in katera dela so bila opravljena, obseg in trajanje teh del, potrošnja

materialov, uporabljena delovna sila in mehanizacija ter drugi pomembni podatki o opravljenih delih. Redna vzdrževalna dela se praviloma opravljajo v času manjšega prometa in po možnosti brez omejitev prometa.

Pregledniška služba opravlja preglede cest najmanj:

- trikrat dnevno na avtocestah in hitrih cestah,
- enkrat dnevno na glavnih cestah, glavnih mestnih cestah in drugih cestah s PLDP > 4000,
- dvakrat tedensko na regionalnih, zbirnih mestnih ali krajevnih cestah,
- enkrat tedensko na lokalnih cestah, mestnih ali krajevnih cestah.

Na cestah nižjih kategorij in cestah, ki so prometno obremenjene le v omejenih časovnih obdobjih (na primer: kolesarske poti, turistične ceste, ceste, ki so v zimskem obdobju zaprte), pogostost pregledov določi strokovna služba glede na pomen ceste, prometne obremenitve, geografsko-klimatske razmere ter druge posebne razmere. V obdobjih neugodnih vremenskih razmer in v drugih primerih, ki lahko ogrožajo cesto ali promet na njej, je treba pogostost in obseg pregledov prilagoditi razmeram. Pregled se opravi takoj, ko to omogočajo vremenske razmere ali ko preneha nevarnost, zaradi katere je lahko ogrožena varnost preglednika. Pregledniška služba je dolžna najmanj enkrat mesečno pregledati cestne objekte, pri čemer je treba preveriti zlasti elemente, ki so bistvenega pomena za stabilnost, funkcionalnost in trajnost objekta ter varnost prometa.

5.4 NADZOR NAD STANJEM CEST

Nadzor nad stanjem cest zagotavljata strokovna služba z rednimi in izrednimi pregledi cest ter izvajalec rednega vzdrževanja s pregledniško službo. Posebej se pregled ceste lahko opravi tudi na podlagi opozorila ali zahteve inšpekcije za ceste ali policije. Strokovna služba zbira podatke s pregledov cest ter na predpisani način vodi evidenco o stanju cest. Ugotovitve s pregledov cest so osnova za določanje potrebnih vzdrževalnih ukrepov.

Redni pregledi cest se izvajajo periodično v skladu z razporedom, določenim z izvedbenim programom vzdrževanja. Rezultat rednega pregleda je poročilo o stanju pregledanega dela ceste in predlog o potrebnih vzdrževalnih ukrepih. Na zahtevo strokovne službe je pri rednih pregledih dolžan sodelovati tudi predstavnik izvajalca rednega vzdrževanja.

Vrste rednih pregledov so:

- sezonski pregledi cest,
- letni pregledi cestnih objektov,
- glavni pregledi cestnih objektov.

Letni in glavni pregledi cestnih objektov se nanašajo na objekte svetlih razpetih 5 m in več.

Sezonski pregledi cest se opravljajo dvakrat letno, in sicer po koncu zimskega obdobja (marec–maj) in jeseni (september–november). Preverita se stanje cest in obseg poškodb, pri čemer se za ugotavljanje obsega poškodb izvajajo tudi meritve.

Jekleni in leseni premostitveni objekti se pregledajo najmanj enkrat letno, drugi cestni objekti pa najmanj enkrat na dve leti.

Pregledajo se vsi dostopni deli objekta, pri čemer se glede na ugotovitve pregleda ali pa na predhodno zahtevo inšpekcije za ceste ali strokovne službe izvedejo tudi meritve in preizkusi.

Glavni pregledi cestnih objektov se opravljajo najmanj enkrat na šest let. Podrobno se pregledajo vsi deli objekta in izvedejo meritve in preizkusi. Izvajalec pregleda je dolžan odpraviti poškodbe zaradi preizkusov.

Izredni pregledi cest se opravljajo:

- ob ali takoj po dogodkih, kot so narvane nesreče, težje prometne nesreče, požar, eksplozije, posedanje ali drsenje terena, izredni prevozi ter drugi izredni dogodki, ki vplivajo na cesto,
- ob pojavu nenadnih večjih poškodb posameznih elementov ceste,
- pri ugotavljanju sposobnosti ceste za prevzemanja dodatnih ali izrednih obremenitev,
- pred potekom garancijske dobe za cesto.

Strokovna služba določi vsebino in obseg izrednega pregleda ter imenuje komisijo za opravljanje pregleda. Komisija o svojih ugotovitvah sestavi poročilo s predlogom o potrebnih ukrepih.

5.5 REDNO VZDRŽEVANJE PROMETNIH POVRŠIN

Redno vzdrževanje prometnih površin, ki so sestavni del javne ceste, obsega čiščenje teh površin ter popravila lokalnih poškodb, kot so: krpanje udarnih jam in mrežastih razpok oziroma polaganje asfaltne prevleke, kjer je to racionalnejše, zalivanje posameznih razpok, stikov in reg, rezkanje zglajenih asfaltnih površin ali posipanje s peskom ter popravila drugih podobnih poškodb. Prometne površine morajo biti vzdrževane tako, da je omogočen varen in neoviran promet. Poškodbe prometnih površin se praviloma popravljajo z enakim materialom, iz katerega je obstoječa konstrukcija. Izjemoma, kadar zaradi neugodnih vremenskih ali drugih okoliščin to ni možno, se lahko poškodbe začasno popravijo tudi z drugim primernim materialom.

5.6 REDNO VZDRŽEVANJE BANKIN

Kota bankine ne sme biti višja od kote roba vozišča niti ne nižja več kot 3 cm. Prečni naklon bankine mora omogočati odtok vode z vozišča in ne sme biti manjši kot 4% in ne večji kot 10%. Bankina mora biti poravnana in utrjena. Vidne in dostopne morajo biti prometna signalizacija in oprema ter cestne naprave in ureditve na bankinah.

5.7 REDNO VZDRŽEVANJE ODVODNJAVANJA

Z območja ceste mora biti omogočen odtok površinskih in talnih voda. Preprečeno mora biti pritekanje vode in nanašanje naplavin z brežin ter cestnih priključkov na vozišče. Naprave za odvodnjavanje je treba vzdrževati in čistiti tako, da ne puščajo, da na njih ali v njih voda ne zastaja in da je z vseh sestavnih delov ceste zagotovljeno regulirano odvajanje vode.

5.8 REDNO VZDRŽEVANJE BREŽIN

Brežine usekov, zasekov in nasipov morajo biti vzdrževane tako, da sta zagotovljena določen nagib in oblika, da se na njih stalno utrjuje ali odstranjuje nestabilni material ter da so tehnične in biološke zaščitne ureditve (zaščitna vegetacija, zaščitne mreže ter druge naprave in ureditve za zadrževanje nestabilnega materiala) v takšnem stanju, da je zagotovljeno učinkovito zavarovanje brežin in ceste.

5.9 REDNO VZDRŽEVANJE PROMETNE SIGNALIZACIJE IN OPREME

Redno vzdrževanje prometne signalizacije in opreme obsega čiščenje ter dopolnitve, nadomestitve ali popravila dotrajane, poškodovane, pomanjkljive ali izginule prometne signalizacije in opreme ter njihovih nosilnih konstrukcij. Prometna signalizacija in oprema na cestah morata biti redno vzdrževani tako, da je zagotovljeno njuno brežhibno delovanje in vidnost ter da izpolnjujeta zahteve Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 30/98) in predpisov o prometni signalizaciji ter opremi cest.

5.10 REDNO VZDRŽEVANJE CESTNIH NAPRAV IN UREDITEV

Cestne naprave in ureditev morajo biti vzdrževane tako, da je zagotovljeno njihovo brežhibno delovanje in omogočena normalna uporaba. Vzroke, ki to preprečujejo, je treba nemudoma odpraviti. Če to ni mogoče, pa izvesti ustrezne začasne rešitve in ustrezne zavarovalne ukrepe. Posebne naprave in kontrolni sistemi, ki so vgrajeni v cesto in so namenjeni urejanju in nadzoru prometa, nadzoru nad stanjem ceste, meritvam, obveščanju, pobiranju cestnine, telekomunikacijske naprave, energetske kabli, prezračevalne, zaščitne in varnostne naprave ter ureditve in naprave na počivališčih, morajo biti vzdrževani v skladu z navodili in predpisi za delovanje teh naprav.

5.11 REDNO VZDRŽEVANJE VEGETACIJE

Na površinah, ki so sestavni del ceste, se vegetacijo kosi, obrezuje in seka najmanj v takem obsegu, da sta zagotovljena prost profil ceste in predpisana preglednost, hkrati pa morata biti omogočena tudi pregled in dostop do cestnih objektov, vidne in dostopne pa morajo biti tudi: prometna signalizacija, prometna oprema ter cestne naprave in ureditve. Vzdrževati je treba tudi cesti bližnja drevesa, ki lahko ogrožajo cesto in promet

na njej. Na cestnih površinah izven območja cestišča se kosi najmanj enkrat letno. Vegetacijo se mora vzdrževati v skladu s pravili stroke. Okolju neprijaznih sredstev za zatiranje rasti vegetacije ni dovoljeno uporabljati.

5.12 ZAGOTAVLJANJE PREGLEDNOSTI

Polja preglednosti, določena s preglednim trikotnikom in pregledno bermo, morajo biti vzdrževana tako, da je zagotovljena s predpisom določena preglednost. Izjemoma, če to ni mogoče, pa tako, da je, glede na terenske razmere, zagotovljena največja možna preglednost.

5.13 ČIŠČENJE CEST

Vsi sestavni deli ceste se čistijo tako, da se odstrani vse, kar lahko negativno vpliva na varnost prometa, funkcionalnost in urejen videz ceste ter varovanje okolja.

5.14 REDNO VZDRŽEVANJE CESTNIH OBJEKTOV

Cestni objekti se redno vzdržujejo tako, da se na objektu in prostoru okoli objekta pravočasno ugotovijo in odpravijo vzroki, ki lahko negativno vplivajo na stabilnost, funkcionalnost in trajnost objekta ter varnost prometa.

Med dela rednega vzdrževanja cestnih objektov sodi zlasti čiščenje:

- prometnih površin in prometne opreme na objektu,
- prostora neposredno okoli objekta,
- ležišč, dilatacij, členkov in drugih dostopnih delov objekta,
- naprav za odvodnjavanje,
- naplavin, nanosov in drugega materiala, ki lahko ogroža objekt ali promet,
- poškodb prometnih površin (krpanje udarnih jam, zalivanje razpok, rezkanje neravnin),
- posameznih manjših poškodb na konstrukcijskih delih objekta (krpanje odkruškov, zapolnjevanje fug, popravila zaščitne plasti armature itd.),
- protikorozijske zaščite,
- hidroizolacije in odvodnjavanja,
- izpodjedenih delov stebrov, opornih in podpornih konstrukcij.

5.15 INTERVENCIJSKI UKREPI

Izvajalec rednega vzdrževanja je dolžan organizirati dežurno službo in delovne skupine za izvajanje intervencijskih ukrepov zaradi izrednih dogodkov na cesti. O izvajanju intervencijskega ukrepa in vzrokih zanj je dolžan takoj obvestiti strokovno službo. Kadar je ogrožen ali oviran promet, pa tudi policijo.

Pri naravnih nesrečah, kot so: neurje, poplava, plaz, potres, žled in podobno, pri težjih prometnih nesrečah in drugih izrednih dogodkih ali pa na zahtevo policije, je izvajalec rednega vzdrževanja dolžan nemudoma odpraviti vzroke (poškodbe ceste, ovire na cesti), zaradi katerih je oviran ali ogrožen promet ali zaradi katerih lahko pride do hujših poškodb ceste in večje materialne škode.

Če to ni mogoče, je dolžan:

- označiti ovire in zavarovati promet s predpisano prometno signalizacijo,
- izvesti nujne ukrepe za zavarovanje ceste,
- vzpostaviti prevoznost, če je to možno.

5.16 BANKA CESTNIH PODATKOV

Banka cestnih podatkov vsebuje osnovne tehnične podatke o elementih cest. Namenjena je vodenju, analiziranju in posredovanju podatkov o občinskih javnih cestah. Podatki, zajeti v Banki cestnih podatkov, so potrebni tako lastniku kakor tudi vzdrževalcu in ne nazadnje tudi projektantom ter drugim akterjem, ki kakorkoli posegajo v cestno mrežo. Z zajemom čim več podatkov lahko izvedemo učinkovitejše evidentiranje, kvalitetno planiranje in izvajanje vzdrževanja cest ter tudi planiranja prometa. Banka cestnih podatkov vsebuje osnovne podatke o posamezni cesti, vključujoč:

- dolžino ,
- širino,
- propuste,
- število jaškov,
- avtobusna postajališča,
- talno in vertikalno prometno signalizacijo,
- vrsto vozišča,
- zaščitne ograje,
- število svetilk javne razsvetljave

6 STROŠKI VZDRŽEVANJA IN UPRAVLJANJA OBČINSKIH JAVNIH CEST

6.1 SITUACIJA VZDRŽEVANJA IN UPRAVLJANJA OBČINSKIH JAVNIH CEST

Podjetje Grasto d.o.o. kot izvajalec javne službe, mesečno posreduje situacijo vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest. V njej navede skupno mesečno obveznost celotnega vzdrževanja in upravljanja občinskih cest v preteklem mesecu z natančno rekapitulacijo in opisom del. Na podlagi mesečne situacije se koncesionarju plača mesečni znesek vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest.

6.2 GRADBENI DNEVNIK

Gradbeni dnevnik je posebni obrazec, ki ga izvajalec (koncesionar) dnevno izpolnjuje in v njem navede vsa dela, posege in ukrepe, ki jih je opravil na določeni dan. Gradbeni dnevnik posreduje koncedentu, ki na podlagi gradbenega dnevnika in mesečne situacije ugotovi opravljena dela in preveri zaračunane stroške s strani izvajalca. Na prvi strani gradbenega dnevnika odgovorna oseba navede:

- začeta dela,
- končana dela,
- število delavcev,
- število delovnih ur,
- sporočila, ugotovitve, navodila, skice in opombe.

Drugi del gradbenega dnevnika pa sestavlja knjiga izmer, kjer so natančneje opredeljene oziroma izračunane posamezne količine porabljenega materiala in delovnih ur.

6.3 PREGLED STROŠKOV

Na podlagi mesečnih situacij, ki jih koncesionar posreduje občini Domžale v plačilo predstavljam stroške po kategorijah vzdrževanja:

Tabele 1: Pregled stroškov po kategorijah

LETO	MAKADAMSKE CESTE	% PORAST	ČIŠČENJE CEST	% PORAST
2005	195.912,03	-	91.028,49	-
2006	259.542,09	24,5	107.120,41	15,02
2007	388.290,01	33,16	206.550,11	48,14
2008	383.566,90	-1,2	236.588,59	12,7
SKUPAJ	1.227.311,03		641.287,60	

LETO	PROMETNA SIGNALIZACIJA	% PORAST	SANACIJA ASFALJNIH POVR	%PORAST
2005	93.016,37	-	25.258,30	-
2006	124.233,55	25,13	86.354,89	70,75
2007	111.748,65	-10,05	63.910,73	-25,9
2008	96.213,67	-13,9	61.218,90	-4,22
SKUPAJ	425.212,24		236.742,82	

LETO	SANACIJA ROBNIKOV	% PORAST	KOŠNJA TRAVE	% PORAST
2005	42.036,75	-	27.742,99	-
2006	81.780,60	48,60	34.333,51	19,19
2007	46.385,26	-43,28	40.292,55	14,79
2008	19.652,13	-57,64	51.763,32	22,16
SKUPAJ	189.854,74		154.132,37	

LETO	DRUGI IZVAJALCI	% PORAST	NADZOR IN VZDRŽEVANJE	% PORAST
2005	77.828,80	-	17.767,66	-
2006	10.739,49	-86,21	8.912,48	- 49,84
2007	2.223,00	-79,30	3.583,99	- 59,79
2008	61.104,83	96,37	4.040,15	11,29
SKUPAJ	151.896,12		34.304,28	

Vir: Lastni

6.4 ANALIZA STROŠKOV

6.4.1 Vzdrževanje makadamskih cest in bankin

Vzdrževanje makadamskih cest in bankin zajema:

- krpanje udarnih jam,
- gramoziranje vozišč
- profiliranje vozišča
- popravilo izboklin
- protiprašno škropljenje
- čiščenje, popravila, utrjevanje in uravnavanje bankin

Stroški vzdrževanja makadamskih cest in bankin:

Leto 2005	195.912,03 €
Leto 2006	259.542,09 €
Leto 2007	388.290,01 €
Leto 2008	383.566,90 €
Skupaj	1.227.311,03 €

Vzdrževanje makadamskih cest in bankin, ki jih je v občini Domžale skoraj 30 km, predstavlja najvišji strošek med celotnimi stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest, in sicer kar 40% vseh stroškov v obdobju štirih let.

Leta 2005 je strošek vzdrževanja makadamskih cest in bankin znašal 195.912,03 €, leta 2006 se je ta strošek povečal za 24,5% v primerjavi s prejšnjim letom in znašal 259.542,09 €. Leta 2007 se je strošek vzdrževanja makadamskih cest in bankin, v primerjavi z letom 2006, povečal za 33,16% in znašal 388.290,01 €. V naslednjem letu 2008 pa se je strošek, glede na leto 2007, rahlo znižal, in sicer za 1,2%, in znašal 383.566,90 €.

V obdobju štirih let je strošek vzdrževanja makadamskih cest in bankin skupno znašal 1.227.311,03 €.

6.4.2 Čiščenje cest

Čiščenje cest zajema:

- Pometanje cest, hodnikov za pešce in ostalih prometnih površin
- Odstranjevanje vsega, kar lahko negativno vpliva na varnost prometa

Stroški čiščenja cest:

Leto 2005	91.028,49 €
Leto 2006	107.120,41 €
Leto 2007	206.550,11 €
Leto 2008	236.588,59 €
Skupaj	641.287,60 €

Strošek čiščenja cest je drugi najvišji strošek med celotnimi stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v obdobju štirih let ter predstavlja skoraj 21% celotnih stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v obdobju štirih let.

Leta 2005 je strošek pometanja cest znašal 91.028,49 €, naslednje leto se je ta strošek povečal za 15,02% in znašal 107.120,41 €. Leta 2007 je strošek znašal 206.550,11 €, kar je 48,14% več od leta 2006. Leta 2008 se je strošek, v primerjavi s predhodnim letom, povečal še za dodatnih 12,7% in znašal 236.588,59.

Skupni strošek pometanja cest v obdobju štirih let je znašal 641.287,60. Strošek iz leta 2005, se je v primerjavi z letom 2008, povečal za 38,5%.

6.4.3 Prometna signalizacija

Vzdrževanje prometne signalizacije zajema:

- čiščenje signalizacije,
- popravilo poškodovane signalizacije,
- dopolnitev pomanjkljive signalizacije,
- popravilo svetlobnih signalnih naprav,
- popravilo nosilnih konstrukcij,
- zamenjavo dotrajane signalizacije,
- vzdrževanje talnih oznak,
- popravilo površinske zaščite,
- čiščenje in popraviljanje prometne opreme,
- protikorozijsko zaščito,
- pleskanje,

- vzdrževanje osvetlitev

Stroški vzdrževanja prometne signalizacije:

Leto 2005	93.016,37 €
Leto 2006	124.233,55 €
Leto 2007	111.748,65 €
Leto 2008	96.213,67 €
Skupaj	425.212,24 €

Strošek vzdrževanja prometne signalizacije predstavlja tretji najvišji strošek vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest ter je v obdobju štirih let skupno znašal 425.212,24 €. Najvišji je bil strošek v letu 2006, najnižji pa leta 2004. Najvišja porast stroška je bila leta 2006, saj se je strošek vzdrževanja prometne signalizacije povečal za 25,13% v primerjavi z letom 2005, v naslednjih dveh letih se je strošek zniževal.

6.4.4 Sanacija asfaltnih površin

Sanacija asfaltnih površin zajema:

- krpanje udarnih jam s hladno ali vročo zmesjo ali asfaltno prevleko,
- krpanje mrežastih razpok,
- popravilo neravnin (vdori, izbokline),
- zalivanje reg in razpok,
- ohrabljevanje obrabne plasti (rezkanje, posipanje),
- popravilo sredinskega stika,
- krpanje vozišča

Stroški sanacije asfaltnih površin:

Leto 2005	25.258,30 €
Leto 2006	86.354,89 €
Leto 2007	63.910,73 €
Leto 2008	61.218,90 €

Skupaj **236.742,82 €**

Naslednji strošek vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest je sanacija asfaltnih površin, ki je v obdobju štirih let znašala 236.742,82 €. Leta 2005 je strošek sanacije asfaltnih površin znašal 25.258,30 €, naslednje leto pa se je povišal kar za 70% in znašal 86.354,89 €. V letih 2007 in 2008 se je ta strošek, v primerjavi z letom 2006, znižal skupaj za skoraj 30% in znašal leta 2007 63.910,73 €, leto kasneje pa 61.218,90 €.

6.4.5 Sanacija robnikov

Sanacija robnikov zajema:

- popravila robnikov,
- prekop za odvod vode,
- nadomestitev robnikov

Stroški sanacije robnikov:

Leto 2005 42.036,75 €

Leto 2006 81.780,60 €

Leto 2007 46.385,26 €

Leto 2008 19.652,13 €

Skupaj **189.854,74 €**

Stroški sanacije robnikov so v štirih letih znašali 189.854,74 € in bili najvišji leta 2006, saj so se, v primerjavi z letom 2005, povišali kar za dobrih 48%. V naslednjih dveh letih pa so se zmanjševali in v letu 2008 znašali samo 19.652,13 €, kar je več kot polovico manj kot leta 2007.

6.4.6 Košnja trave

Med stroške košnje trave oziroma stroške vzdrževanja vegetacije sodijo

- košnja na območju cestišča,
- strojno ali ročno odsekavanje in obrezovanje,
- košnja trave izven območja cestišča

Stroški košnje trave:

Leto 2005	27.742,99 €
Leto 2006	34.333,51 €
Leto 2007	40.292,55 €
Leto 2008	51.763,32 €
Skupaj	154.132,37 €

Stroški košnje trave skupaj znašajo 154.132,37 €. Najvišji so bili leta 2008, ko so znašali 51.763,32 €, nato pa so se iz leta v leto zviševali. Leta 2004 so znašali 27.742,99 €, naslednje leto so se povišali za približno 20% , leta 2007 še za slabih 15% - v primerjavi z letom 2006, in nato v letu 2008 še za dobrih 20%.

6.4.7 Drugi izvajalci

Med stroške drugih izvajalcev sodijo vsi stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest, katere za koncesionarja izvajajo drugi izvajalci, ki imajo sklenjeno pogodbo z koncesionarjem za opravljanje določenih del.

Stroški drugih izvajalcev so:

Leto 2005	77.828,80 €
Leto 2006	10.739,49 €
Leto 2007	2.223,00 €
Leto 2008	61.104,83 €
Skupaj	151.896,12 €

Stroški drugih izvajalcev so bili najvišji prvo leto izvajanja javne službe s strani podjetja Grasto d.o.o. Tako so v letu 2005 znašali 77.828,80 €, v naslednjih dveh letih je bilo doseženo bistveno znižanje stroškov, in sicer v letu 2006 kar za nekaj več kot 86%, kar je znašalo 10.739,49 €; leta 2007 pa, glede na leto 2006, še za skoraj 80%. V zadnjem letu so se stroški ponovno zvišali za več kot 96% - glede na prejšnje leto, in znašali 61.104,83 €.

6.4.8 Stroški nadzora in vzdrževanja cest

Stroški nadzora in vzdrževanja zajemajo:

- intervencijske ukrepe,
- označitev ovir,
- zavarovanje prometa,
- vzpostavitev prevoznosti,
- preglede in izvajanje nadzora

Stroški nadzora in vzdrževanja:

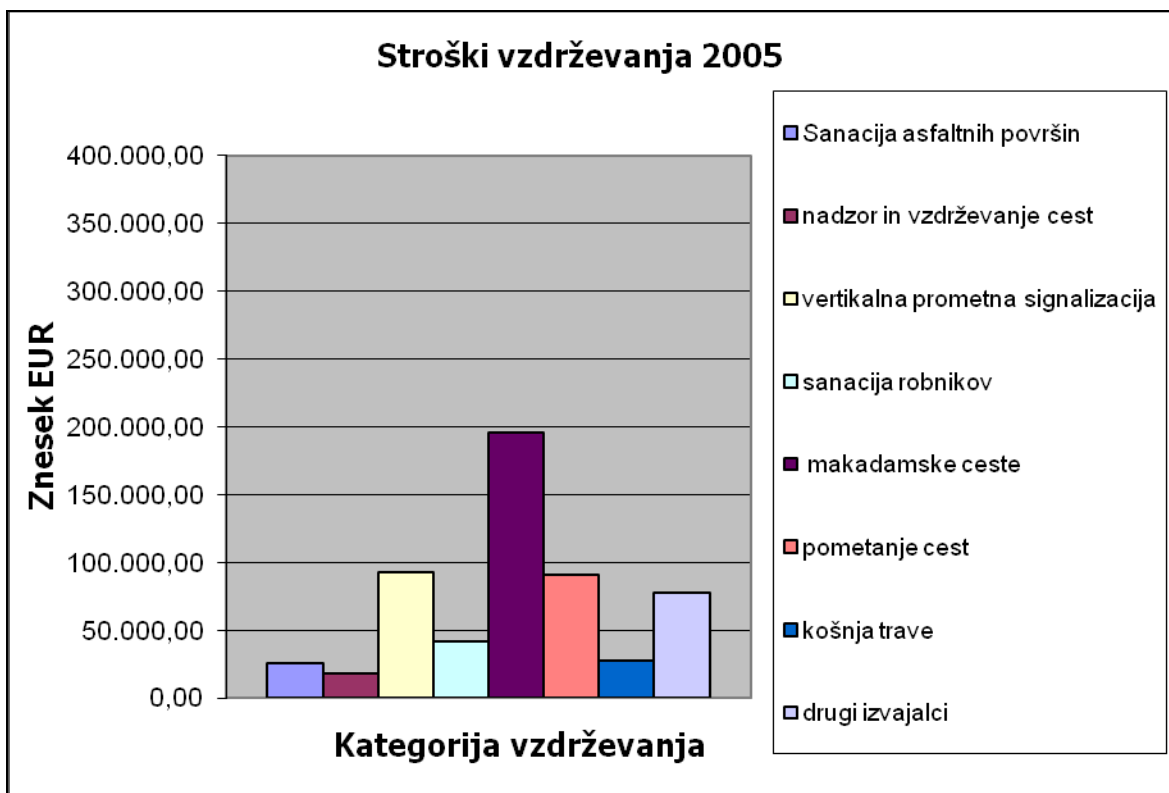
Leto 2005	17.767,66 €
Leto 2006	8.912,48 €
Leto 2007	3.583,99 €
Leto 2008	4.040,15 €
Skupaj	34.304,28 €

Stroški nadzora in vzdrževanja skupno predstavljajo najnižje stroške vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest. Leta 2005 so znašali 17.767,66 €, v naslednjih letih pa so padali, oziroma bili bistveno nižji kot prvo leto izvajanja javne službe. Leta 2006 so se stroški znižali za skoraj 50% - glede na začetno leto 2005. Tudi v letu 2007 so se stroški znižali za skoraj 60% glede na predhodne leto 2006. Malenkostna porast stroškov je bila ugotovljena ponovno leta 2008, saj so ti stroški znašali 4.040,15 € in bili za 11,3% višji od leta 2007.

6.4.9 Analiza stroškov po letih

Stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v letu 2005:

Graf 1: Stroški vzdrževanja 2005



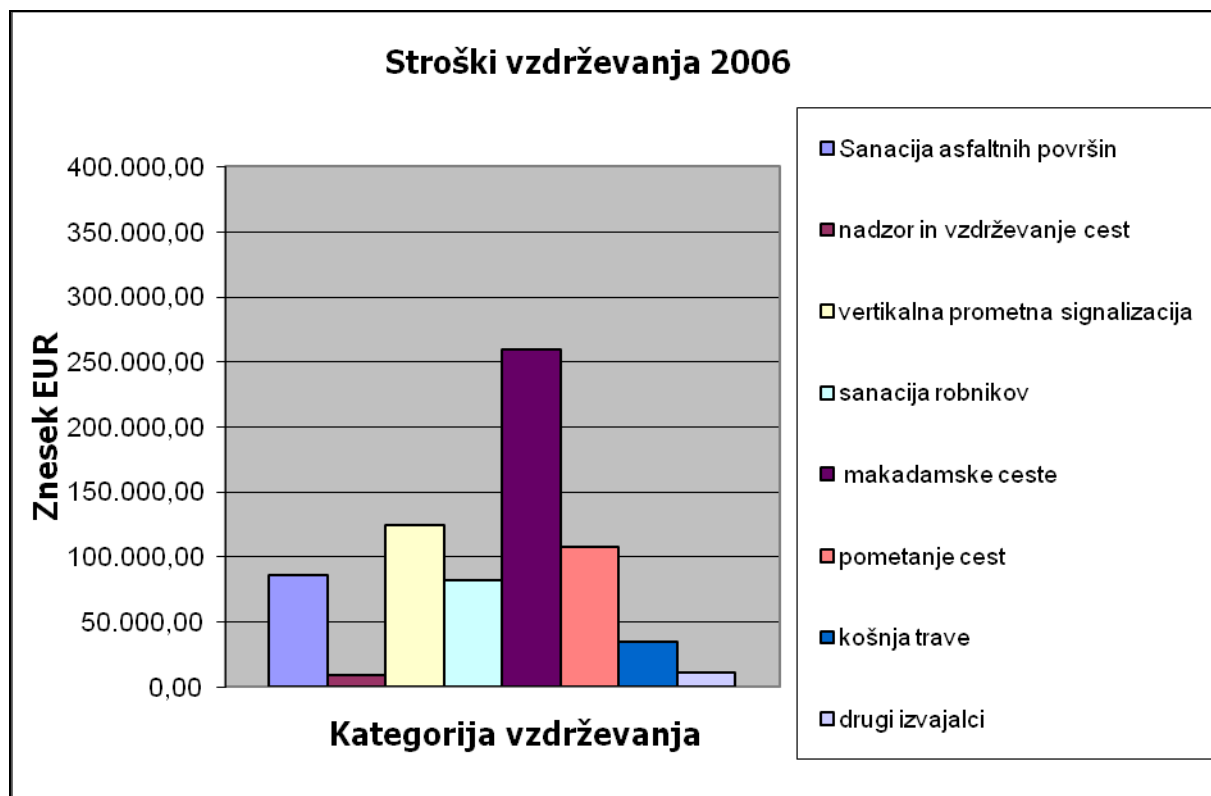
Vir: Lastni

Skupni stroški izvajanja javne službe vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale so leta 2005 znašali **570.591,39 €**. Najvišji med njimi so bili stroški vzdrževanja makadamskih cest in bankin v višini 195.912,03 € in predstavljajo nekaj več kot 34% celotnih stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale. Drugi po vrsti so stroški za vzdrževanje prometne signalizacije, ki so znašali 93.016,37 € oziroma 16,3% vseh stroškov. Na tretjem mestu so stroški pometanja cest, ki so znašali 91.028,49 €, ali povedano drugače, 15,9% vseh stroškov. Naslednji po vrsti so stroški drugih izvajalcev v višini 77.828,80 € oziroma 13,6% vseh stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v letu 2005. Sledijo stroški sanacije robnikov, ki so znašali 42.036,75 € ali 7,4% vseh stroškov, stroški košnje trave v višini 27.742,99 € ali 4,8%. Med najnižje stroške v letu 2005 sodijo stroški za sanacijo asfaltnih površin v znesku 25.258,30 € ali 4,4% vseh stroškov. Z manj kot 4% med

celotnimi stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale kot najnižji stroški sledijo stroški nadzora in vzdrževanja cest v višini 17.767,66 €.

Stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v letu 2006:

Graf 2: Stroški vzdrževanja 2006



Vir: Lastni

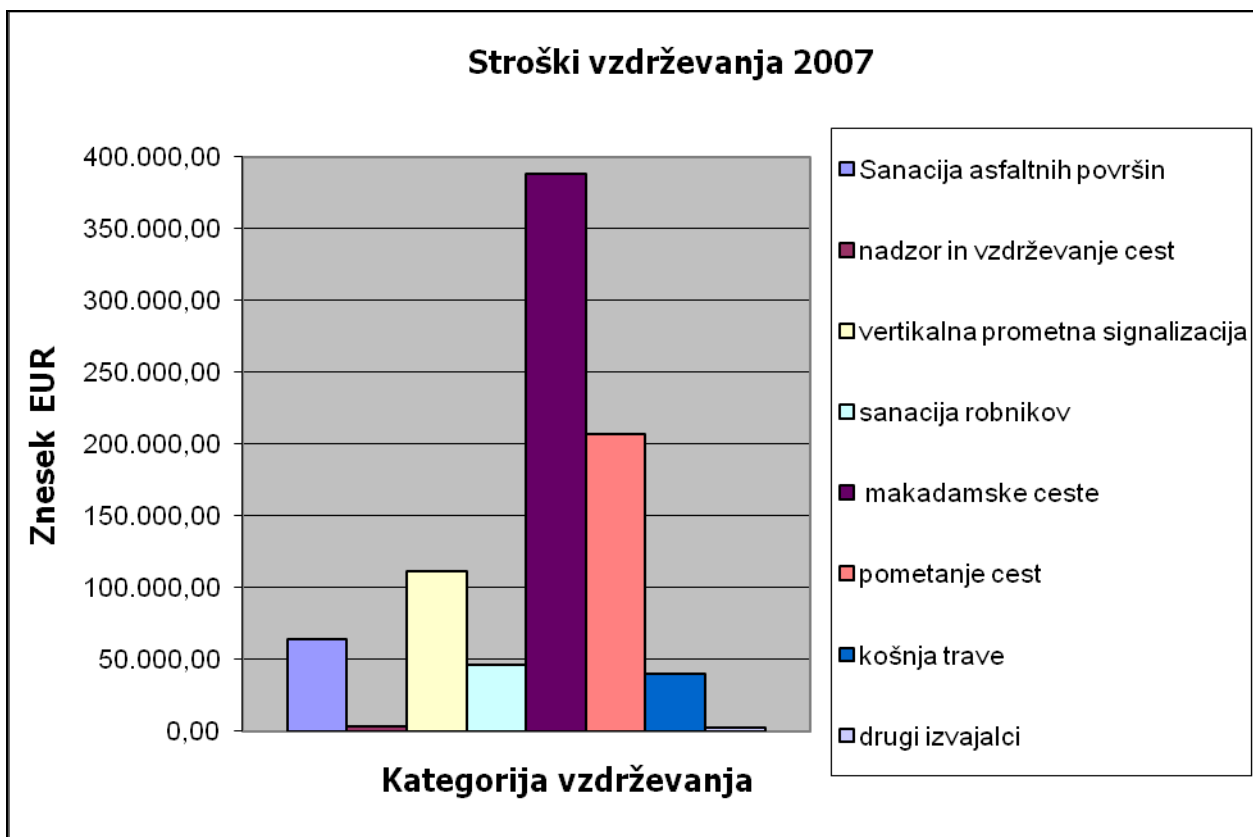
Skupni stroški izvajanja javne službe vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale so leta 2006 znašali **713.017,02 €**. Najvišji med njimi so bili stroški vzdrževanja makadamskih cest in bankin v višini 259.542,09 € in predstavljajo nekaj več kot 36% celotnih stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale. Drugi po vrsti so stroški za vzdrževanje prometne signalizacije, ki so znašali 124.233,55 € oziroma 17,4% vseh stroškov. Na tretjem mestu so stroški pometanja cest v višini 107.120,41 €, ali povedano drugače, 15 % vseh stroškov. Naslednji po vrsti so stroški sanacije asfaltnih površin, ki so znašali 86.354,89 € oziroma 12,1% vseh stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v letu 2006. Sledijo stroški sanacije robnikov v višini 81.780,60 € ali 11,5% vseh stroškov. Sledijo stroški košnje trave v višini 34.333,51 € ali 4,8%, med najnižje stroške v letu 2006 pa uvrščamo stroške

drugih izvajalcev v znesku 10.739,49 € ter stroške nadzora in vzdrževanja v višini 8.912,48 €. Oba stroška skupaj predstavljata manj kot 2% vseh stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v letu 2006.

Skupno so bili stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale leta 2006 večji za 142.425,63 €. Ugotavljamo, da so se od leta 2005 povišali za skoraj 20%.

Stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v letu 2007:

Graf 3: Stroški vzdrževanja 2007



Vir: Lastni

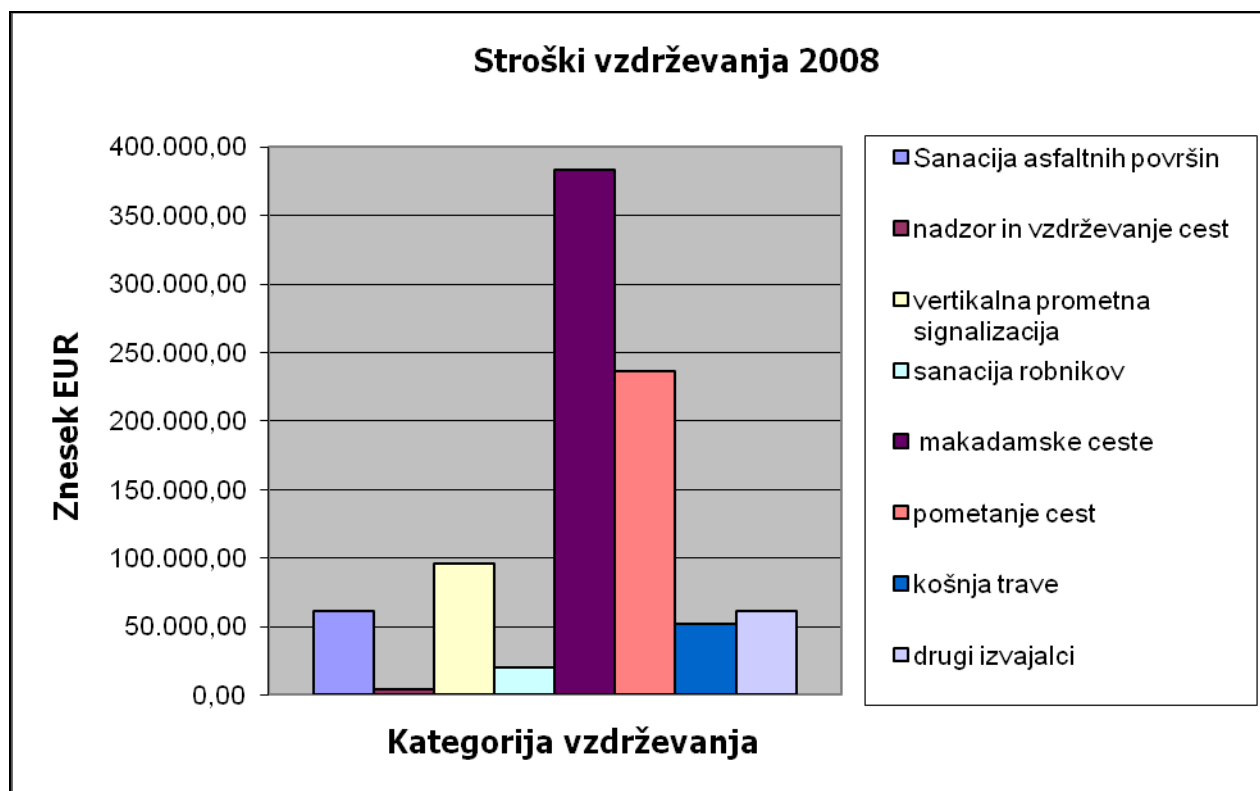
Skupni stroški izvajanja javne službe vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale so leta 2007 znašali **862.984,30 €**. Najvišji med njimi so bili stroški vzdrževanja makadamskih cest in bankin v višini 388.290,01 € ter predstavljajo skoraj 45% celotnih stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale. Drugi po vrsti so stroški pometanja cest, ki so znašali 206.550,11 € oziroma 23,9% vseh

stroškov. Na tretjem mestu so stroški za vzdrževanje prometne signalizacije v višini 111.748,65 €; ali povedano drugače, 12,9 % vseh stroškov. Naslednji po vrsti so stroški sanacije asfaltnih površin v višini 63.910,73 € oziroma 7,4 % vseh stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v letu 2007. Sledijo stroški sanacije robnikov, ki so znašali 46.385,26 € ali 5,4% vseh stroškov. Sledijo stroški košnje trave v višini 40.292,55 € ali 4,6%, med najnižje stroške v letu 2006 pa sodijo stroški nadzora in vzdrževanja občinskih javnih cest v znesku 3.583,99 € ter stroški drugih izvajalcev v višini 2.223,00 €. Oba stroška predstavljata manj kot 1% vseh stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale v letu 2007.

Skupno so bili stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale leta 2007 večji za 149.967,28 € od leta 2006, oziroma so se povišali za približno 17,4%.

Stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v letu 2008:

Graf 4: Stroški vzdrževanja 2008



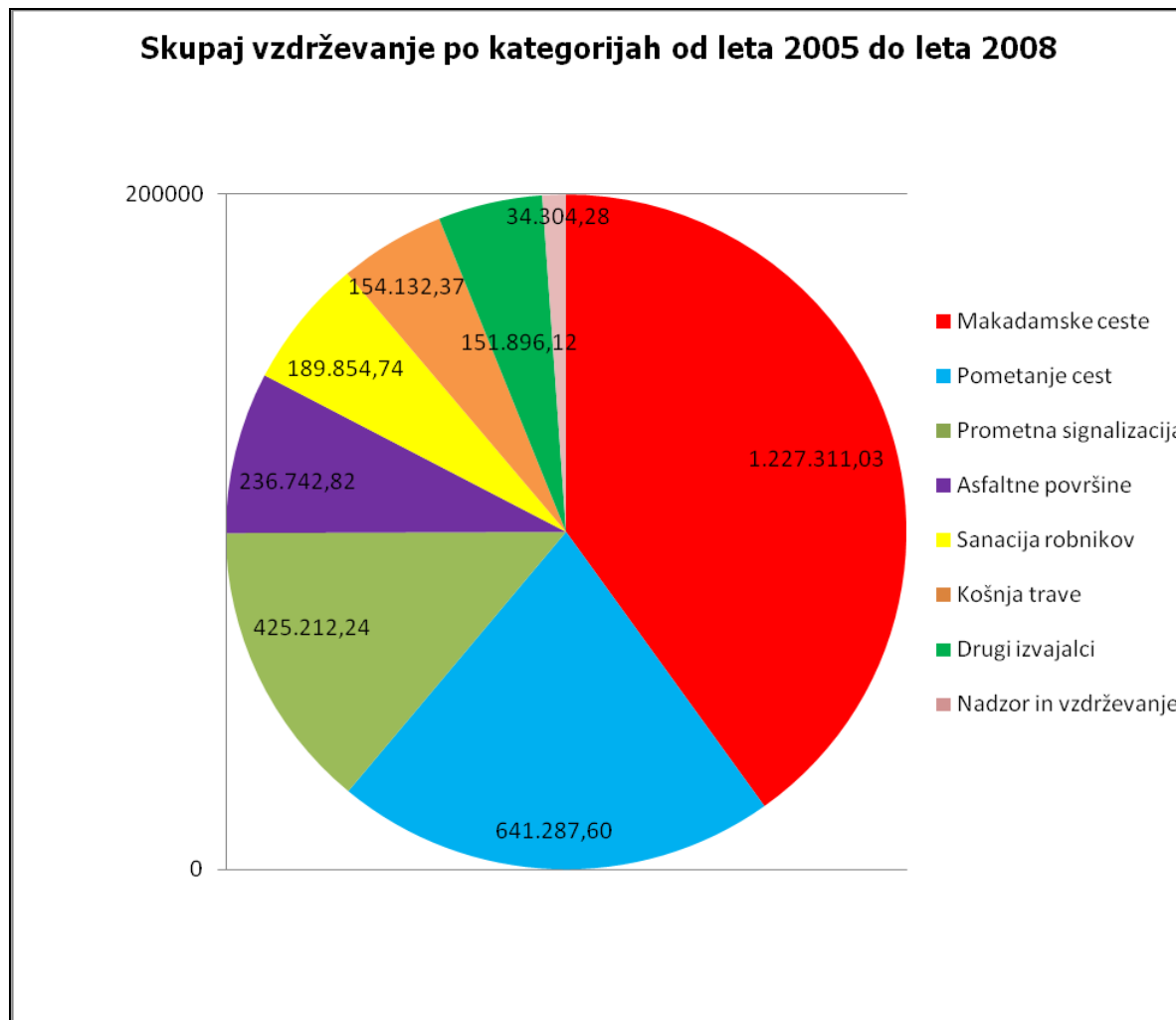
Vir: Lastni

Skupni stroški izvajanja javne službe vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale so leta 2008 znašali **914.148,49 €**. Najvišji med njimi so bili stroški vzdrževanja makadamskih cest in bankin v višini 383.566,90 € ter predstavljajo skoraj 42% celotnih stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale. Drugi po vrsti so stroški pometanja cest, ki so znašali 236.588,59 € oziroma 25,8% vseh stroškov. Na tretjem mestu najdemo stroške za vzdrževanje prometne signalizacije, ki so znašali 96.213,67 €, ali povedano drugače 10,5% vseh stroškov. Naslednji po vrsti so stroški sanacije asfaltnih površin v višini 61.218,90 € oziroma 6,7% vseh stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v letu 2008. Sledijo stroški drugih izvajalcev, ki so znašali 61.104,83 € ali 6,6% vseh stroškov. Sledijo še stroški košnje trave v višini 51.763,32 € ali 5,6%. Med najnižje stroške v letu 2006 pa sodijo stroški sanacije robnikov v znesku 19.652,13 €, kar je nekaj več kot 2% vseh stroškov. Sledijo še stroški nadzora in vzdrževanja cest v višini 4.040,15 € oziroma manj kot 1% vseh stroškov vzdrževanja ter upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale v letu 2008 .

Skupno so bili stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale leta 2008 večji za 51.164,19 € od leta 2007, oziroma so se povišali za približno 5,6%.

Stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest od leta 2005 do leta 2008:

Graf 5: skupaj vzdrževanje po kategorijah od leta 2005 do 2008



Vir: Lastni

Tabela 2: Skupaj stroški od leta 2005 do leta 2008

Makadamske ceste	1.227.311,03 €
Pometanje cest	641.287,60 €
Prometna signalizacija	425.212,24 €
Sanacija asfaltnih površin	236.742,82 €
Sanacija robnikov	189.854,74 €
Košnja trave	154.132,37 €
Drugi izvajalci	151.896,12 €
Nadzor in vzdrževanje	34.304,28 €
Celotni stroški	3.060.741,20 €

Vir: Lastni

Pregled stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v obdobju od leta 2005 do 2008 nam pokaže naslednje ugotovitve:

- Celotni skupni stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v štirih letih znašajo **3.060.741,20 €**.
- Največji delež celotnih skupnih stroškov predstavlja vzdrževanje makadamskih cest in bankin, ki je skupno v štirih letih znašalo **1.227.311,03 €**, kar predstavlja kar **40%** vseh stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v tem obdobju.
- Sledijo stroški pometanja cest, ki skupno v štirih letih znašajo **641.287,60 €**, kar predstavlja **21%** vseh stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale v tem obdobju.
- Na tretjem mestu pa so stroški vzdrževanja prometne signalizacije, ki skupno v štirih letih znašajo **425.212,24 €**. To predstavlja skoraj **14%** vseh stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale v tem obdobju.
- Ostali stroški predstavljajo preostalih **25%** vseh stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest občine Domžale v obdobju od leta 2005 do leta 2008.

7 ZAKLJUČEK

Vzdrževanje in upravljanje cest, bodisi občinskih bodisi državnih ali katerihkoli drugih, je služba, ki zahteva strokovnost, kakovost, sredstva in primerno pravno ureditev. Na kvaliteto, strokovnost, ekonomičnost in varnost cest vpliva veliko dejavnikov. V diplomski nalogi se poleg teh dejavnikov posvečam predvsem analizi stroškov za izvajanje obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale.

Na podlagi izračuna stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale v štiriletnem izvajanju javne službe s strani koncesionarja sem ugotovil, da velik oziroma prevelik strošek vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest predstavlja vzdrževanje makadamskih cest in bankin, saj v štiriletnem obdobju ta strošek predstavlja kar 40% vseh stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest. Podatek je presenetljiv predvsem zato, ker je od skupno 235,083 km občinskih javnih cest v občini Domžale le 30 km cest makadamskih, kar pomeni, da je strošek vzdrževanja 200 km preostalih cest bistveno nižji kot strošek majhnega dela makadamskih cest. Seveda je potrebno poudariti, da med ta strošek sodi tudi vzdrževanje bankin, ki so del asfaltiranih cest, vendar kljub temu si postavljam vprašanje, ali bi investicija v asfaltiranje makadamskih cest v prihodnosti znižala tako velik strošek vzdrževanja makadamskih cest in bankin.

Rešitev za kakovostno in strokovno vzdrževanje občinskih javnih cest v občini Domžale, ki bi hkrati zagotavljala tudi prometno varnost, verjetno ni enostavno najti. Najboljša rešitev je verjetno kombinacija različnih ukrepov - od investicij v cestno infrastrukturo (predvsem asfaltiranje preostanka makadamskih cest), preko temeljitejšega nadzora izvajanja javne službe vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest, do vzpostavitve večjega števila kolesarskih površin in pešpoti, ki jih nedvomno v občini Domžale primanjkuje, do preusmeritve prometa mimo stanovanjskih okolic in mestnega središča na obrobje, pa tudi do izboljšanja javnega prometa ter realizacijo ukrepov za umirjanje prometa.

Z zmanjšanjem tranzitnega prometa skozi mestno središče in stanovanjska območja na obrobja oziroma z izgradnjo obvoznic bi nedvomno preprečili hitro uničenje oziroma obrabo cest. Z investiranjem v asfaltiranje preostanka makadamskih cest bi znižali strošek vzdrževanja teh cest v občini Domžale, ki je hkrati tudi skoraj polovica vseh stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest.

Umirjanje prometa je še ena od možnih rešitev znižanja stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest, predvsem preko ukrepov, kot so: krožna križišča, ploščadi za umirjanje prometa in sprememba strukture vozne površine.

Več kolesarskih poti in poti za pešce bi ravno tako umirilo promet ter obrabo cest in hkrati zagotovilo prepotrebno enakovrednost pešcev ter kolesarjev v cestnem prometu, kjer so trenutno v zelo podrejenem položaju.

Izboljšanje javnega prometa je še ena od možnih rešitev zmanjšanja stroškov vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale.

Možnosti je torej veliko, vendar pa nobena od njih ne more biti realizirana brez volje, strokovnosti in tistega, kar je najpomembnejše – zagotovljenih finančnih sredstev za realizacijo teh ukrepov.

Ob pisanju diplomskega dela sem prišel do naslednjih sklepov:

Stroški vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale vsako leto naraščajo in predstavljajo prevelik strošek, kakovost opravljenih del pa ostaja enaka.

Stroške vzdrževanja in upravljanja se lahko v prihodnosti zmanjšajo z investicijami v cestno infrastrukturo, večjim nadzorom nad zagotavljanjem kakovosti, izboljšanjem javnega prometa, umirjanjem prometa.

Vsi ti ukrepi zahtevajo finančna sredstva in voljo odgovornih, vendar pa hkrati zagotavljajo večjo varnost v cestnem prometu, zmanjšanje stroškov vzdrževanja in upravljanja cest v prihodnosti ter zagotavljanje večje kakovosti.

V diplomski nalogi so analizirani stroški štiriletnega vzdrževanja in upravljanja občinskih javnih cest v občini Domžale. Upam, da bodo ugotovitve v diplomski nalogi in predlogi rešitev pomagali vodilnim, odgovornim in pristojnim pri iskanje ustreznih strokovnih in finančno sprejemljivih rešitev.

LITERATURA

1. ČAMPA, Margit. KODELA, Franci. MATAS, Sašo. ŠOLTES, Igor. ŠTULAR, Tadej. Zakon o javnem naročanju s komentarjem. Uradni list Republike Slovenije d.o.o., Ljubljana, 2007.
2. DJOKIČ, Danila. Pravne podlage koncesijskih razmerij. Gospodarski vestnik. 1998, številka 47, str. 65-67.
3. FERIČ, Aleš. Javno-zasebno partnerstvo: Delitev tveganj med partnerjema. Pravna praksa. 2005, leto 24, številka 15-16, GV založba, Ljubljana, str. 39/49.
4. KRANJC, Vesna. Zakon o javnih naročilih (ZJN-1) s komentarjem. GV založba, Ljubljana, 2001.
5. MUŽINA, Aleksij. Koncesije – pravna ureditev koncesij v Republiki Sloveniji in EU. Založniška hiša Primath, Ljubljana, 2004.
6. MUŽINA, Aleksij. Oblike javno-zasebnega partnerstva s poudarkom na statusnem pravu. Javna uprava, Ljubljana, 2006.
7. MUŽINA, Aleksij. VESEL, Tomaž. Zakon o javnem naročanju in Zakon o javnem naročanju na vodnem, energetske, transportnem področju in področju poštne storitev s pojasnili členov, pravom EU ter pravno prakso. Nebra d.o.o., Ljubljana, 2007.
8. MUŽINA, Aleksij. VESEL, Tomaž. Zakon o javnih naročilih s komentarjem. Primath, Ljubljana, 2004.
9. PIRNAT, Rajko. Koncesijska pogodba. Podjetje in delo. 2003, leto 29, številka 6/7, str. 1607-1618.

VIRI

1. Zakon o gospodarskih javnih službah. Ur. list RS, št. 32/93, 30/98, 127/06.
2. Zakon o javnih naročilih. Ur. list RS, št. 39/00, 102/00, 2/04, 36/04.
3. Zakon o javnem naročanju. Ur. list RS, št. 128/06, 16/08.
4. Zakon o javnih cestah. Ur. list RS, št. 29/97, 18/02, 50/02, 92/05, 33/06, 57/08.
5. Zakon o javno-zasebnem partnerstvu. Ur. list RS, št. 127/06.
6. Pravilnik o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja javnih cest. Ur. list RS, št. 62/98.
7. Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest. Ur. list RS, št. 49/97.
8. Odlok o pogojih, postopkih in merilih za podelitev koncesije na področju opravljanja gospodarske javne službe urejanje in vzdrževanje občinskih cest. Ur. vestnik občine Domžale, št. 5/04.
9. Odlok o občinskih cestah. Ur. vestnik občine Domžale, št. 12/05.
10. OBČINA DOMŽALE, Prometna študija občine Domžale. Domžale, 2005.
11. Občina Domžale. URL = »<http://www.domzale.si/index.php?S=1&Folder=6>« 15.5.2009.
12. Občina Domžale. URL = »<http://www.domzale.si/index.php?S=1&Article=2439>« 15.5.2009.
13. Podjetje Grasto d.o.o. . URL = »<http://www.grasto.si/>« 15.5.2009.
14. Podjetje Grasto d.o.o. . URL = »<http://www.grasto.si/Zgodovina.htm>« 15.5.2009.

IZJAVA O AVTORSKEM DELU IN NAVEDBA LEKTORJA

Podpisani, Gregor Rebolj, izjavljam, da je diplomsko delo moja avtorska stvaritev in dovoljujem njegovo objavo na spletnih straneh Fakultete za upravo.

Diplomsko delo je lektorirala Vera Vojska, predmetna učiteljica slovenskega jezika in zgodovine, 29. maja 2009.