



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTA' DI CAPODISTRIA



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

OBNOVA AVTOBUSNE POSTAJE

Junij 2018

Naziv investicijskega projekta:

Obnova avtobusne postaje v Kopru

Investitor in upravljavec investicijskega projekta:

Mestna občina Koper, Verdijska ulica 10, 6000 Koper, Boris Popovič, župan

Izdelaalec investicijske dokumentacije:

SITUAR d.o.o., Selo pri Robu 12, 1314 Rob, Mateja Perušek, direktorica

Datum izdelave dokumenta:

Junij 2018

Seznam uporabljenih kratic:

CPS	Celostna prometna strategija
CTN	Celostne teritorialne naložbe
DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta
IN TUS	Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije
JN	Javno naročilo
JPP	Javni potniški promet
KS	Kohezijski sklad
MOK	Mestna občina Koper
OP	Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike
PN	Prednostna naložba
P+R	Parkiraj in presedi
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
TUS	Trajnostna urbana strategija
ZMOS	Združenje mestnih občin Slovenije

KAZALO VSEBINE

UVODNO POJASNILO.....	1
1 OPREDELITEV INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJALCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	3
2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO .5	
<i>2.1 Predstavitev Mestne občine Koper</i>	<i>5</i>
<i>2.2 Opredelitev urbanega območja za izvajanje trajnostne urbane strategije ter prednostne usmeritve.....</i>	<i>6</i>
<i>2.3 Obstoječe stanje</i>	<i>8</i>
2.3.1 Javni potniški promet	8
2.3.2 Obstoječe stanje glavne avtobusne postaje.....	8
2.3.2.1 Splošno	8
2.3.2.2 Stanje glavne avtobusne postaje v Kopru	8
3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	12
<i>3.1 Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije.....</i>	<i>12</i>
<i>3.2 Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami</i>	<i>13</i>
4 PREDSTAVITEV IN OPIS VARIANT INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER IZBOR OPTIMALNE VARIANTE	16
<i>4.1 Varianta "brez" investicije.....</i>	<i>16</i>
<i>4.2 Varianta "z" investicijo.....</i>	<i>16</i>
4.2.1 Novogradnja	16
4.2.2 Rekonstrukcija platoja avtobusne postaje.....	22
<i>4.3 Izbor optimalne variante</i>	<i>25</i>
5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANO POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE IN NAVEDBO OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI.....	26
<i>5.1 Opredelitev vrste investicije</i>	<i>26</i>
<i>5.2 Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah.....</i>	<i>26</i>
5.2.1 Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah.....	26
5.2.2 Predračunska vrednost investicije po tekočih cenah	27
<i>5.3 Osnova za določitev vrednosti investicije</i>	<i>27</i>

6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO SKUPAJ Z INFORMACIJO O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI.....	28
<i>6.1 Strokovne podlage ter predhodno pripravljena dokumentacije, idejne rešitve in študije</i>	<i>28</i>
<i>6.2 Opis lokacije.....</i>	<i>29</i>
<i>6.3 Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe investicijskega projekta.....</i>	<i>31</i>
6.3.1 Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta.....	31
6.3.2 Specifikacija investicijskih stroškov in dinamika financiranja po stalnih oziroma tekočih cenah	31
<i>6.4 Varstvo okolja</i>	<i>33</i>
<i>6.5 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo</i>	<i>33</i>
6.5.1 Kadrovska sposobnost javnega partnerja.....	34
<i>6.6 Predvidena dinamika in viri financiranja oziroma okvirna finančna konstrukcija..</i>	<i>35</i>
<i>posameznih variant.....</i>	<i>35</i>
6.6.1 Finančna konstrukcija po varianti "z" investicijo 1	36
6.6.2 Finančna konstrukcija po varianti "z" investicijo 2	37
6.6.2.1 Izračun deleža sofinanciranja s strani KS – mehanizem CTN	37
<i>6.7 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oz. ekonomska upravičenost projekta.....</i>	<i>39</i>
7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE... 	40

KAZALO TABEL

Tabela 1: Investitor in upravljalac	3
Tabela 2: Izdelovalec investicijske dokumentacije	3
Tabela 3: Izdelovalec projektne dokumentacije	3
Tabela 4: Odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije.....	4
Tabela 5: Prispevek projekta k doseganju kazalnika učinka OP	13
Tabela 6: Prispevek projekta k doseganju kazalnika rezultata OP	13
Tabela 7: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah (junij 2018) za varianto "z" investicijo	26
Tabela 8: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške.....	27
Tabela 9: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta.....	31
Tabela 10: Specifikacija investicijskih stroškov z dinamiko financiranja po stalnih – tekočih cenah	32
Tabela 11: Dinamika in viri financiranja po stalnih – tekočih cenah po varianti "z" investicijo 1 - Mestna občina Koper financira celotno investicijo	36
Tabela 12: Dinamika in viri financiranja po stalnih – tekočih cenah po varianti "z" investicijo 2	38

KAZALO SLIK

Slika 1: Meje urbanega območja TUS.....	6
Slika 2: Prednostne usmeritve urbanega razvoja in območje urbanega razvoja.....	7
Slika 3: Obstoječe stanje.....	9
Slika 4: Prerezi	20
Slika 5: Tloris strehe.....	21
Slika 6: Prometna situacija	23
Slika 7: Lokacija predmetne investicije.....	29
Slika 8: Ureditvena situacija.....	30

UVODNO POJASNILO

V letu 2016 je bila izdelana Trajnostna urbana strategija Mestne občine Koper (v nadaljevanju TUS). TUS je strateški razvojni dokument Mestne občine Koper, ki opredeljuje razvojno vizijo urbanega območja mesta Koper ter omogoča jasno usmeritev in pomoč pri sprejemanju odločitev glede razvojnih prioritet, kot tudi pri načrtovanju in realizaciji aktivnosti oziroma ukrepov. Na vsebinski ravni opredeljuje razvojne izzive in vizijo urbanega razvoja in prednostna razvojna področja mesta do leta 2030: "Koper bo turistično mesto morja, sonca in zelenja, inovativno mesto tradicije, sodobnosti in prihodnosti ter športno, zdravo in aktivno mesto po meri človeka".

Na osnovi TUS Mestne občine Koper je bil v letu 2017 izdelan Izvedbeni načrt (v nadaljevanju IN TUS), ki je operacionalizacija prednostnih naložb TUS v obliki opisov pristopa k izvajanju investicij/projektov, ki jih TUS prepozna kot prednostne in skupaj prispevajo k celostnemu razvoju mesta. IN TUS je prikaz razvoja mesta v operativnejšem smislu, kot to prikaže TUS – z navedbo ključnih projektov za celotno obdobje, ki je zajeto v TUS, in prikazom celostnega pristopa, s katerim se preko izvedbe investicij usmerjeno vodi urbano prenovno z največjimi učinki na razvoj mesta.

Prav tako je Mestna občina Koper leta 2017 sprejela Celostno prometno strategijo Mestne občine Koper, katere namen je zagotoviti boljšo dostopnost in mobilnost vseh prebivalcev občine, ter spodbuditi uravnotežen razvoj vseh načinov mobilnosti. Strategija temelji na konceptu zelene hierarhije mobilnosti, ki prednostno upošteva pešce, posebna pozornost je namenjena funkcionalno oviranim osebam. Sledijo druga nemotorizirana prevozna sredstva, kot so kolesa, rolerji, skiroji, nato različna sredstva javnega prevoza, na dnu piramide pa je uporaba osebnega avtomobila in tovorni promet. Osrednja cilja celostnega prometa sta dostopnost in mobilnost.

V juniju 2018 se bo Mestna občina Koper prijavila na povabilo ZMOS k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti iz mehanizma Celostnih teritorialnih naložb (v nadaljevanju CTN) s sredstvi Kohezijskega sklada v okviru "Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014-2020", prednostne osi: "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", tematskega cilja 4: "Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih", prednostne naložbe 4.4.: "Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi".

Dokument identifikacije investicijskega projekta obravnava investicijo v obnovo glavne avtobusne postaje v Kopru.

V okviru obnove je predvidena preplastitev platoja (nadgradnja), zamenjava dotrajanih robnikov, pretlakovanje peronov, izdelava nadstrešnice nad peronom, vključno z opremo, dopolnitev oziroma prilagoditev spremljajoče talne in vertikalne prometne signalizacije in spremljajoča urbana oprema.

Vrednost investicijskega projekta oz. višina investicijskih stroškov tako po stalnih kot tekočih cenah znaša 1.228.707,23 € z DDV. Neupravičen strošek investicije predstavljajo stroški nastali pred datumom sklepa o potrditvi DIIP (izdelava Idejne zasnove in DIIP) ter

DDV v skupni višini 238.470,16 €. Med upravičene stroške pa spadajo vsi ostali stroški v višini 990.237,07 €. V kolikor bo Mestna občina Koper uspešna pri povabilu za upravičence mehanizma CTN PN 4.4., bo 85 % upravičenih stroškov investicije financiranih iz Kohezijskega sklada ter Ministrstva za infrastrukturo, preostali del stroškov pa bo financiran iz sredstev proračuna Mestne občine Koper.

Vsebinsko so v DIIP-u obdelani vsi vidiki investicijskega projekta in to v obsegu, ki ga zahteva dokument identifikacije investicijskega projekta. Sicer pa je obravnavani investicijski dokument izdelan v skladu z določili "Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ" (Uradni list RS št. 60/06) z vsemi spremembami in dopolnitvami "Uredbe o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ" (Uradni list RS št. 54/2010, 27/16).

1 OPREDELITEV INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJALCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE

Tabela 1: Investitor

Naziv:	Mestna občina Koper
Naslov:	Verdijeva ulica 10, 6000 Koper
Odgovorna oseba:	Boris Popovič, župan
Telefon:	05 664 61 00
Fax:	05 627 16 02
Spletna stran:	www.koper.si
Matična številka:	5874424
Davčna številka SI:	40016803

Tabela 2: Izdelovalec investicijske dokumentacije

Naziv:	SITUAR d.o.o.
Naslov:	Selo pri Robu 12, 1314 Rob
Odgovorna oseba:	Mateja Perušek
GSM:	041 364 213
Matična št.:	3378225
Davčna št.:	SI14468646

Tabela 3: Izdelovalec projektne dokumentacije

Naziv:	PS PROSTOR d.o.o. Koper
Naslov:	Pristaniška ulica 12, 6000 Koper
Odgovorna oseba:	Gorazd Kobal
Telefon:	05 662 12 80
Matična št.:	1617117
Davčna št.:	SI77200721

Naziv:	STUDIO PIRSS d.o.o.
Naslov:	Rozmanova 13, 1000 Ljubljana
Odgovorna oseba:	Sandi Pirš
Telefon:	01 230 30 44
Matična št.:	2264340
Davčna št.:	SI92993184

Tabela 4: Odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije

Naziv:	<i>Mestna občina Koper</i>
Naslov:	Verdijeva ulica 6, 6000 Koper
Služba:	Urad za gospodarske javne službe in promet
Odgovorna oseba:	Mag. Nataša Likar
Telefon:	05 664 63 30
E mail:	obcina@koper.si

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

2.1 Predstavitev Mestne občine Koper

Na območju Mestne občine Koper s skupno površino 303,2 km² je 104 statističnih naselij. Mestna občina Koper je s 51.641 prebivalci (v 2/2 leta 2017) peta najštevilčnejša slovenska občina. Urbanizacija, prebivalstvo in urbane dejavnosti so skoncentrirane na ožjem obalnem in priobalnem območju, ki skupno zajema 31 naselij na 20 % površine občine. To je območje urbane in suburbane koncentracije z osrednjim jedrnim območjem mesta Koper s primestnimi naselji v bližnjem obalnem zaledju, ki so z mestom funkcionalno intenzivno povezana. Na tem območju živi 89 % prebivalcev mestne občine.



Hierarhično in policentrično poselitveno mrežo sestavljajo:

- mesto Koper, kjer prebiva približno 50 % vseh prebivalcev občine, kot središče in nosilec urbanih funkcij in dejavnosti;
- primestna naselja z več kot 1.000 prebivalci: naselja so v neposrednem nižinskem in gričevnatem obalnem zaledju;
- vasi in naselja v podeželskem zaledju.

Jedro urbano cono (urbano območje) tvorijo historično mestno jedro na nekdanjem otoku ter novejši mestni predeli na nasutih nižinskih predelih (Šalara, Olmo-Prisoje) in na gričevnatih obronkih proti jugu (Semedela, Markovec, Žusterna). V mestu Koper so zgoščene glavne urbane funkcije, vsebine ter programi, ki so vezani na neposredno bližino morja in morske obale.

Koper se na državni in mednarodni ravni razvija v pomembno državno tovarno prometno vozlišče in morsko pristanišče. Kot obalno somestje s Piranom in Izolo razvija funkcije središča nacionalnega pomena in se na mednarodni ravni povezuje s sosednjimi regijami Italije in Hrvaške. Poleg tega ohranja in krepi funkcijo občinskega in regionalnega središča Južno primorske regije.

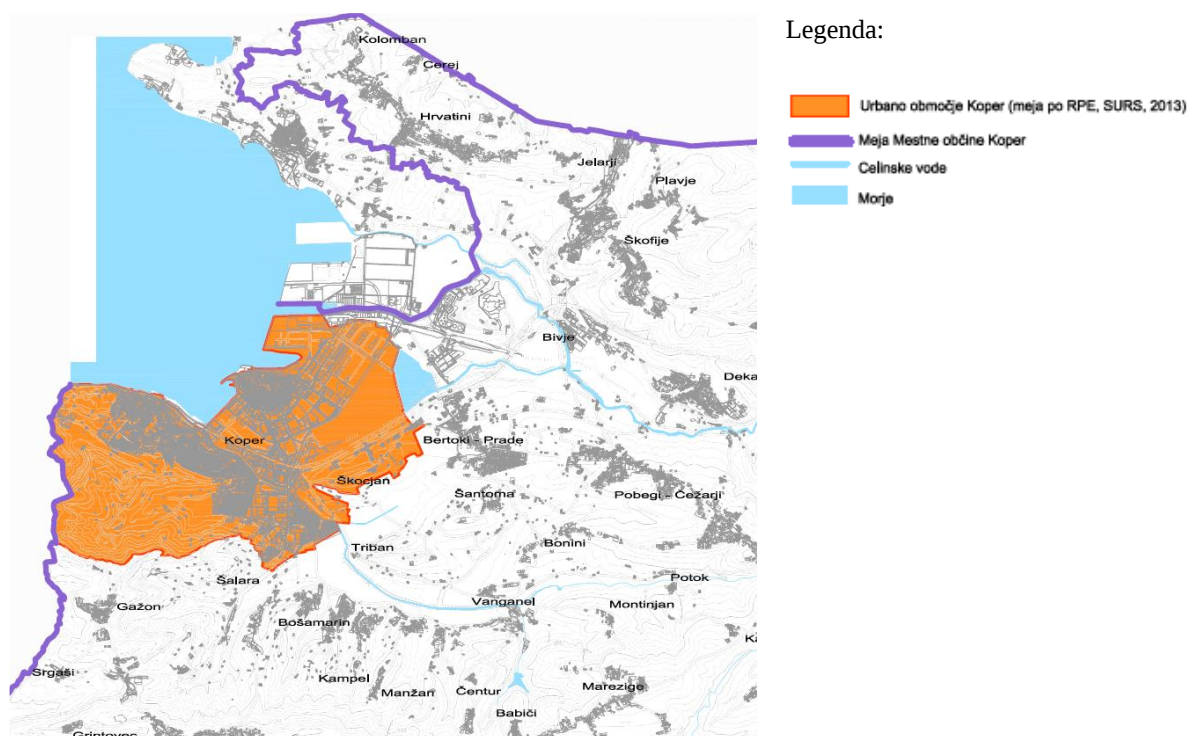
Prihodnji razvoj širšega mestnega in primestnega prostora načrtuje nadaljnji razvoj in reurbanizacijo osrednje urbane cone ter načrtno preusmerjanje urbanih tokov tudi v primestni prostor. Tako razširjeno urbano območje Kopra se funkcionalno povezuje s sosednjimi naselji, Ankaranom, Izolo in Piranom, v okviru obalnega somestja ter s čezmejnimi urbanim območjem Trsta in hrvaške Istre, pomembne pa so tudi intenzivne povezave mesta s podeželskim zaledjem. V kontekstu Obalnega somestja in širših

čezmejnih povezav so pomembni razvojni izzivi zlasti na področju usklajenega razmeščanja dejavnosti v obalnem prostoru, komplementarno razvijanje urbanih vsebin ter vzpostavitev medsebojnih povezav trajnostne mobilnosti za še intenzivnejše in učinkovitejše dopolnjevanje in prepletanje urbanih funkcij znotraj somestja ob čim manjših obremenitvah za prostor in okolje ter uporabnikom dostopno in prijazno. V razmerju urbanega območja mesta do podeželskega zaledja gravitacijskega območja Obalno-kraške regije pa so izrazitejša hierarhična povezave in odvisnosti: urbano območje zagotavlja oskrbne, zaposlitvene in druge urbane funkcije za širše vplivno območje, zaledje pa ponuja urbanemu območju naravno bolj ohranjeno in manj obremenjeno okolje za oskrbo s hrano, za dejavnosti športa, rekreacije in turizma, neposredni vir delovne sile ipd.

2.2 Opredelitev urbanega območja za izvajanje trajnostne urbane strategije ter prednostne usmeritve

Upravičeno območje za izvajanje TUS Koper glede na zasnovo mreže naselij mestnega in primestnega prostora, medsebojnih funkcijskih in prostorskih povezav, trendov in razvojne problematike ter ob upoštevanju meril upravičenosti do evropskih razvojnih spodbud obsega mestno naselje Koper, kot ga določa Register prostorskih enot (SURS, 2013). Urbano območje Koper obsega 13 km², kar predstavlja približno 4,3 % celotne površine Mestne občine Koper.

Slika 1: Meje urbanega območja TUS



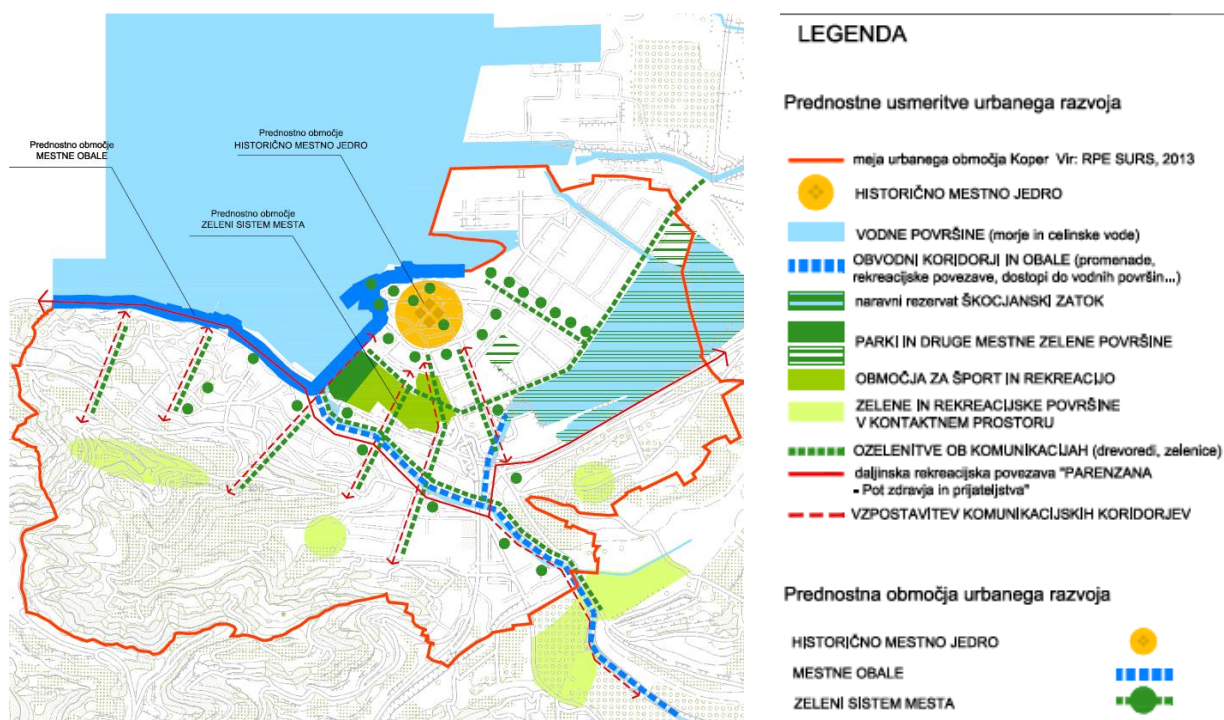
Vir: Trajnostna urbana strategija Mestne občine Koper, priloga.

TUS Koper opredeljuje tri izbrana fokusna oziroma prednostna razvojna področja in območja trajnostnega urbanega razvoja urbanega območja Koper, katerim se bo prioriteto posvečala v aktualnem programskem obdobju 2014-2020. Za jasno zasledovanje zastavljene vizije in razvojnih ciljev ter čim bolj učinkovito izvajanje operacij celostnih teritorialnih naložb za urbano območje Koper so tako opredeljena naslednja prednostna območja:

- A. CELOVITO UREJANJE MESTNIH OBAL,
- B. REVITALIZACIJA HISTORIČNEGA MESTNEGA JEDRA,
- C. ZELENİ SISTEM MESTA.

Izbrana prednostna razvojna območja oziroma problemska področja se osredotočajo na ključne razvojne izzive urbanega območja Koper, ki so bili v analitičnih fazah priprave TUS Koper prepoznani kot prioriteten ali najbolj aktualni tako z vidika razvojnih potreb mesta in pogledov javnosti. Poleg tega vsebinsko najbolj neposredno odgovarjajo na zastavljeno vizijo in strateške cilje TUS Koper kakor tudi širšega prostora Mestne občine, regije in države. Ne nazadnje pa izkazujejo tudi največjo mero usklajenosti s področji prednostnih osi razvoja evropske kohezijske politike. Vsebinsko se vsa tri prednostna območja osredotočajo na osnovno razvojno izhodišče urbanega razvoja evropske kohezijske politike: to je urbano prenovo za izboljšanje kakovosti bivanja v mestih. Usklajenost dokumenta TUS Koper z načeli evropske kohezijske politike poleg tega odražajo tudi splošna načela in vrednote trajnostnega urbanega razvoja urbanega območja Koper, to so celovitost obravnave razvojnih vprašanj in integralnost rešitev ter vključujoče načrtovanje.

Slika 2: Prednostne usmeritve urbanega razvoja in območje urbanega razvoja



Vir: Trajnostna urbana strategija Mestne občine Koper, priloga.

2.3 Obstoječe stanje

2.3.1 Javni potniški promet

Osnovni nosilec javnega potniškega prometa v Mestni občini Koper je avtobus. Analiza stanja je pokazala, da je mestni potniški promet v Kopru dobro organiziran. Pokritost s postajališči javnega potniškega prometa v zaledju Mestne občine Koper je relativno dobra, saj ima vsako večje naselje vsaj eno avtobusno postajo, prav tako je dobra gostota mreže prog, saj slednje povezujejo večino naselij občine s središčem. Slabše razvita je medsebojna povezanost prog. Javni potniški promet na podeželju je bolj organiziran le za šolarje, ki se izvaja kot posebni linijski prevoz a ne dopušča prevažanja preostalih občanov.

Znotraj samega mesta Koper deluje mestni linijski promet, ki z osmimi progami povezuje staro mestno jedro z bližnjimi predeli mesta. Frekvence javnega mestnega prometa so dovolj pogoste, gostota mreže prog je dobra, prav tako je dobra tudi pokritost s postajališči, saj ima 94 % prebivalstva avtobusno postajališče oddaljeno manj kot 250 metrov od bivališča. Frekvence javnega mestnega prometa v MOK so dovolj pogoste.

V Mestni občini Koper od leta 2002 trend števila potnikov v javnem mestnem prometu narašča. V letu 2002 je bilo prepeljanih približno 289.000 potnikov, leta 2007 530.000, leta 2013 674.000 ter leta 2014 740.000 potnikov.

2.3.2 Obstoječe stanje glavne avtobusne postaje

2.3.2.1 Splošno

Glavna avtobusna postaja Koper se nahaja na Kolodvorski cesti 11 v Kopru, zraven železniške postaje in je oddaljena cca 2 km od centra mesta Koper. Na voljo so številne lokalne in mednarodne povezave (npr. z Italijo in Hrvaško).

Glavna avtobusna postaja v Kopru ima izrazito intermodalni značaj in funkcijo kot:

- izhodišča točka več linij mestnega javnega potniškega prometa;
- izhodiščna točka primestnih avtobusnih linij;
- izhodiščna točka medmestne avtobusne linijske povezave, ki povezuje naselja obalnega somestja Koper- Izola- Piran (Portorož- Lucija) in v smeri proti Trstu;
- avtobusna postaja regionalnih, daljinskih in mednarodnih povezav.

Osnovno namembnost avtobusne postaje dopolnjujejo tudi terminal taxi prevozov, parkirišča P+R, postajališča/parkirišča za avtodome, železniška potniška postaja in postaja za avtovlak. Iz tega izhaja, da gre za središčno in prehodno mesto različnih ravni in transportnih načinov potniškega prometa v mestu Koper, kar posledično pomeni tudi veliko frekventnost uporabnikov (potnikov, prevoznikov). Kot takšna je glavna avtobusna postaja tudi pomembno vstopno mesto v Koper.

2.3.2.2 Stanje glavne avtobusne postaje v Kopru

Po Pravilniku o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj (Uradni list RS, št. 86/04 in 131/06 – ZPCP-2) je avtobusna postaja prostor določen za sprejem in odpravo

avtobusov, ki mora imeti pokrite perone, urejene za varno vstopanje in izstopanje potnikov, prostore za zadrževanje potnikov in voznega osebja, za hrambo prtljage, elektronski medij za informacije o voznih redih ali tablo z objavo izvlečkov iz voznih redov, mesta za prodajo vozovnic, sanitarije ter prometni urad in s predpisi določeno opremo.

Avtobusna postaja opravlja naslednje storitve:

- sprejem in odpravo avtobusov v javnem linijskem in posebnem linijskem prevozu,
- sprejem in odpravo avtobusov v občasnem in izmeničnem prevozu,
- sprejem in odpravo potnikov in prtljage,
- prodajo in predprodajo vozovnic ter rezervacije sedežev za javni linijski prevoz,
- prevzem in shranjevanje prtljage,
- prevzem in posredovanje nespremljane prtljage in predanih pošilk po avtobusih,
- posredovanje informacij o voznih redih in pogojih prevoza za potnike,
- druge storitve v zvezi s prevozi za potnike in prevoznike.

Obstoječa avtobusna postaja v Kopru:

- nima pokritih peronov,
- ne razpolaga s prostorom za zadrževanje potnikov in voznega osebja ter za hrambo prtljage,
- ne razpolaga s sanitarijami in prometnem uradom.

Slika 3: Obstoječe stanje





Vir: Idejna zasnova prostorske ureditve in ukrepov na Avtobusni postaji Koper, št. projekta U/034-2018, PS Prostor d.o.o., maj 2018.

Obstoječe asfaltno vozišče in prometne površine na glavni avtobusni postaji so razpokane in nevarne ter dotrajane. Prav tako je dotrajana urbana oprema (klopi, čakališča).

Z izvedbo investicije, ki vključuje preplastitev celotnega platoja avtobusne postaje površine cca 3600 m², zamenjava dotrajanih robnikov, pretlakovanje peronov, izdelava nadstrešnice nad peronom, dopolnitev oziroma prilagoditev spremljajoče talne in vertikalne prometne signalizacije in spremljajoča urbana oprema, bodo zagotovljeni ustrezni infrastrukturni pogoji za trajnostno mobilnost.

Prav tako bo izvedba predmetne investicije skladna s Pravilnikom o avtobusnih postajališčih (Uradni list RS, št. 106/11) ter Pravilnikom o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj (Uradni list RS, št. 86/04 in 131/06 – ZPCP-2).

Glavni razlog izvedbe predmetne investicije je zagotoviti ustrezne infrastrukture pogoje za trajnostno mobilnost ter zagotoviti skladnost avtobusne postaje z zgoraj navedenima Pravilnikoma.

Projekt je skladen z osnovnimi izhodišči, ki so se pripravile v okviru CPS, s katerim se bo celovito pristopilo k prometnim izzivom in trajnostnim rešitvam na področju urejanja prometa, predvsem tistih, ki vzpodbujajo rabo javnega potniškega prometa ter izboljšujejo kakovost bivanja.

3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

3.1 Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije

V finančni perspektivi 2014-2020 je mestnim občinam namenjen mehanizem Celostnih teritorialnih naložb. Eden izmed ukrepov je tudi spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi. Investicije v ta ukrep so torej možne samo znotraj mestnega naselja Koper, ki se po SURS šteje med urbana območja Mestne občine Koper. Pogoj za dodelitev sredstev je usklajenost projektov s sprejeto Celostno prometno strategijo ter strokovnimi zahtevami, ki so podane v naslednjih smernicah:

- Smernice za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017,
- Kolesarjem prijazna infrastruktura – Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017,
- Infrastruktura za pešce – Splošne usmeritve, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017.

Projekt "Obnova avtobusne postaje v Kopru" je skladen z Merili za izbor operacij v okviru Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike za obdobje 2014-2020, Vsebinskimi izhodišči Ministrstva za infrastrukturo za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij Prednostne naložbe 4.4 in Navodili organa upravljanja za izvajanje mehanizma CTN v programskem obdobju 2014-2020 ter Navodili organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020.

Cilji projekta so:

- povečanje uporabe javnega potniškega prometa,
- izboljšanje ponudbe javnega prometa,
- izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa za osebe z zmanjšano mobilnostjo,
- izboljšanje podobe javnega potniškega prometa.

Rezultati projekta:

- urejeni varni dostopi do avtobusne postaje,
- omogočeno varno vstopanje oziroma izstopanje potnikov,
- povečanje privlačnosti in kakovosti urbanega (mestnega) okolja,
- zagotovljeni ustrezni infrastrukturni pogoji za trajnostno mobilnost,
- posodobljena in dograjena gospodarska infrastruktura,
- prilagojen prometni režim za boljšo funkcionalno dostopnost.

3.2 Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami

Investicija je usklajena z **Operativnim programom za izvajanje kohezijske politike EU v obdobju 2014-2020**. Dokument opredeljuje prednostna področja, na katerih bo Slovenija vlagala sredstva v naslednjih sedmih letih. Predmetna investicija je usklajena s 4. Prednostno osjo: "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", tematskega cilja 4: "Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih, prednostne naložbe 4.4.: "Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi".

Tabela 5: Prispevek projekta k doseganju kazalnika učinka OP

Kazalnik učinka OP št.	Naziv kazalnika učinka OP	Ocena prispevka projekta h kazalniku učinka OP
4.17	Št. ukrepov trajnostne mobilnosti v okviru trajnostnih urbanih strategij	1

Tabela 6: Prispevek projekta k doseganju kazalnika rezultata OP

ID	Kazalnik rezultata	Pisna utemeljitev
4.22	Delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom	Mestna občina Koper razpolaga s podatki o številu potnikov v mestnem javnem potniškem prometu. V preteklih letih se je že veliko truda vložilo v celovit izgled vozil vključenih v omrežje, sedaj se nadaljuje s celovito ureditvijo podobe avtobusnega vozlišča javnega potniškega prometa, ki je bilo v preteklih letih zelo zanemarjeno in je ustrezalo le minimalnim standardom. Ocenjuje se, da bo izgradnja nove avtobusne postaje bistveno pripomogla k prepoznavnosti in uporabi JPP kot kvalitetne in okolju sprejemljive alternative avtomobilskemu prometu. Izvedba predmetne investicije bo prispevala k spremembi navad določenega deleža prebivalcev Kopra (št. preb. 51.641), da se bodo namesto z osebnim avtomobilom peljali z javnim potniškim prometom.
4.20	Emisije CO ₂ iz osebne avtomobilskega prometa	Delež emisij CO ₂ se bo zmanjšal sorazmerno z deležem oseb, ki za svoje migracije ne bo uporabljal osebnih motornih prevoznih sredstev, razdalj, ki jih te osebe sedaj prevozijo, vse ponderirano s faktorji za izračun emisij CO ₂ iz motornih prevoznih sredstev.

Investicija je usklajena s **Strategijo razvoja Slovenije 2030**, in sicer s 8. razvojnim ciljem strategije: "Nizkoogljično krožno gospodarstvo", katerega cilj se bo med drugim dosegel tudi z zagotavljanjem, da infrastruktura in raba energije v prometu podpirata prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočata trajnostno mobilnost, tudi z uvajanjem novih konceptov mobilnosti in povečanjem deleža javnega potniškega prometa.

Investicija je usklajena s **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije**, ki med cilje prostorskega razvoja Slovenije pod točko 2: "Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij" navaja tudi cilj 2.3: "Zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo".

Investicija je usklajena s **Strategijo razvoja prometa v RS**, saj bo izvedba investicije omogoča uresničevanje vsaj naslednjih ciljev iz strategije:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- zmanjšati stroške uporabnikov,
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Investicija je usklajena s **Strategijo pametne specializacije**, ki med drugim navaja: *"Projekti v Sloveniji morajo slediti družbenim izzivom (trgom), to so trajnostna energija, trajnostna graditev, trajnostna mobilnost, učinkovita raba virov, zdravje, hrana, okolje, vključujoča in varna družba"*.

Investicija je skladna z **Regionalnim razvojnim programom za Južno Primorsko regijo 2014-2020**, in sicer s 4. prioriteto: "Infrastruktura, okolje in trajnostni prostorski razvoj" s programom 1: "Pametna infrastruktura, trajnostna mobilnost" ter ukrepom 2: "Trajnostna mobilnost", katerega cilj je vzpostavitev celostnega sistema trajnostne mobilnosti na regijski ravni in na ravni somestja Koper – Izola - Piran.

Investicija je usklajena z **Trajnostno urbano strategije mesta Koper in Izvedbenim načrtom TUS**, in sicer:

- tematskim sklopom - trajnostno delovanje in upravljanje mesta; trajnostna mobilnost;
- razvojnim izzivom – celostno prometno upravljanje in trajnostna mobilnost;
- strateškim ciljem – pametno mesto za trajnostno delovanje in upravljanje mesta;
- operativnim ciljem – zmanjšanje prometnih obremenitev, boljše stanje okolja in zmanjšanje urbanih okoljskih obremenitev.

Investicija je usklajena s **Celostno prometno strategijo Mestne občine Koper**, sprejeto dne 25.5.2017. Celostna prometna strategija Mestne občine Koper predvideva 5 strateških stebrov načrtovanja, in sicer:

1. Steber: Spodbujanje pešačenja kot pomembnega potovalnega načina;
2. Steber: Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja;
3. Steber: Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa;
4. Steber: Uveljavitev optimiziranega cestnega prometa;
5. Steber: Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja;

Z uresničitvijo zgoraj navedenih stebrov bo občina dosegla sodobno urejen promet in boljšo kakovost bivanja. Strateški stebri strategije se med seboj povezujejo in dopolnjujejo, vsem pa skupen odmik od tradicionalnega načrtovanja prometa (osredotočenost na gradnjo infrastrukture in avtomobile), ter usmeritev v učinkovite, naložbeno in okoljsko manj sporne izboljšave, ki so v prvi vrsti osredotočeni na človeka.

Predmetna investicija je usklajena s 3. strateškim stebrom CPS: "Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa".

Predmetna investicija je usklajena z razvojnimi potrebami Mestne občine Koper, saj je vključena v **Načrt razvojnih programov za obdobje 2018-2021**.

4 PREDSTAVITEV IN OPIS VARIANT INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER IZBOR OPTIMALNE VARIANTE

V DIIP-u sta obdelani dve varianti in sicer varianta "brez" investicije ter varianta "z" investicijo.

4.1 Varianta "brez" investicije

Varianta "brez" investicije je tista varianta, ki ne vključuje nobenih investicijskih izdatkov za izboljšanje trenutnega stanja. Brez realizacije investicijskega projekta Mestna občina Koper ne bo sledila vsem Direktivam, Strategijam in Programom, ki jih narekuje Slovenija in Evropska unija na področju prometne infrastrukture, varnosti udeležencev v prometu in zagotavljanju osnovne infrastrukture.

Varianta "brez" investicije ni sprejemljiva, saj na ta način ni mogoče uresničiti razvojnih ciljev investicije predstavljenih v poglavju 3.1 tega dokumenta. Prav tako se z neizvajanjem projektov s področja trajnostne mobilnosti ne bodo dosegli cilji, ki so zadani v Celostni prometni strategiji Mestne občine Koper.

4.2 Varianta "z" investicijo

Varianta "z" investicijo pomeni, da se obnova glavne avtobusne postaje v Kopru izvede. S tem se bo prispevalo k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje in izboljšalo kakovost življenja v mestu. S tem se bodo tudi izpolnili cilji in implementirali ukrepi, ki so zadani v Celostni prometni strategiji.

4.2.1 Novogradnja

Novogradnja (nadstrešnica) je povzeta po Idejnem projektu: Avtobusna postaja Koper, št. projekta 18-05, ki jo je izdelalo podjetje STUDIO PIRSS d.o.o., junija 2018.

Umestitev

Predvideni objekt bo stal na zemljišču parcelna št. 3888/7, k.o. Koper. V osi, ki jo tvori trenutno tlakovanje in tudi talni gabariti v splošnem ne bodo spreminjali trenutne oblike.

Predvidena stavba spoštuje višinski gabarit cestnega koridorja 4,5 m. Objekt bo etažnosti P. Objekt bo s streho prekril talno ureditev, podobno trenutni, rastra 4 x 4 m. Največje mere objekta predstavlja streha in so 69,8 m po dolžini ter 15,6 m pri največji širini. Streha, ki pokriva tudi dele vozišča za avtobuse je vzeta v teh merah. Severna fasada objekta meri 13,6 m x 6 m, vzhodna 69,8 x 12 m, kar je višina južnega dviga strehe. Južna fasada ima gabarite 15,6 m x 12 m in zahodna 58,2 m x 12 m.

Oblikovna zasnova

Tloris pritličja glede na obstoječe tlakovanje ohranja pozicijo in usmeritev stavbe severo-zahod – jugovzhod. Objekt je programske, konstrukcijske ter oblikovno sestavljen iz strehe in potrebnega programa pod njo.

Paviljon za nadzornika prometa, čakališča in družabno središče.

Dvig strehe na jugo-vzhodni strani predstavlja izpeljavo cestnega koridorja iz središča mesta Koper, hkrati pa je vedutna točka vidna iz obvoznice.

Družabno središče s pitnikom je umeščeno na severni – hladnejši del objekta, paviljon za nadzornika prometa pa je po eni strani lociran tako, da ima nadzor nad vsemi prihodi ter odhodi, ter je na stičišču tokov gibanja.

Zaradi precejšnje površine, ki jo je potrebno prekriti in mediteranskega sonca, ima streha štiri svetlobnike oziroma zračnike.

V stranskem pogledu predstavlja streha tanko ost, ki se odpre v dve krili, tako iz utilitarnega kot estetskega vidika. S tem se zagotovi torzijska togost, naredi prostor za paviljon in postane vidna ter prepoznavna.

Pri severnem in južnem pogledu se vidi kolonado stebrov, ki so rahlo nagnjeni navznoter. Severni del fasade je obdan z nasutjem, kjer je tudi rahlo dvignjen, delno odprt družabni prostor. Na vzhodnih in zahodnih fasadah se vidi poravnan raster stebrov in poplesavanje svetlobnikov. Na južni fasadi pa se streha razpre v perforirano nogo, ki skriva paviljon in v krilato dvignjeno streho.

Programska zasnova

Nova avtobusna postaja je programsko namenjena prometnim potrebam za čakanje, prevoz in informiranje potnikov. Glavni dostop je s cestnega koridorja iz centra mesta Koper mimo obstoječe železniške postaje, drug pristop pa je omogočen s parkirišča na sosednji parceli. Glavni vhod je speljan ob prostoru za druženje in pitniku proti središču nadstrešnice, kjer so klopi.

Avtobusna prometna pot je okrog objekta zasnovana enosmerno in krožno z eno stranjo namenjeno lokalnemu prometu ter drugo za medkrajevni ali izletniški namen.

Mimo glavne dostopne točke, čez celotno nadstrešnico se dostopa do paviljona prometnega urada oziroma info točke ter kartomatov.

Dostop na ploščad avtobusnega postajališča je s klančinami na obeh strani mimo prostora za druženje, kot tudi z druge strani ob paviljonu, omogočena gibalno oviranim.

Prometni dostop je avtobusni postaji Koper omogočen s Kolodvorske ceste.

Zunanja ureditev je urejena tako, da s cestnimi otoki omogoča krožno vožnjo avtobusom okrog avtobusne postaje.

Obdelava

Konstrukcija

Objekt je zasnovan kot kolonada stebrov, ki podpirajo križe nosilcev v rastru 4 x 4 m.

Temeljenje je predvideno na dveh AB pasovih, ki sta med seboj povezana z gredami.

Na njih stoji AB talna plošča s kovinskimi ojačitvami na robnikih. Jekleni stebri premera 30 cm, podpirajo nosilce širine 30 cm in potrebne višine glede na obremenitev. Nosilci so po obodu povezani s tanjšimi nosilci, ki tvorijo podkonstrukcijo za strešno kritino. Ojačani

nosilci se pojavijo pred dvigom strehe ter se dodatno podprejo s stebri v nogi na južni fasadi.

Fasada

Sestava fasade paviljona ustreza zahtevam Pravilnika o toplotni zaščiti in učinkoviti rabi energije v stavbah in Pravilnika o zaščiti pred vlago. Paviljon mora izpolnjevati pogoje za doseganje energetskega razreda B1 (od 15 do 25 kWh/m²a). Paviljon predstavlja troslojna okenska struktura z refleksijskim steklom. Preostanek objekta je odprt in nudi samo strešno zaščito, to pomeni, senco in zaklon pred dežjem in točo. Streha se predvidoma obleče v alu pločevino in na približno 1/3 dopolnjena s substratom in ekstenzivno zazelenitvijo. Uporabljajo se strešni paneli (npr. Trimo), ki imajo za celoten sklop fasade najmanj desetletno garancijsko dobo.

Tlaki

Talne obloge so iz različno obdelanega betona, v vseh primerih trajen in neдрseč. Zagotoviti je potrebno ustrezno protidrnost glede na namen vgradnje. V središču avtobusne postaje je kvalitetno obdelan poliran beton, na preostalem obodnem delu je brušen beton, okrog avtobusne postaje, izven nadstrešnice pa je štokan beton.

Paviljon

V paviljonu je brušen betonski tlak.

Družabni prostor

Na dvignjenem družabnem prostoru je kombinacija brušenega in poliranega betona.

Dostop do objekta

Tlaki pred in okrog objekta so iz neдрsečega in odpornega materiala. Na nekaterih mestih granitne kocke, na drugih velikoformatne betonske plošče, protizdrso obdelane. Vse vozne površine so pokrite z asfaltom.

Stene, stropovi in streha

Vsi konstrukcijski elementi ustrezajo Študiji požarne varnosti.

Stebri in nosilci bodo cinkani in prašno barvani po izboru arhitekta. Stropna konstrukcija je od spodaj vidna.

Na delih, kjer streha previsa nad vozno površino je tudi od spodaj oblečena v alu pločevino, kot na preostalem delu strehe.

Del strehe, ki se spusti v nogo je obdan v alu pločevino in na zunanjem delu perforiran.

Streha ima dvojno obdelavo. Na približno 2/3 je oblečena v alu pločevino, na 1/3 pa so ti isti paneli dodatno prekriti s substratom in ekstenzivno zazelenitvijo. Stranski notranji robovi strehe so obdelani s hidroizolacijo in so vodotesni.

Paviljon je sestavljen iz okenske konstrukcije refleksijskega troslojnega stekla. Predelna stena v paviljonu je neprosojna, montažna (npr. knauf).

Svetlobniki so v strešnem delu kovinski tulci z distančniki, na katerih je okrogla streha iz refleksijskega stekla barve po izboru arhitekta. Spodnji del svetlobnika predstavlja po žicah zazelenjena struktura.

Stavbo pohištvo***Okna***

Okvirji oken bodo aluminijasti, s troslojno termopan zasteklitvijo in močno refleksivnostjo. Lastnosti oken bodo skladne z izračunom gradbene fizike za doseganje ciljnega energetskega razreda. Upoštevana je zahteva glede varstva pred hrupom. Odpiranje oken je v vertikalni in horizontalni smeri. Velikost steklenih površin je skladna z zakonodajo.

Zunanja in notranja okenska polica sta prilagojeni izbranemu fasadnemu sistemu.

Senčila bodo zunanja v jeklenih vodilih; žaluzije z električnim upravljanjem z notranje strani. Senčila morajo zagotoviti funkcijo zaščite pred soncem in senčenje ter zatemnitev prostorov. Pritlična stekla je potrebno uskladiti z najemnikom (protivlomna, sončnozaščitna, ...) stekla.

Vrata

Vsa vrata ustrezajo zahtevam požarne varnosti in Pravilnika o zvočni zaščiti stavb ter iz drugih pravilnikov, gradbenih predpisov in tehničnih smernic.

Vsa vrata od vhoda v stavbo do poslovnih prostorov bodo široka vsaj 90 cm.

Vhodna vrata v poslovne prostore so široka 90 cm, lesena ali na nekaterih delih zastekljena, zvočno izolativna, požarno odporna ter v kovinskem podboju alu podboji bodo suhomontažni. Minimalna svetla dimenzija vrat je skladna s pravilnikom.

Stranska zaščita na dvignjenem družabnem prostoru bo steklena v višini 1 m.

Loža

V severnem delu avtobusne postaje je rahlo dvignjen prostor namenjen druženju, sproščanju in pitju. Družabna loža bo dostopna po treh stopnicah in obdana s klopjo. Na sredini je pitnik ter plitvo vodno korito. Hrbišče klopi družabne lože ima po obodu stransko stekleno zaščito višine 1 m. Družabna loža je delno pokrita s previsno streho.

Streha

Streha bo ravna z minimalnim naklonom 2% - sestave: jekleni nosilci, montažni hidroizolativni paneli sestave: trapezna pločevina, toplotna izolacija, alu pločevina. Na nekaterih delih je nad montažnimi paneli naslednja sestava: dvojni filc, substrat, filc z ekstenzivno zazelenitvijo. Pri izbiri kritine je potrebno upoštevati priporočen nagib glede na kritino. Za kritino se uporabi trajne materiale, ki so odporni v obmorskem aktivnem ozračju.

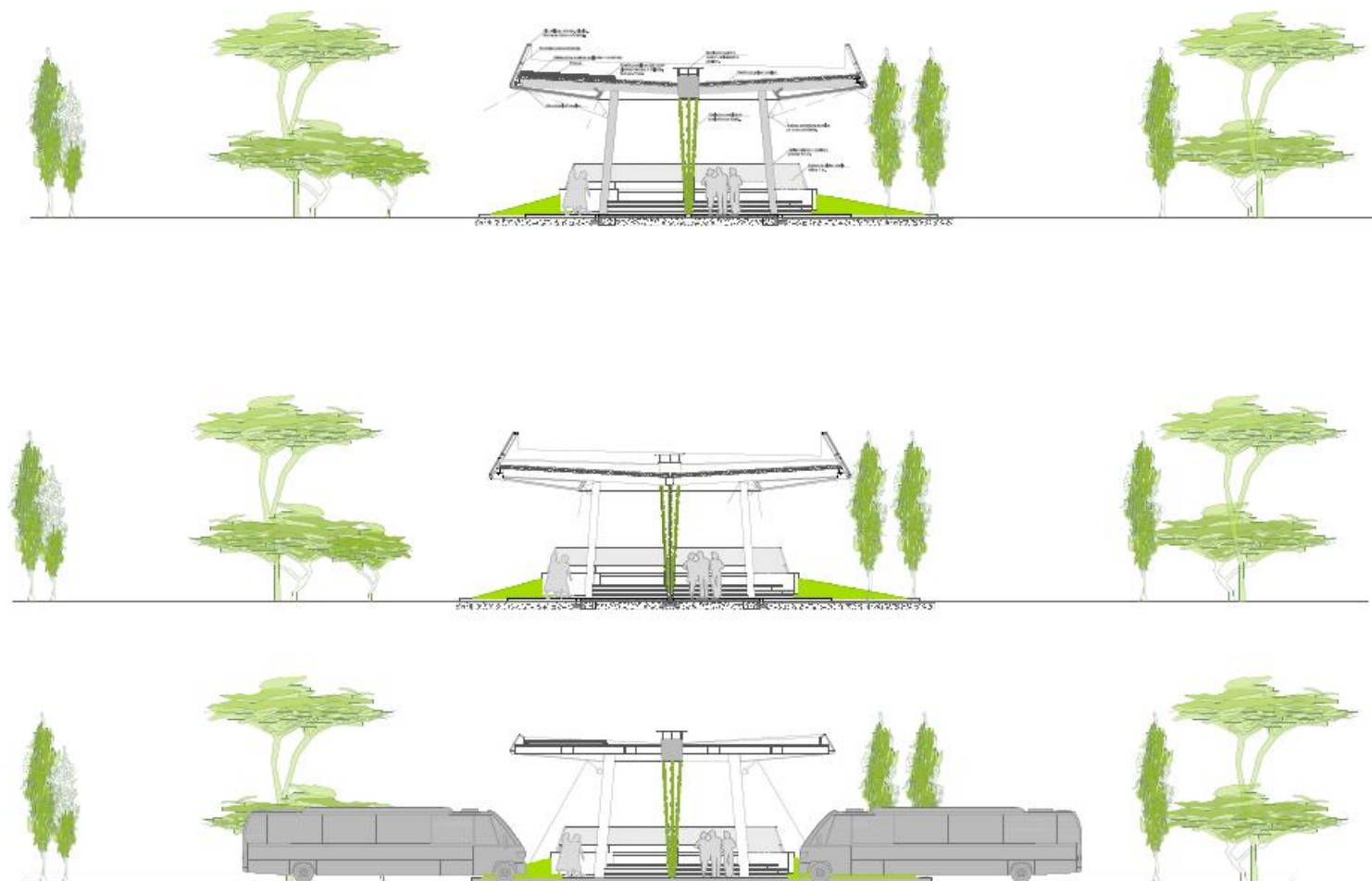
Ravna streha bo nepohodna, z ustrezno urejenimi pohodnimi pasovi za vzdrževanje vodotesnosti stavbe in antenskega droga.

Potrebno je preprečiti zmrzovanje vode v žlebovih in odvodnih vertikalah.

Odvodavanje, kanalizacija

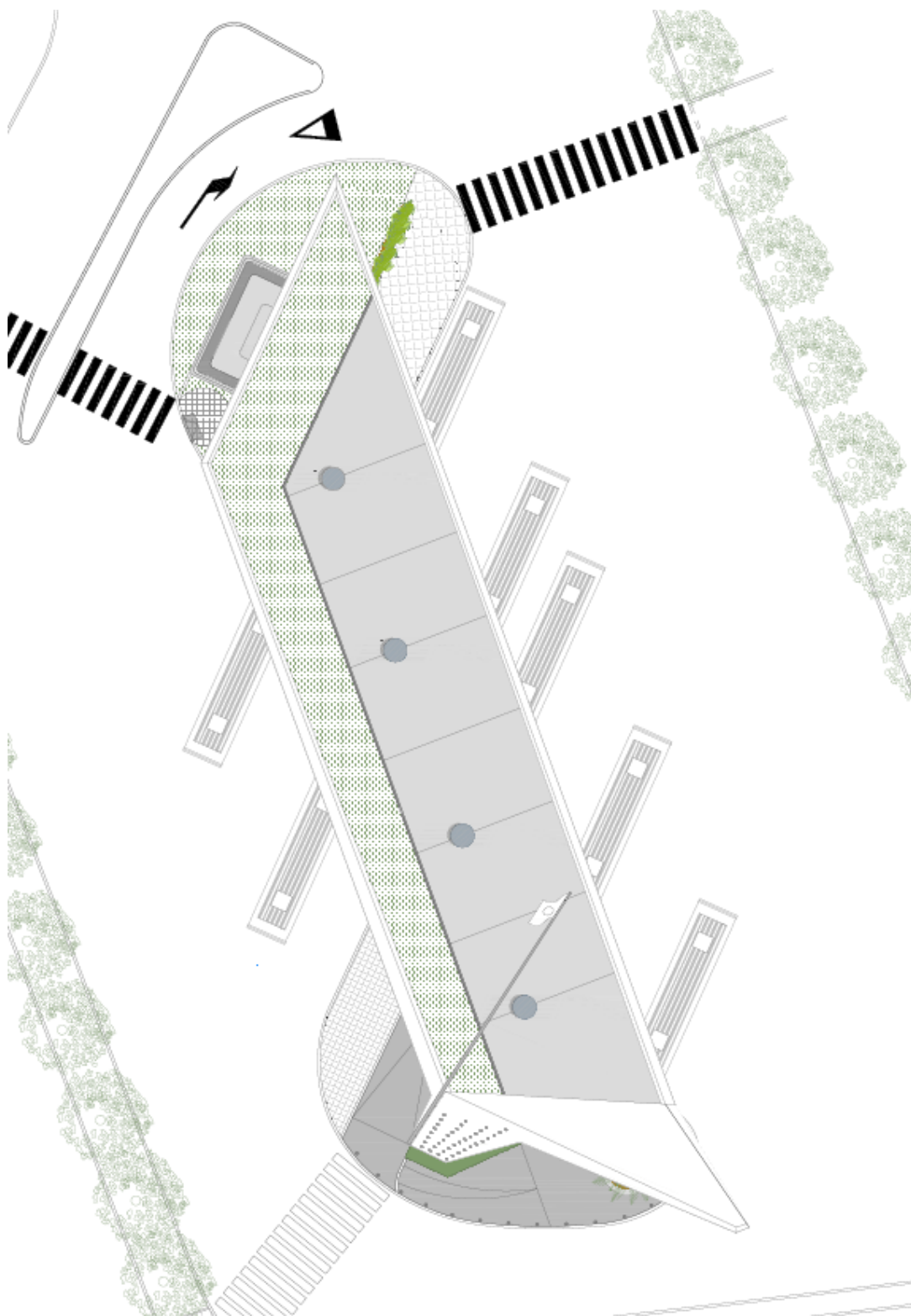
Objekt se z ravne strehe odvodnjava preko podtlačnega sistema z vertikalo in zbirnim vodom. Meteorne vode se pod pritlično ploščo združujejo ter priključujejo na interni zunanji vod. Fekalni vodi se združujejo v zbirnih jaških kanalizacije ob Kopališkem nabrežju.

Slika 4: Prerezi



Vir: Idejni projekt: Avtobusna postaja Koper, št. projekta 18-05, STUDIO PIRSS d.o.o., junij 2018.

Slika 5: Tloris strehe



Vir: Idejni projekt: Avtobusna postaja Koper, št. projekta 18-05, STUDIO PIRSS d.o.o., junij 2018.

4.2.2 *Rekonstrukcija platoja avtobusne postaje*

Rekonstrukcija platoja avtobusne postaje je povzeta po Idejni zasnovi prostorske ureditve in ukrepov na Avtobusni postaji Koper, št. projekta U/034-2018, ki jo je izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o. maja 2018.

Predvidena je preplastitev celotnega platoja avtobusne postaje površine cca 3.600 m². Na peronih se izvedejo novi betonski robniki 15×25 cm tako, da je višina robnikov peronov nad voziščem postaje po preplastitvi +15 cm. Od posnetih višin je potrebno dodati 4 cm nadvišanja zaradi preplastitve. Po posnetku obstoječe vertikalne in horizontalne signalizacije, bo po preplastitvi obnovljena nova talna signalizacija. Preplastitev se izvede enotno v debelini 4 cm nad obstoječim asfaltom oziroma nad asfaltno podlago po rezkanju (na vklopih na obstoječi asfalt). Predvidena je ureditev peronov s tlakovanjem s kamnitimi ploščami (porfido debeline 2-3 cm na cementni malti, minimalne debeline 4 cm). Za robnikom ob zunanjem robu platoja se obnovi zelenica povprečne širine 1m (vklop v obstoječe stanje na kontaktnem območju).

Tehnični elementi:

Okvirni tlorisni gabarit asfaltnega platoja (skupaj s peronom)	š= 53,00 m, d= 94,00 m
Maksimalna širina perona	š=12,65 (6,87) m
Parkirno mesto za avtobus	š = 4,00 m, d= 11,70 m
Enosmerno vozišče (mimo parkirnih mest za avtobuse)	š=10,25 m
Širina obračališča	š=7,70 m
Širina ploščadi za TAXI	š=5,40 m
Širina platoja za začasno parkiranje manjših avtobusov	š=3,00 m

Izvedba prometnih površin

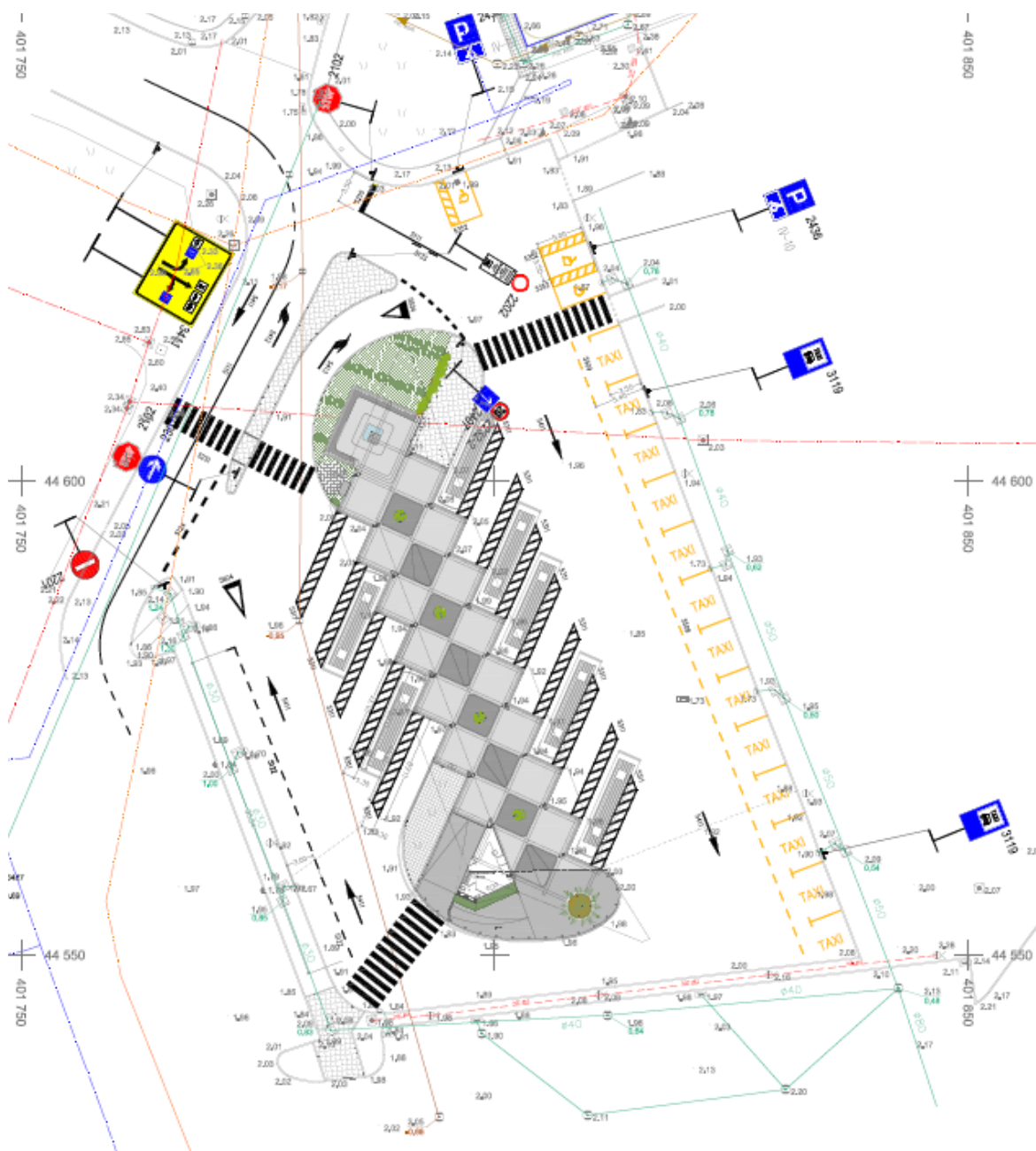
Preplastitev zajema površino cca 3.600 m². Preplastitev je izdelana iz 4 cm obrabnega sloja iz eruptivnega agregata. Granulacija je 0-11 mm (lahko tudi 0-8 mm). Po tehničnih specifikaciji je to AC11surf B50/70, A3 (BB11s). Pred vnosom obrabne plasti se obstoječa površina očisti in premaže z bitumnom.

Prometna oprema in signalizacija

Postavitev prometne signalizacije in opreme se izvede v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS št. 99/2015, 46/2017). Prometno signalizacijo in opremo sestavljajo:

- vertikalna prometna signalizacija ter
- horizontalna signalizacija.

Slika 6: Prometna situacija



Odvodavanje meteornih vod

Ohranja se obstoječe odvodnjavanje meteornih vod z območja avtobusne postaje. Predvideno je čiščenje obstoječe odvodne mreže (na območju postaje) ter preverjanje delovanja obstoječih vtokov pod robnikom in požiralnikov. Obstoječe lovilne rešetke je treba dvigniti za 4 cm. Vsi nakloni asfaltnih in drugih površin ostanejo obstoječi.

Fekalna kanalizacija

Stavbo prometnega urada na skrajnem južnem delu perona se priključi na obstoječo fekalno kanalizacijo na lokaciji. To izvedemo s priključkom dolžine cca 14 m iz GRP cevi Φ 200 mm. Cev je polno obbetonirana.

Vodovod

Vodooskrbo se zagotovi s priključevanjem na obstoječi vodovod NL DN 300 mm, ki poteka v bližini lokacije gradnje. Obstoječe vodovodno omrežje se napaja iz rezervoarja Rižana, $V=5000\text{ m}^3$ na višinski koti 56,59 m.n.m.. Nadmorska višina na lokaciji znaša cca 2,0 m.n.m.. Vodovodni priključek se zgradi za potrebe prometne pisarne, ki je locirana na južnem delu postajnega perona.

Javna razsvetljava

Na širšem območju je obstoječa javna razsvetljava, ki se ohranja. Tudi na osrednjem postajnem peronu je obstoječa javna razsvetljava, ki bo rekonstruirana.

Elektrika in TK vodi

Na lokaciji je obstoječa elektro omarica, iz katere se izvede elektro priključek za napajanje porabnikov na avtobusni postaji (prometna pisarna, osvetlitev perona, info panoji ipd.).

TK napajanje se predvidi z novo kabelsko kanalizacijo v Stigmaflex cevi Φ 110, ki se naveže na obstoječe TK omrežje v bližini. Dolžina novega TK voda je 30 m z dvema novima jaškoma.

Predmetna investicija vključuje tudi:

- izgradnjo vodovoda in namakanja zelenic,
- E polnilnico avtobusov ter
- tri digitalne prikazovalnike podatkov HW + SW.

4.3 Izbor optimalne variante

Po primerjavi variant "brez" investicije in "z" investicijo se lahko zaključi, da le izpeljava variante "z" investicijo omogoča doseganje zastavljenih ciljev, ki so navedeni v poglavju 3.1. Primerjava variant pokaže, da je varianta "z" investicijo razvojno bolj smiselna, saj v širše okolje prinese pomembne družbeno-ekonomske koristi, kar upravičuje vlaganja javnih sredstev. Hkrati pa izvedba variante "z" investicijo uresničuje cilje in strategije razvojnih strategij in politik na državni in EU ravni ter izpolnjuje vse zakonske zahteve.

Poleg tega je varianta "z" investicijo prispeva k:

- spodbujanju ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema s prispevkom k doseganju strateških ciljev CPS, in sicer
 - o oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa, in sicer s
 - povečanjem uporabe javnega potniškega prometa,
 - izboljšanjem ponudbe javnega prometa,
 - izboljšanjem dostopnosti javnega potniškega prometa za osebe z zmanjšano mobilnostjo,
 - izboljšanjem podobe javnega potniškega prometa.
- zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebnimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestu – razvoj infrastrukture za JPP
 - o Operacija zagotavlja rekonstrukcijo avtobusne postaje.
- zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebnimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestu – razvoj infrastrukture za JPP in e mobilnost
 - o Operacija vključuje prometno pisarno kot kontrolni informacijski center avtobusne postaje in IKT infrastrukturo (informacijski digitalni prikazovalniki za prikaz voznih redov in prihode avtobusov ipd.). Prav tako operacija vključuje E polnilnico za avtobuse.
- uporaba novih tehnologij v urbanih prometnih sistemih
 - o Operacija vključuje prometno pisarno kot kontrolni informacijski center avtobusne postaje, kjer bo deloval informacijski center za upravljanje mobilnosti.

Zaradi vsega navedenega v nadaljevanju tega dokumenta obravnavamo in podrobneje predstavljamo varianto "z" investicijo, saj je optimalnejša z ekonomskega, družbenega in okoljskega vidika kot varianta "brez" investicije.

5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANO POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE IN NAVEDBO OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI

5.1 Opredelitev vrste investicije

Projekt spada med investicije, ki prispevajo k trajnostnemu razvoju družbe, blaginji in kakovosti življenja občanov in obiskovalcev. Predstavlja investiranje v infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti.

Vrsta investicije je obnova avtobusne postaje. Za izvedbo investicije je potrebno gradbeno dovoljenje.

5.2 Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah

5.2.1 Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah

Tabela 7: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah (junij 2018) za varianto "z" investicijo

Zap.št.	Opis	Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV
1.	Projektna in investicijska dokumentacija	47.062,48 €	10.353,75 €	57.416,23 €
2.	Izvedba	941.249,60 €	207.074,91 €	1.148.324,51 €
2a.)	<i>Gradbeno obrtniška dela</i>	<i>682.440,00 €</i>	<i>150.136,80 €</i>	<i>832.576,80 €</i>
	Izkopi, priprava tal, pripravljala dela	31.350,00 €	6.897,00 €	38.247,00 €
	Nadstrešnica - konstrukcija, obloge	408.650,00 €	89.903,00 €	498.553,00 €
	Nadstrešnica - krovsko kleparska dela	76.615,00 €	16.855,30 €	93.470,30 €
	Sprejemni prostor, urad	34.375,00 €	7.562,50 €	41.937,50 €
	Zunanji skupni prostor	19.800,00 €	4.356,00 €	24.156,00 €
	Oprema pod nadstrešnico	37.400,00 €	8.228,00 €	45.628,00 €
	Elektro inštalacije	74.250,00 €	16.335,00 €	90.585,00 €
2b.)	<i>Rekonstrukcija platoja</i>	<i>173.709,60 €</i>	<i>38.216,11 €</i>	<i>211.925,71 €</i>
2c.)	<i>Izgradnja vodovoda in namakanja zelenic</i>	<i>9.500,00 €</i>	<i>2.090,00 €</i>	<i>11.590,00 €</i>
2d.)	<i>E polnilnica avtobusov</i>	<i>50.000,00 €</i>	<i>11.000,00 €</i>	<i>61.000,00 €</i>
2e.)	<i>Digitalni prikazovalnik podatkov 3 kom HW+SW</i>	<i>25.600,00 €</i>	<i>5.632,00 €</i>	<i>31.232,00 €</i>
3.	Gradbeni in projektantski nadzor	18.824,99 €	4.141,50 €	22.966,49 €
	SKUPAJ	1.007.137,07 €	221.570,16 €	1.228.707,23 €
	22% DDV	221.570,16 €		
	SKUPAJ Z DDV	1.228.707,23 €		

Tabela 8: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške

Zap.št.	Opis	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
1.	Projektna in investicijska dokumentacija	30.162,48 €	16.900,00 €
2.	Izvedba	941.249,60 €	0,00 €
3.	Gradbeni in projektantski nadzor	18.824,99 €	0,00 €
4.	DDV	0,00 €	221.570,16 €
SKUPAJ		990.237,07 €	238.470,16 €
SKUPAJ		1.228.707,23 €	

Vrednost investicijskega projekta oz. višina investicijskih stroškov po stalnih cenah znaša 1.228.707,23 € z DDV. Neupravičen strošek investicije predstavljajo stroški nastali pred datumom sklepa o potrditvi DIIP (izdelava Idejne zasnove in DIIP) ter DDV v skupni višini 238.470,16 €. Med upravičene stroške¹ pa spadajo vsi ostali stroški v višini 990.237,07 €.

5.2.2 Predračunska vrednost investicije po tekočih cenah

Zaradi nizkih inflacijskih stopenj v Republiki Sloveniji ter zaradi dejstva, da bo z izbranim izvajalcem del podpisana pogodba v roku krajšem od enega leta od določitve vrednosti investicije se ocenjuje, da je vrednost investicije po tekočih cenah enaka vrednosti investicije po stalnih cenah.

5.3 Osnova za določitev vrednosti investicije

Osnova oziroma izhodišče za oceno investicijske vrednosti:

- Idejna zasnova prostorske ureditve in ukrepov na Avtobusni postaji Koper, št. projekta U/034-2018, ki jo je izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o., maja 2018;
- Idejna zasnova, ocena investicije za gradbeno obrtniška dela, ki jo je izdelalo podjetje NORMAPRO d.o.o., junija 2018;
- projektna in investicijska dokumentacije ja ocenjena na 5 % vrednosti izvedbe;
- gradbeni in projektantski nadzor je ocenjen na 2 % vrednosti izvedbe.

Predmetna investicija je usklajena z Vsebinskimi izhodišči za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4). v okviru "Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014-2020", prednostne osi: "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", tematskega cilja 4: "Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih", prednostne naložbe 4.4.: "Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi", ki jih je objavilo Ministrstvo za infrastrukturo, maja 2018.

¹ Upravičeni stroški so stroški, ki so z operacijo neposredno povezani, so potrebni za njeno izvajanje, so v skladu s cilji operacije.

6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO SKUPAJ Z INFORMACIJO O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI

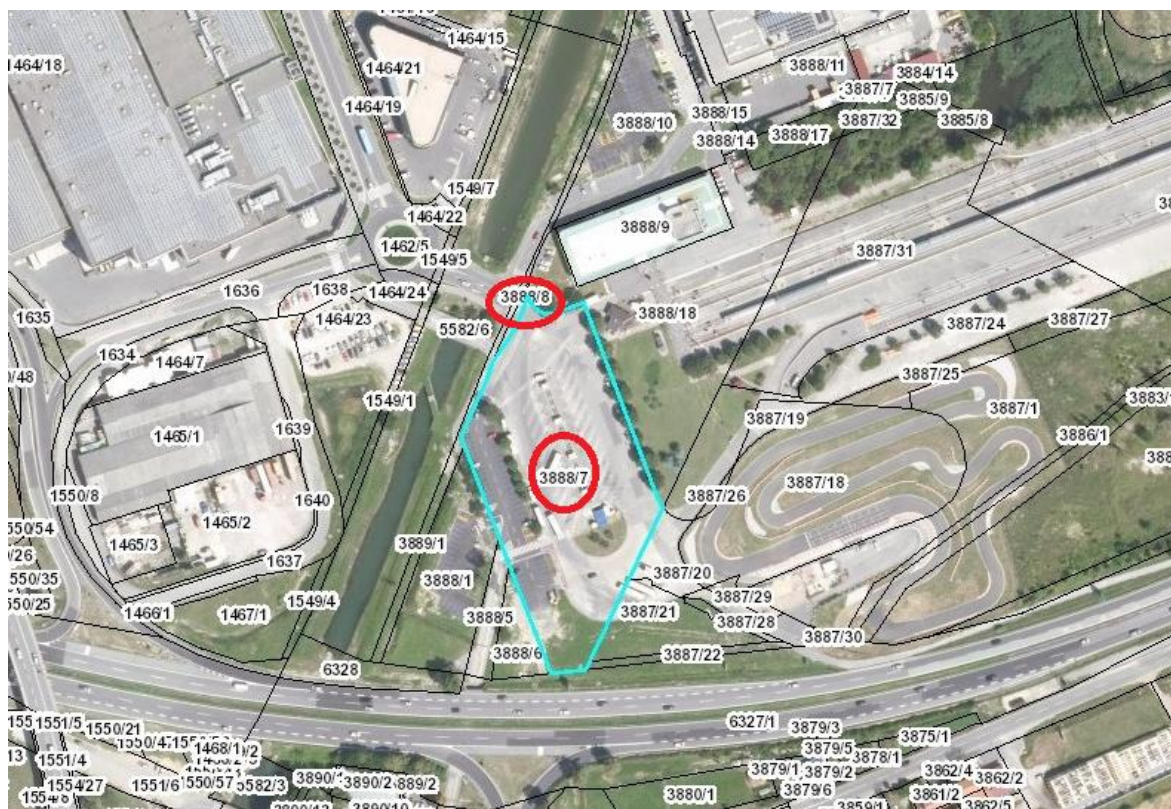
6.1 Strokovne podlage ter predhodno pripravljena dokumentacije, idejne rešitve in študije

1. Uredba o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS 60/2006, 54/2010, 27/16).
2. Idejna zasnova prostorske ureditve in ukrepov na Avtobusni postaji Koper, št. projekta U/034-2018, PS Prostor d.o.o., maj 2018.
3. Idejni projekt: Avtobusna postaja Koper, Novogradnja, št. projekta 18-05, STUDIO PIRSS d.o.o., junij 2018.
4. Idejna zasnova, ocena investicije gradbeno obrtniška dela: Avtobusna postaja Koper, Novogradnja, NORMAPRO d.o.o., junij 2018.
5. Vsebinska izhodišča za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4), Ministrstvo za infrastrukturo, maj 2018.
6. Trajnostna urbana strategija mesta Koper, dostopna na:
[file:///C:/Users/Uporabnik/Downloads/TUS%20Koper%20FEB%202016%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Uporabnik/Downloads/TUS%20Koper%20FEB%202016%20(1).pdf).
7. Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije, dostopen na:
<http://www.zmos.si/images/CTN/MO-Koper---IN-TUS.pdf>.
8. Celostna prometna strategija Mestne občine Koper.
9. Strategija razvoja Slovenije 2030, dostopna na:
http://www.vlada.si/fileadmin/dokumenti/si/projekti/2017/srs2030/Strategija_razvoja_Slovenije_2030.pdf.
10. Strategija prostorskega razvoja Slovenije, dostopna na:
http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/sprs_slo.pdf.
11. Strategija razvoja prometa v RS, dostopna na:
http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija_razvoja_prometa_v_RS/Strategija_razvoja_prometa_v_RS-koncna_razlicica.pdf.
12. Strategija pametne specializacije, dostopna na:
http://www.svrk.gov.si/si/delovna_podrocja/strategija_pametne_specializacije/.
13. Resolucija o prometni politiki RS, dostopna na:
<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=RESO14>.
14. Regionalni razvojni program za Južno Primorsko regijo 2014-2020, dostopen na:
<http://www.rrc-kp.si/sl/regionalni-razvoj/rrp-2014-2020.html>.
15. Operativni program za izvajanje kohezijske politike v programskem obdobju 2014 – 2020, dostopen na:
<http://www.eu-skladi.si/kohezija-do-2013/ostalo/operativni-programi/op-2014-2020-december-konni>.
16. Javna agencija RS za varnost prometa, dostopna na: <https://www.avp-rs.si>.
17. SURS, dostopen na: <http://www.stat.si/statweb>.
18. Atlas okolja, dostopen na: <http://gis.arso.gov.si>.

6.2 Opis lokacije

Predmetna investicija se bo izvajala na parceli št. 3888/7 in 3888/8 k.o. 2604 Bertoki, ki sta v lasti Mestne občine Koper. Del posega (prikluček na telekomunikacijski vod – kabelska kanalizacija in jašek) je predviden na parceli št. 3887/2 k.o. Bertoki, ki je v lasti ½ VINAKOPER Podjetje za proizvodnjo in prodajo vina, d.o.o., Koper, Šmarska cesta 1, 6000 Koper in ½ KMETIJSKA ZADRUGA AGRARIA KOPER, z.o.o., Koper, Ulica 15.maja 17, 6000 Koper. Na tej parceli je vknjižena stavbna pravica za potrebe izgradnje parkirišča skladno s projektom "parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper", stavbna pravica za potrebe izgradnje meteorne kanalizacije skladno s projektom "parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper" in stavbna pravica za potrebe izgradnje elektroenergetskega voda skladno s projektom "parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper". V naravi je parcela asfaltirano vozišče.

Slika 7: Lokacija predmetne investicije

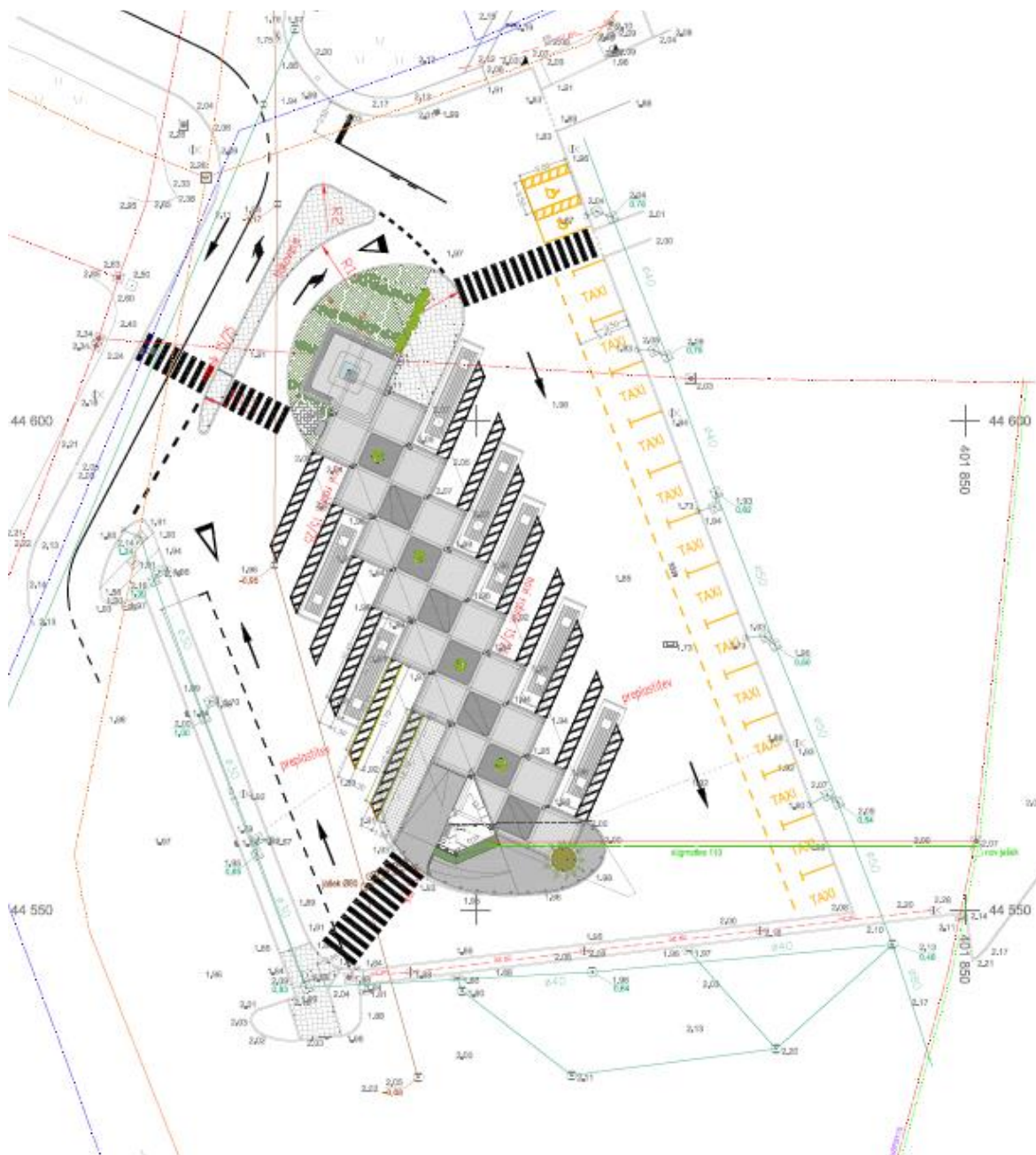


Vir: Atlas okolja, dostopen na: <http://gis.arso.gov.si/>.

Prostorski ureditveni pogoji

Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih v občini Koper (Uradne objave, št. 19/1988, 7/2001- obvezna razlaga, 24/2001- spremembe in dopolnitve, Uradni list RS, št. 49/2005- obvezna razlaga, 95/2006- spremembe in dopolnitve, 124/2008- obvezna razlaga, 22/2009- spremembe in dopolnitve, 65/2010- spremembe in dopolnitve, 29/2012- obvezna razlaga, 50/2012- obvezna razlaga, 47/2016- spremembe in dopolnitve).

Slika 8: Ureditvena situacija



Vir: Idejna zasnova prostorske ureditve in ukrepov na Avtobusni postaji Koper, št. projekta U/034-2018, PS Prostor d.o.o. maj 2018.

6.3 Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe investicijskega projekta

Okvirni časovni načrt izvedbe investicijskega projekta je v nadaljevanju predstavljen le za varianto izvedbe "z" investicijo, saj varianta "brez" investicije ne predvideva izvedbe kakršnekoli aktivnosti, temveč pomeni ohranjanje obstoječega stanja.

6.3.1 Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta

Tabela 9: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta

OKVIRNI TERMINSKI PLAN		
Aktivnosti	Začetek	Zaključek
Idejna zasnova	Junij 2018	
Izdelava DIIP	Junij 2018	
Povabilo CTN PN 4.4.	Maj 2018	Junij 2018
Izdelava PGD in PZI	Junij 2018	November 2018
Gradbeno dovoljenje	Oktober 2018	November 2018
Priprava in objava razpisne dokumentacije za izvedbo del in nadzora	November 2018	December 2018
Podpis pogodbe z izvajalcem del in nadzorom	December 2018	December 2018
Izvedba del in nadzora	Januar 2019	Maj 2019
Primopredaja	Junij 2019	Junij 2019

6.3.2 Specifikacija investicijskih stroškov in dinamika financiranja po stalnih oziroma tekočih cenah

Specifikacija investicijskih stroškov in dinamika financiranja investicijskega projekta po variantah je oblikovana na osnovni časovnega načrta izvedbe projekta v okviru variante "z" investicijo, ki je predstavljena v predhodnem poglavju.

Varianta "brez" investicije ne predvideva izvedbe kakršne koli aktivnosti, temveč pomeni ohranjanje obstoječega stanja, zato v okviru le-te tudi ne bo prišlo do nikakršnih aktivnosti in posledično investicijskih vlaganj.

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Obnova avtobusne postaje v Kopru

Tabela 10: Specifikacija investicijskih stroškov z dinamiko financiranja po stalnih – tekočih cenah

Zap.št.	Specifikacija investicijskih stroškov	Dinamika financiranja								
		LETO 2018			LETO 2019			SKUPAJ		
		Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV	Skupaj brez DDV	22 % DDV	Skupaj z DDV
1.	Projektne in investicijska dokumentacija	47.062,48 €	10.353,75 €	57.416,23 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	47.062,48 €	10.353,75 €	57.416,23 €
2.	Izvedba	0,00 €	0,00 €	0,00 €	941.249,60 €	207.074,91 €	1.148.324,51 €	941.249,60 €	207.074,91 €	1.148.324,51 €
2a.)	Gradbeno obrtniška dela	0,00 €	0,00 €	0,00 €	682.440,00 €	150.136,80 €	832.576,80 €	682.440,00 €	150.136,80 €	832.576,80 €
	Izkopi, priprava tal, pripravljalna dela	0,00 €	0,00 €	0,00 €	31.350,00 €	6.897,00 €	38.247,00 €	31.350,00 €	6.897,00 €	38.247,00 €
	Nadstrešnica - konstrukcija, obloge	0,00 €	0,00 €	0,00 €	408.650,00 €	89.903,00 €	498.553,00 €	408.650,00 €	89.903,00 €	498.553,00 €
	Nadstrešnica - krovsko kleparska dela	0,00 €	0,00 €	0,00 €	76.615,00 €	16.855,30 €	93.470,30 €	76.615,00 €	16.855,30 €	93.470,30 €
	Sprejemni prostor, urad	0,00 €	0,00 €	0,00 €	34.375,00 €	7.562,50 €	41.937,50 €	34.375,00 €	7.562,50 €	41.937,50 €
	Zunanji skupni prostor	0,00 €	0,00 €	0,00 €	19.800,00 €	4.356,00 €	24.156,00 €	19.800,00 €	4.356,00 €	24.156,00 €
	Oprema pod nadstrešnico	0,00 €	0,00 €	0,00 €	37.400,00 €	8.228,00 €	45.628,00 €	37.400,00 €	8.228,00 €	45.628,00 €
	Elektro inštalacije	0,00 €	0,00 €	0,00 €	74.250,00 €	16.335,00 €	90.585,00 €	74.250,00 €	16.335,00 €	90.585,00 €
2b.)	Rekonstrukcija platoja	0,00 €	0,00 €	0,00 €	173.709,60 €	38.216,11 €	211.925,71 €	173.709,60 €	38.216,11 €	211.925,71 €
2c.)	Izgradnja vodovoda in namakanja zelenic	0,00 €	0,00 €	0,00 €	9.500,00 €	2.090,00 €	11.590,00 €	9.500,00 €	2.090,00 €	11.590,00 €
2d.)	E polnilnica avtobusov	0,00 €	0,00 €	0,00 €	50.000,00 €	11.000,00 €	61.000,00 €	50.000,00 €	11.000,00 €	61.000,00 €
2e.)	Digitalni prikazovalnik podatkov 3 kom HW+SW	0,00 €	0,00 €	0,00 €	25.600,00 €	5.632,00 €	31.232,00 €	25.600,00 €	5.632,00 €	31.232,00 €
3.	Gradbeni in projektantski nadzor	0,00 €	0,00 €	0,00 €	18.824,99 €	4.141,50 €	22.966,49 €	18.824,99 €	4.141,50 €	22.966,49 €
SKUPAJ		47.062,48 €	10.353,75 €	57.416,23 €	960.074,59 €	211.216,41 €	1.171.291,00 €	1.007.137,07 €	221.570,16 €	1.228.707,23 €

6.4 Varstvo okolja

Sama izvedba investicije ne bo negativno vplivala na okolje in z ekološkega vidika ni sporna. Investitor in tudi izvajalec del morata v času načrtovanja in obnove v največji meri upoštevati določila vseh predpisov o varstvu okolja in poskrbeti, da v času izvedbe ne pride do kakršnega koli onesnaževanja.

Pri načrtovanju in izvedbi investicije so bila in bodo upoštevana sledeča izhodišča:

- učinkovitost izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin),
- okoljska učinkovitost (uporaba najboljših razpoložljivih tehnik, uporaba referenčnih dokumentov, nadzor emisij in tveganj, zmanjšanje količin odpadkov in ločeno zbiranje odpadkov),
- trajnostna dostopnost (spodbujanje okolju prijaznejših načinov prevoza),
- zmanjševanje vplivov na okolje (izdelava poročil o vplivih na okolje oz. strokovnih ocen za posege, kjer je to potrebno).

Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

Ocenjujemo, da pričakovani vplivi projekta na okolico ne bodo imeli povečanega negativnega vpliva na okolje in so torej s stališča varstva okolja sprejemljivi, zato za njihovo odpravo ni predvidenih dodatnih stroškov.

6.5 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Investitor Mestna občina Koper bo s svojimi sodelavci odgovorni nosilec celotnega projekta. Investicijski projekt bo investitor izvajal s pomočjo zunanjih sodelavcev. Dela se bodo oddala v skladu z Zakonom o javnem naročanju.

Pripravo, izvedbo in spremljanje investicijskega projekta bo vodila strokovna skupina investitorja v okviru obstoječih kadrovskih in prostorskih zmogljivosti. Investitor bo vodenje investicijskega projekta zagotovil v okviru Mestne občine Koper, saj že zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo podobnih projektov. Le ti imajo ustrezna znanja tako s področja javnih naročil, prava, financ, komuniciranja z javnostmi, kot tudi s področja pridobivanja nepovratnih evropskih sredstev (prijava projekta za pridobitev sredstev, poročila, zahtevki, dokumentacija, arhiviranje).

Projekt bo finančno vodila Mestna občina Koper. Projekt se bo spremljal ločeno od ostalih investicij, tako da bo možen vpogled v finančno stanje naložbe.

Po izvedbi investicijskega projekta se kadrovska organizacijska shema upravljanja ne bo spremenila.

Izvedba investicijskega projekta (tako po varianti "brez" investicije kot tudi po varianti "z" investicijo) pri investitorju oz. nosilcu projekta Mestne občine Koper ne prinaša novih delovnih mest, ki bi bila pogojena z izvedbo investicijskega projekta. Z izvedbo investicijskega projekta se bo ohranilo število delovnih mest.

Upravljanje prometne infrastrukture je v pristojnosti Mestne občine Koper.

6.5.1 Kadrovska sposobnost javnega partnerja

Za izvedbo investicije je odgovoren investitor Mestna občina Koper. Odgovorna oseba investitorja je župan Boris Popovič, ki sprejema ključne odločitve, ki se nanašajo na investicijo in je tudi podpisnik vse z investicijo povezane dokumentacije.

Pri pripravi in izvedbi projekta sodeluje projektna skupina s člani iz posameznih področij delovanja:

- odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije, tehnične in druge dokumentacije ter izvedbo investicije,
- odgovorna oseba za vodenje investicije,
- odgovorna oseba, zadolžena za pravne zadeve ter javna naročila pri pripravi in izvedbi projekta,
- odgovorna oseba zadolžena za pripravo in prijavo projekta na javni poziv za pridobitev nepovratnih sredstev.

Odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije, tehnične in druge dokumentacije ter izvedbo investicije je vodja Urada za gospodarske javne službe in promet na Mestni občini Koper, ki ima izkušnje na področju tovrstnih izvedb investicije. Navajamo nekaj primerov:

- Sanacija poškodb na javnih cestah – Marezige, Socerb, Osp, Črni Kal, Triban, Kampel, Hrastovlje, Prade;
- Ureditev zbiralnic za ločeno zbiranje odpadkov;
- Dobava energetske učinkovite novoletne razsvetljave v Mestni občini Koper;
- Ureditev krožnega križišča na Krožni cesti;
- Sanacija podpornega zidu v Črnotičah;
- Sanacija ceste R3-624/3721 Aver – Podpeč – Rakitovec;
- Ureditev rekreacijskih površin Žusterna – Izola;
- Impregnacija tiskanih betonov v Kopru;
- Izvedba krožnega križišča v Žusterni;
- Ozelenitev mestnih vpadnic;
- Izdelava celostne prometne strategije Mestne občine Koper.

Vodja investicije opravlja delo na področju pravnih zadev in javnih naročil na Uradu za gospodarske javne službe in promet, kjer je zaposlen že vrsto let. Navajamo le nekaj investicij, pri katerih je sodeloval:

- Sanacija poškodb na javnih cestah – Marezige, Socerb, Osp, Črni Kal, Triban, Kampel, Hrastovlje, Prade;
- Ureditev zbiralnic za ločeno zbiranje odpadkov;
- Dobava energetske učinkovite novoletne razsvetljave v Mestni občini Koper;
- Ureditev krožnega križišča na Krožni cesti;
- Sanacija ceste R3-624/3721 Aver – Podpeč – Rakitovec;
- Ureditev rekreacijskih površin Žusterna – Izola;
- Impregnacija tiskanih betonov v Kopru;
- Izvedba krožnega križišča v Žusterni;
- Ozelenitev mestnih vpadnic.

Pri pripravi in prijavi projektov na javne razpise za pridobitev nepovratnih sredstev v projektni skupini sodelujejo osebe iz projektne pisarne, ki imajo večletne izkušnje s prijavo projektov. Navajamo le nekaj projektov sofinanciranih z nepovratnimi sredstvi, pri katerih so sodelovale:

- Gospodarsko obrtna razvojna cona Srmin (MGRT),
- Rekonstrukcija ceste Gračišče-Smokvica (SVLR »Razvoj obmejnih območij s Hrvaško«),
- Nadgradnja doma KS Gradin na Brezovici (EKRP »Obnova in razvoj vasi«),
- Gradnja vodovodnega in kanalizacijskega omrežja v naselju Zazid (SVLR »Razvoj regij«),
- Prenova zadružnega doma Škofije (MGRT »Obnova in razvoj vasi«),
- Vodovod Hliban – Padovani (SVLR »Razvoj obmejnih območij s Hrvaško«),
- Izvedba kanalizacije v naselju Šmarje območje 4 (SVLR »Razvoj obmejnih območij s Hrvaško«),
- Sekundarno kanalizacijsko omrežje naselja Dekani – 1. faza, 1. etapa (SVLR »Razvoj regij«),
- Sekundarno kanalizacijsko omrežje naselja Škofije – 1. faza, 1. etapa (SVLR »Razvoj regij«),
- Izgradnja kanalizacije Šmarje, območje 3.3.,3.4.,3.5. (SVLR »Razvoj obmejnih območij s Hrvaško«),
- Prenova večnamenske dvorane Bonifika (MIZŠ, Fundacija za šport),
- Protokolarno prireditvena dvorana SV. Frančiška Asiškega v Kopru (MGRT, ZFO),
- 9. energetska učinkovitih sanaciji šol in vrtcev (MZI),
- Dozidava vrtca v Škofijah (MGRT),
- 3. Parkirišča P&R (MZI),
- Celovita prenova javnih površin na obalnem delu mestnega jedra Kopra (MGRT),
- Obnova pokrajinskega muzeja Koper (MGRT),
- Kanalizacija Brageti (MGRT),
- Sekundarno kanalizacijsko omrežje naselja Škofije I. faza, 2. etapa (MGRT).

Po potrebi so že bili in bodo vključeni v projektno skupino za pripravo in izvedbo obravnavanega projekta, tudi ostali sodelavci iz različnih uradov in služb Občinske uprave Mestne občine Koper, glede na vsebinska področja kot so nepremičnine, okolje in prostor, samostojna investicijska služba, finance in računovodstvo, Občinski svet ...

6.6 Predvidena dinamika in viri financiranja oziroma okvirna finančna konstrukcija posameznih variant

V nadaljevanju je predstavljena predvidena dinamika in viri financiranja, in sicer v dveh variantah:

- varianta "z" investicijo 1: Mestna občina Koper bo financirala celotno investicijo,
- varianta "z" investicijo 2: Mestna občina Koper bo pridobila nepovratna sredstva EU iz mehanizma CTN PN 4.4, in sicer 85 % upravičenih stroškov investicije (od tega 85 % KS ter 15 % SLO udeležba). Preostale upravičene stroške v višini 15 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške bo zagotovila Mestna občina Koper.

6.6.1 Finančna konstrukcija po varianti "z" investicijo 1

Po varianti "z" investicijo 1 je predvideno, da bo Mestna občina Koper v celoti financirala investicijo v višini 1.228.707,23 €.

Tabela 11: Dinamika in viri financiranja po stalnih – tekočih cenah po varianti "z" investicijo 1 - Mestna občina Koper financira celotno investicijo

Zap.št.	Dinamika financiranja po stalnih - tekočih cenah	LETO 2018			LETO 2019			SKUPAJ		
		Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV	Skupaj brez DDV	22 % DDV	Skupaj z DDV
1.	Projektna in investicijska dokumentacija	47.062,48 €	10.353,75 €	57.416,23 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	47.062,48 €	10.353,75 €	57.416,23 €
2.	Izvedba	0,00 €	0,00 €	0,00 €	941.249,60 €	207.074,91 €	1.148.324,51 €	941.249,60 €	207.074,91 €	1.148.324,51 €
3.	Gradbeni in projektantski nadzor	0,00 €	0,00 €	0,00 €	18.824,99 €	4.141,50 €	22.966,49 €	18.824,99 €	4.141,50 €	22.966,49 €
SKUPAJ		47.062,48 €	10.353,75 €	57.416,23 €	960.074,59 €	211.216,41 €	1.171.291,00 €	1.007.137,07 €	221.570,16 €	1.228.707,23 €
Viri financiranja po stalnih - tekočih cenah po varianti "z" investicijo 1										
Mestna občina Koper		47.062,48 €	10.353,75 €	57.416,23 €	960.074,59 €	211.216,41 €	1.171.291,00 €	1.007.137,07 €	221.570,16 €	1.228.707,23 €

6.6.2 Finančna konstrukcija po varianti "z" investicijo 2

Mestna občina Koper se bo s predmetno investicijo prijavila na povabilo ZMOS k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti iz mehanizma CTN s sredstvi Kohezijskega sklada.

6.6.2.1 Izračun deleža sofinanciranja s strani KS – mehanizem CTN

Ker predmetna operacija ne ustvarja neto prihodkov po zaključku v skladu 61. členom Uredbe EU 1303/2013, znaša finančna vrzel 100 %.

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Obnova avtobusne postaje v Kopru

Tabela 12: Dinamika in viri financiranja po stalnih – tekočih cenah po varianti "z" investicijo 2

Zap.št.	Dinamika financiranja po stalnih - tekočih cenah	LETO 2018			LETO 2019			SKUPAJ		
		Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV	Skupaj brez DDV	22 % DDV	Skupaj z DDV
1.	Projektna in investicijska dokumentacija	47.062,48 €	10.353,75 €	57.416,23 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	47.062,48 €	10.353,75 €	57.416,23 €
2.	Izvedba	0,00 €	0,00 €	0,00 €	941.249,60 €	207.074,91 €	1.148.324,51 €	941.249,60 €	207.074,91 €	1.148.324,51 €
3.	Gradbeni in projektantski nadzor	0,00 €	0,00 €	0,00 €	18.824,99 €	4.141,50 €	22.966,49 €	18.824,99 €	4.141,50 €	22.966,49 €
SKUPAJ		47.062,48 €	10.353,75 €	57.416,23 €	960.074,59 €	211.216,41 €	1.171.291,00 €	1.007.137,07 €	221.570,16 €	1.228.707,23 €
Viri financiranja po stalnih - tekočih cenah po varianti "z" investicijo 2										
Mestna občina Koper		21.424,37 €	10.353,75 €	31.778,12 €	144.011,19 €	211.216,41 €	355.227,60 €	165.435,56 €	221.570,16 €	387.005,72 €
CTN (85 % upravičenih stroškov)		25.638,11 €	0,00 €	25.638,11 €	816.063,40 €	0,00 €	816.063,40 €	867.339,62 €	0,00 €	841.701,51 €
<i>Kohezijska sredstva (85 %)</i>		<i>21.792,39 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>21.792,39 €</i>	<i>693.653,89 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>693.653,89 €</i>	<i>715.446,28 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>715.446,28 €</i>
<i>Sredstva SLO udeležba (15 %)</i>		<i>3.845,72 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>3.845,72 €</i>	<i>122.409,51 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>122.409,51 €</i>	<i>126.255,23 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>126.255,23 €</i>
Skupaj		47.062,48 €	10.353,75 €	57.416,23 €	960.074,59 €	211.216,41 €	1.171.291,00 €	1.007.137,07 €	221.570,16 €	1.228.707,23 €

V kolikor bo Mestna občina Koper uspešna pri povabilu za upravičence mehanizma CTN PN 4.4, bo 85 % upravičenih stroškov investicije financiran z nepovratnimi sredstvi KS ter Ministrstva za infrastrukturo, in sicer v višini 841.701,51 €, prestali del stroškov v višini 387.005,72 € pa bo financiran iz sredstev proračuna Mestne občine Koper.

6.7 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oz. ekonomska upravičenost projekta

Ekonomska upravičenost projekta je skupno ime za ovrednotenje, pri katerem se upoštevajo vsi ekonomski stroški in vse ekonomske koristi v družbi. Ekonomska analiza utemeljuje upravičenost izvedbe projekta s širšega družbenega, razvojno-gospodarskega in socialnega vidika. Pri ekonomskem vrednotenju se izhaja iz predpostavke, da je treba vložke v okviru izvedbe projekta opredeliti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, rezultate pa glede na pripravljenost posameznikov, da jih plačajo.

Koristi, ki jih izvedba predmetne operacije prinaša na družbenem področju:

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev Mestne občine Koper,
- razvoj trajnostne urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v Mestni občini Koper,
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema.

Koristi, ki jih izvedba predmetne operacije prinaša na razvojno gospodarskem področju:

- razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe, s čemer bi se povečal tudi obisk tujih in domačih gostov.

Ker se ocenjuje, da so koristi investicije v življenjski dobi investicije opravičljive, je izvedba predstavljenega projekta smiselna. Investicija ni ekološko sporna in bo imela pozitiven vpliv na naravo in okolje. Realizacija investicije bo pripomogla k višji kakovosti bivanja in prometni varnosti.

Natančen prikaz in izračun ekonomske upravičenosti projekta bo predstavljen v investicijskem programu.

7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

Iz dokumenta identifikacije investicijskega projekta je, po določitih "Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ" (Uradni list RS št. 60/06, 54/10, 27/16) **razviden namen in upravičenost investicije**.

Skladno s 4. členom zgoraj navedene Uredbe, je za investicijske projekte, ki presegajo vrednosti 500.000,00 € potrebno pripraviti

- Dokument identifikacije investicijskega projekta ter
- Investicijski program.

Glede na predvidene usmeritve in vsebino, ki je podana v DIIP-u je vsekakor smiselno, da se nadaljuje z nadaljnjimi aktivnostmi na projektu in sicer se nadaljuje s pripravo spodaj navedene dokumentacije:

- Prijava na povabilo ZMOS za CTN PN 4.4 (junij 2018),
- Izdelava PGD in PZI (junij – avgust 2018),
- Gradbeno dovoljenje (oktober – november 2018),
- Razpisna dokumentacija in objava JN (november – december 2018),
- Pogodba z izbranim izvajalcem (december 2018).