



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTÀ DI CAPODISTRIA



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z ANALIZO STROŠKOV IN KORISTI

UREDITEV KOLESARSKE IN PEŠPOTI OB PIRANSKI CESTI V KOPRU

Marec 2018

Naziv investicijskega projekta:

Ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru

Investitor in upravljavec investicijskega projekta:

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

Izdelovalec investicijske dokumentacije:

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

SITUAR d.o.o.
Perušek

Datum izdelave dokumenta:

Marec 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 .4	
<i>2.1 Predstavitev Mestne občine Koper</i>	<i>4</i>
<i>2.2 Opredelitev urbanega območja za izvajanje trajnostne urbane strategije ter prednostne usmeritve.....</i>	<i>5</i>
<i>2.3 Obstoječe stanje kolesarske povezave in infrastrukture za pešce v Mestni občini Koper</i>	<i>7</i>
2.3.1 Kolesarske povezave	7
2.3.2 Infrastruktura za pešce	7
<i>2.4 Analiza obstoječega stanja z opisom razlogov za investicijo.....</i>	<i>7</i>
2.4.1 Splošno	7
2.4.2 Obstoječa kolesarska steza in pločnik ob Piranski cesti z opisom razlogov za investicijo	8
3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	11
<i>3.1 Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije.....</i>	<i>11</i>
<i>3.2 Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami</i>	<i>12</i>
4 PREDSTAVITEV IN OPIS VARIANT INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER IZBOR OPTIMALNE VARIANTE	15
<i>4.1 Varianta "brez" investicije.....</i>	<i>15</i>
<i>4.2 Varianta "z" investicijo.....</i>	<i>15</i>
4.2.1 Projektna rešitev za ureditev kolesarske in pešpoti	15
4.2.1.1 Tehnični elementi	17
4.2.2 Projektna rešitev za namakalni sistem in zasaditev	17
4.2.2.1 Vodovodni priključek DN 40 mm	17
4.2.2.2 Namakalni sistem.....	18
4.2.2.3 Zasaditev	19
4.2.3 Urbana oprema	19
<i>4.3 Izbor optimalne variante</i>	<i>19</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.....	21

5.1	<i>Opredelitev vrste investicije</i>	21
5.2	<i>Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah</i>	21
5.2.1	Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah.....	21
5.2.2	Predračunska vrednost investicije po tekočih cenah	22
5.3	<i>Osnova za določitev vrednosti investicije</i>	22
6	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO SKUPAJ Z INFORMACIJO O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI	23
6.1	<i>Strokovne podlage ter predhodno pripravljena dokumentacije, idejne rešitve in študije</i>	23
6.2	<i>Opis lokacije</i>	24
6.3	<i>Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe investicijskega projekta</i>	29
6.3.1	Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta.....	29
6.3.2	Specifikacija investicijskih stroškov in dinamika financiranja po stalnih oziroma tekočih cenah	29
6.4	<i>Varstvo okolja</i>	31
6.5	<i>Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo</i>	31
6.6	<i>Predvidena dinamika in viri financiranja oziroma okvirna finančna konstrukcija.. posameznih variant</i>	32
6.6.1	Finančna konstrukcija po varianti "z" investicijo 1	33
6.6.2	Finančna konstrukcija po varianti "z" investicijo 2	34
6.6.2.1	Izračun deleža sofinanciranja s strani KS – mehanizem CTN	34
6.7	<i>Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oz. ekonomska upravičenost projekta</i>	36
7	ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI	37
7.1	<i>Finančna analiza</i>	37
7.2	<i>Ekonomska analiza</i>	39
7.3	<i>Koristi, ki se ne dajo vrednotiti z denarjem</i>	44
7.4	<i>Analiza tveganj in občutljivosti</i>	45
7.4.1	Analiza tveganj	45
7.4.2	Analiza občutljivosti.....	48
8	PREDSTAVITEV OPTIMALNE VARIANTE	50
8.1	<i>Opis meril in uteži za izbrano varianto</i>	50
8.2	<i>Primerjava variant s predlogom in utemeljitvijo izbrane optimalne variante</i>	51
9	PRIKAZ REZULTATOV Z UTEMELJITVIJO UPRAVIČENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	52

**10 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE
INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE... 54****KAZALO TABEL**

Tabela 1: Investitor in upravljalec	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.....	3
Tabela 5: Prispevek projekta k doseganju kazalnika učinka OP	12
Tabela 6: Prispevek projekta k doseganju cilja (ciljev) TUS (okrepljeni so cilji, h katerim projekt bistveno prispeva) in OP	14
Tabela 7: Prispevek projekta k doseganju kazalnika (kazalnikov) TUS	14
Tabela 8: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah (maj 2017, februar 2018) za varianto "z" investicijo	21
Tabela 9: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške.....	22
Tabela 10: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta.....	29
Tabela 11: Specifikacija investicijskih stroškov z dinamiko financiranja po stalnih – tekočih cenah	30
Tabela 12: Dinamika in viri financiranja po stalnih – tekočih cenah po varianti "z" investicijo 1 - Mestna občina Koper financira celotno investicijo	33
Tabela 13: Dinamika in viri financiranja po stalnih – tekočih cenah po varianti "z" investicijo 2	35
Tabela 14: Finančna analiza brez pomoči Skupnosti	38
Tabela 15: Finančna analiza s pomočjo Skupnosti.....	39
Tabela 16: Število prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev ter posledice	41
Tabela 17: Poškodbe kolesarjev po statističnih regijah.....	41
Tabela 18: Število prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev ter posledice v Mestni občini Koper	42
Tabela 19: Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev ter posledice v Mestni občini Koper	42
Tabela 20: Družbeno ekonomski stroški prometne nesreče	43
Tabela 21: Ekonomska analiza variante "z" investicijo	44
Tabela 22: Faktorji tveganja	45
Tabela 23: Ocena tveganja po posameznih variantah.....	47
Tabela 24: Analiza občutljivosti.....	49
Tabela 25: Ocena variant z izborom optimalne variante	51
Tabela 26: Zbirni prikaz rezultatov	52

KAZALO SLIK

Slika 1: Meje urbanega območja TUS.....	5
Slika 2: Prednostne usmeritve urbanega razvoja in območje urbanega razvoja.....	6
Slika 3: Lokacija.....	8
Slika 4: Območje CTN z označenim območjem izvajanja operacije	25
Slika 5: Lokacija predmetne investicije.....	26
Slika 6: Katastrska situacija - odsek 1	27
Slika 7: Katastrska situacija - odsek 2 in 3	28

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 prepoznava 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 prenovo 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 boljše 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 letu 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.

Dokument identifikacije investicijskega projekta obravnava investicijo v ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru.

Investicija predvideva ureditev trajne in kvalitetne kolesarske in peš povezave mestnega središča, ki ima upravno, izobraževalno, gospodarsko poslovno in rekreacijsko funkcijo, z robom širšega mestnega središča in povezavo s stanovanjskimi soseskami Semedela, Žusterna in Markovec ter daljinsko kolesarsko povezavo Parenčano. Z izvedbo investicije bo izboljšana infrastruktura za kolesarje in pešce, kar pomeni neposredno spodbudo in omogočanje trajnostnih oblik mobilnosti v mestu in v navezavah na bližnje stanovanjske soseske ter preko daljinske povezave Parenčane na širše območje Slovenske Istre, v najširšem pogledu pa celotne Istre in Trsta. Poleg tega se dopolni tudi rekreacijska infrastruktura mesta in oblikovno zaključí morska obala Jadranskega morja.

Namen ureditve kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru je zagotavljanje večje prometne varnosti kolesarjev in pešcev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom. Stranski učinki investicije so še

omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje ter razširitev.

Vrednost investicijskega projekta oz. višina investicijskih stroškov tako po stalnih kot tekočih cenah znaša 219.178,94 € z DDV. Neupravičen strošek investicije predstavljajo stroški nastali pred datumom sklepa o potrditvi DIIP (izdelava projektne in investicijske dokumentacije), infrastrukturni priključki ter DDV v skupni višini 46.172,43 €. Med upravičene stroške pa spadajo vsi ostali stroški v višini 173.006,51 €. 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).

Glede na to, da znaša vrednost investicijskega projekta pod 500.000,00 €, se v skladu z zgoraj navedeno Uredbo, šteje dokument identifikacije investicijskega projekta za investicijski program ter predstavlja osnovo za odločitev o investiciji in vsebuje poleg smiselno povzete obvezne vsebine še:

- analizo stroškov in koristi,
- predstavitev optimalne variante ter
- prikaz rezultatov ocenjevanja z utemeljitvijo upravičenosti investicijskega projekta.

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 in upravljalac

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:	mag. Mateja Perušek, univ.dipl.ekon.
GSM:	041 364 213
Matična št.:	3378225
Davčna št.:	SI14468646

Tabela 3: Izdelovalec projektne dokumentacije

Naziv:	BIRO OBALA d.o.o.
Naslov:	Ul. Stare pošte 3, 6000 Koper
Odgovorna oseba:	Aleš Bucaj, univ.dipl.inž.grad.
Telefon:	05 663 87 00
Matična št.:	2225336
Davčna št.:	SI47404167

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

Naziv:	Mestna občina Koper
Naslov:	Verdijeva ulica 6, 6000 Koper
Služba:	Samostojna investicijska služba
Odgovorna oseba:	Viljan Tončič, dipl.grad.
Telefon:	05 664 62 67
E mail:	viljan.toncic@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.

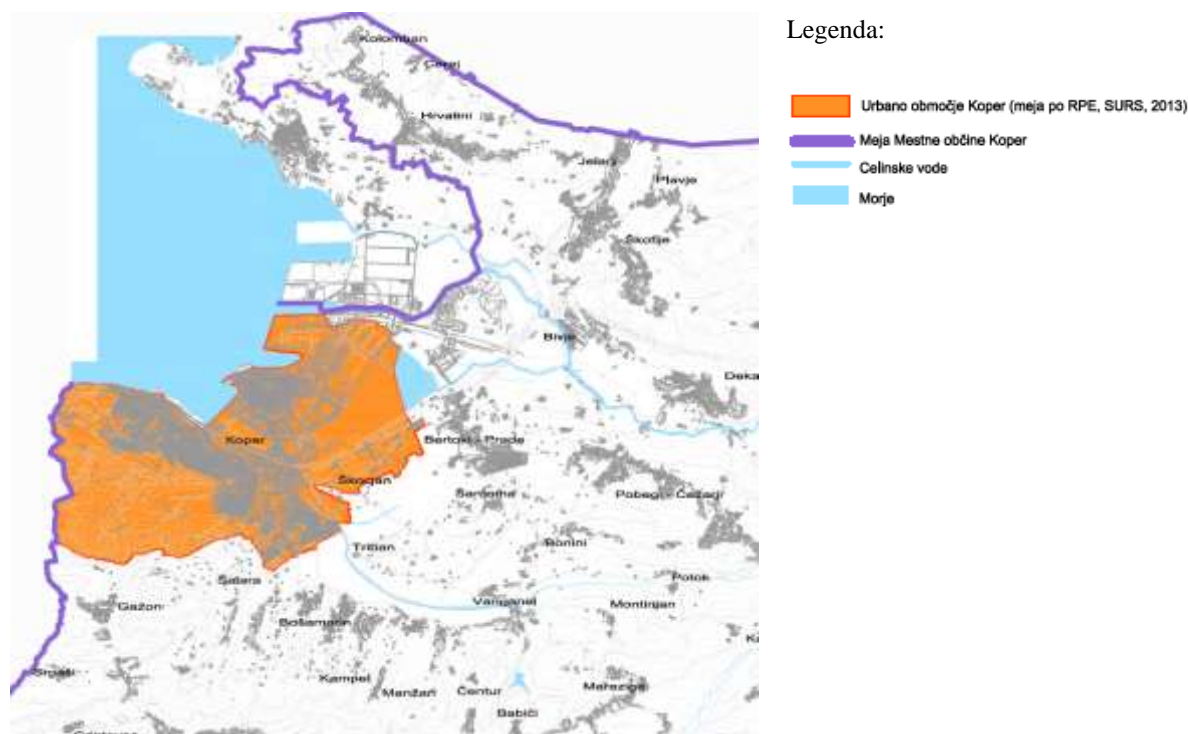
Prihodnji razvoj širšega mestnega in primestnega prostora načrtuje nadaljnji razvoj in reurbanizacijo osrednje urbane cone ter načrtno preusmerjanje urbanih tokov tudi v primestni prostor. Tako razširjeno urbano območje Koper se funkcionalno povezuje s sosednjimi naselji, Ankaranom, Izolo in Piranom, v okviru obalnega somestja ter s čezmejnimi urbanimi 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 hierarhične 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 zasnovano mrežo 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 prioritetno 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. ZELENI 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 prioritetni 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 prenavo 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 kolesarske povezave in infrastrukture za pešce v Mestni občini Koper

2.3.1 Kolesarske povezave

Klimatske značilnosti in strateška pozicija Mestne občine Koper omogočata možnost za uspešen razvoj kolesarstva v občini. V zadnjih letih so bile za razvoj kolesarskega omrežja izdelane številne idejne zasnove in študije, postopoma se je urejalo in gradilo kolesarsko infrastrukturo v občini.

V 10-letnem obdobju se je dolžina kolesarskih poti v občini potrojila. Osnovna kolesarska infrastruktura mesta se ureja in se dograjuje. Kolesarji spadajo v eno izmed bolj ranljivih skupin udeležencev v prometu predvsem zaradi večjega tveganja za nastanek telesnih poškodb.

Kolesarjenje je vsak dan bolj prepoznano kot trajnostna oblika prometa in tudi rekreacije, zato je razvoj tega prometnega transporta pomemben za Mestno občino Koper. Po mnenju občanov bi namreč več ljudi uporabljajo kolo kot prevozno sredstvo, če bi bil promet in kolesarska infrastruktura v Kopru ustrežnejše povezana in varnejša za njene uporabnike.

2.3.2 Infrastruktura za pešce

V zadnjih letih je bila pešceva infrastruktura v mestu Koper nadgrajevana. Posebna pozornost se namenja infrastrukturnim ukrepom, ki skrbijo za večjo varnost pešcev. V Kopru so za zagotavljanje večje varnosti pešcev prisotni sistemski (območje umirjenega prometa, območje za pešce, zapore cest, enosmerne ceste ipd.) in regulativni (prometna signalizacija) ukrepi oziroma tehnične rešitve, naprave za umirjanje prometa (opozorilne naprave, optične zavore) in fizične ovire (grbine, ploščadi), kot najostrejši ukrepi za umirjanje prometa.

S kombinacijo fizičnih ukrepov za znižanje hitrosti motornih vozil in ukrepov, ki spreminjajo obnašanje voznikov, se želi izboljšati pogoje za nemotoriziran promet, povečati prometno varnost in izboljšati kvaliteto bivalnega okolja. Na določenih delih, predvsem ob glavnih prometnih koridorjih so pešceve površine manj prijazne. Pešci so izpostavljeni onesnaženemu zraku ob prometnih cestah, v topli polovici leta pa izpostavljeni neposrednemu sončnemu sevanju.

2.4 Analiza obstoječega stanja z opisom razlogov za investicijo

2.4.1 Splošno

Območje razširjenega mestnega središča Kopra v merilu in kontekstu širšega urbanega območja mesta Koper predstavlja obsežno urbano območje, kjer so zgoščeni raznoliki urbani programi in vsebine kot pomembni generatorji notranjega mestnega prometa, kakor tudi usmerjenih in intenzivnih tokov iz širšega gravitacijskega zaledja. Poleg tega je območje razširjenega mestnega središča prehodno območje, ki obdaja historično mestno jedro in ga povezuje z drugimi mestnimi predeli in preko katerega se napaja in navezuje na omrežje dostopnih komunikacij in prometnih koridorjev.

Območje razširjenega mestnega središča ima vzpostavljeno mrežo mestnih vpadnic in povezovalnih cest, ki koncentrično in žarkasto napajajo območje. Istrska cesta je pomembna mestna cesta in vpadnica v mesto iz smeri Markovca-Žusterne in Izole. Neposredno ob Istrski cesti poteka daljinska kolesarska povezava Parencana, ob njej pa delno ločeno, delno v mešanem profilu še pešpot. Na Parencano se v vozlišču na južni strani obstoječega mostu čez Badaševico navezuje glavna kolesarska povezava, ki vodi ob Piranski cesti do mesta.

2.4.2 Obstoječa kolesarska steza in pločnik ob Piranski cesti z opisom razlogov za investicijo

Kolesarska steza in pločnik potekata na območju obstoječe kolesarske steze in pločnika: od krožišča pri Kanalu Grande vzdolž Piranske ceste do parka Hlavaty ob koprski tržnici. Kolesarska steza je razdeljena na tri odseke: odsek 1, odsek 2 ter odsek 3.

Odsek 1 poteka od Kanala Grande do krožnega križišča Zeleni Park, nato ob parkirišču do krožišča pri uvozu na parkirišče.

Odsek 2 poteka ob parkirišču za koprsko tržnico od krožišča pri uvozu na parkirišče do brežine ob Smedelski promenadi.

Odsek 3 poteka ob brežini pri Smedelski promenadi do parka Hlavaty ob koprski tržnici.

Slika 3: Lokacija



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

Na odseku 1 sta kolesarska steza in pločnik med seboj ločena z vrtnim robnikom višine približno 5 cm. Na obeh zunanjih straneh sta prav tako omejeni z vrtnim robnikom in obdana z zelenico. Le na delu odseka, ki poteka od krivine pri krožišču ob Zelenem Parku do krožišča pri vhodu v območje parkirnih površin za koprsko tržnico, je pločnik na desni strani omejen s cestnim robnikom ob parkirnih površinah. Širina obstoječe kolesarske steze na odseku 1 je približno 240 cm, širina pločnika pa 250 cm. Pločnik in kolesarska steza sta na posameznih mestih posedena zaradi vgradnje infrastrukture preteklosti ali preprosto lokalnega posedanja terena. Med drugim je večji posedek nasproti objekta Solis v gradnji pred krožiščem Zeleni Park.

Na odseku 2 sta kolesarska steza in pločnik med seboj višinsko ločena z vrtnim robnikom, na zunanjih straneh pa omejena s cestnim robnikom in s parkirnimi površinami. Višina vrtnega robnika je 5 cm, robnika na levi in desni strani pa dvignjena za 15 cm oziroma za 12 cm. Med pločnikom in kolesarsko stezo so ob vmesnem vrtnem robniku postavljeni tudi varovalni stebrički, ki onemogočajo prehod vozil preko kolesarske in pločnika. Širina obstoječe kolesarske steze na tem odseku je približno 235 cm, širina pločnika pa približno 245 cm.

Na odseku 3 obstoječa kolesarska steza poteka med cesto in parkirnimi prostori za motorna kolesa, ki so postavljeni pravokotno na os ceste. Kolesarska steza je na levi strani od ceste ločena z neprekinjeno ločilno črto širine 10 cm, na desni strani pa je od parkirnih prostorov za motorna kolesa ločena z varovalnim pasom širine 60 cm. Širina kolesarske steze na odseku je približno 210 cm. Zahodno od parkirnih prostorov za motorna kolesa se nahaja brežina ob Semedelski promenadi, ki je od parkirišča ločena z robnikom višine 12 cm.

Obstoječa kolesarska povezava ob Piranski cesti, na odseku od Kanala Grande do krožnega križišča Zeleni Park je dotrajana. Vozišče in robniki so se mestoma posedli. Na asfaltu je opaziti mrežaste razpoke, ki nakazujejo na neustrezni spodnji nosilni sloj. Z izvedbo investicije bo v celoti obnovljen in ustrezno urejen odsek kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti, s čimer bo zagotovljeno večje udobje in privlačnost.

Ob obstoječem odseku kolesarske poti se nahajajo zelenice, v katerih so zasajena drevesa navadnega koprivovca in ponekod oleandri. Drevored navadnih koprivovcev nudi pešcem in kolesarjem senco v poletnih mesecih, oleandri pa povečujejo privlačnost prostora s svojim cvetočim izgledom. Oleandri nudijo tudi delno zaporo proti izpušnim plinom s ceste na pločnik in kolesarsko stezo. Zelenice trenutno niso zalivane, zato se trava v vročih poletnih mesecih posuši. Takšna površina še bolj vpija toploto in jo potem tudi oddaja, tako da sta kolesarjenje in peš hoja oteženi. Poleg tega rjava travnata površina izgleda neurejeno in odvrča poglede.

Med pločnikom ob Piranski cesti in Semedelsko promenado je predvidena ureditev parka. Novi park bo imel urejeno zalivanje in tudi pred kratkim urejena zelenica na drugi strani Piranske ceste ima urejeno zalivanje. Zaradi enotnega in privlačnega izgleda okolice je potrebno urediti zalivanje tudi na obravnavanih zelenicah. Istočasno se bo med krožiščem Zeleni park in krožiščem pred uvozom na tržnico v obstoječo zelenico zasadilo pravo sivko. Tako se bo zelenica, ki je ožja, kjer je težja košnja trave, uredila v privlačno gredo sivke.

Investicija predvideva ureditev trajne in kvalitetne kolesarske in peš povezave mestnega središča, ki ima upravno, izobraževalno, gospodarsko poslovno in rekreacijsko funkcijo, z robom širšega mestnega središča in povezavo s stanovanjskimi soseskami Semedela, Žusterna in Markovec ter daljinsko kolesarsko povezavo Parencano.

Z izvedbo investicije bo izboljšana infrastruktura za kolesarje in pešce, kar pomeni neposredno spodbudo in omogočanje trajnostnih oblik mobilnosti v mestu in v navezavah na bližnje stanovanjske soseske ter preko daljinske povezave Parencane na širše območje Slovenske Istre, v najširšem pogledu pa celotne Istre in Trsta. Poleg tega se dopolni tudi rekreacijska infrastruktura mesta in oblikovno zaključi morskala obala Jadranskega morja.

Izvedba projekta bo prispevala k naslednjim ukrepom opredeljenim v TUS:

- mreža dostopnih in povezovalnih poti in ureditev za kolesarje in pešce;
- dopolnjevanje in uporabniške izboljšave mreže pešpoti in kolesarskih poti;
- ukrepi trajnostne mobilnosti (JPP, peš, P+R..., omejevanje motornega prometa, umik mirujočega prometa...);
- prilagoditev prometnega režima za boljšo funkcionalno dostopnost;
- urejanje javnih odprtih mestnih površin;
- posodobitve in dograditve gospodarske infrastrukture;
- urejanje dostopov in uporabnosti površin za starejše in funkcionalno ovirane osebe;
- dograjevanje in uporabniške izboljšave mreže pešpoti in kolesarske poti;
- vzpostavljanje boljših in dodatnih povezav mestnih predelov z obalo in mestnim središčem;
- ozelenjevanje prometnih koridorjev (ulice in ceste, pešpoti in kolesarske poti, tematske poti);
- vzpostavljanje zelenih koridorjev trajnostne mobilnosti za povezave s kontaktnim prostorom (v smeri Markovca, Olma, Vangannelske doline, Škocjanskega zatoka).

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 omogočajo lažje in varnejše pogoje za pešce in kolesarje ter 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 "Ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti 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. Projekt je skladen s strokovnimi zahtevami podanih v smernicah:

- 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.

Namen predmetne investicije je zagotavljanje večje prometne varnosti pešcev in kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskemu prevozu. Stranski učinki investicije so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje ter razširitev.

Cilji investicije so:

- zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših poti peš;
- povečanje deleža pešačenja v mestnih potovanjih in prisotnost pešcev v mestnem prostoru;
- povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev;
- zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje v mestu;
- povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih;
- povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev.

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 z 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

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 porabo energije,
- 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 usklajena z **Resolucijo o prometni politiki RS**, ki opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike. Resolucija vizije mobilnosti prebivalstva med drugim navaja: "*Kolesar je enakovreden udeleženec v prometu, zato mu moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani udeleženci v prometu*".

V okviru izvajanja **Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa 2013 – 2022** so kolesarji izpostavljeni kot eno izmed prioriternih področij, z namenom doseganja skupnega cilja in sledenja Viziji 0, predvsem z ukrepi ter preventivnimi aktivnostmi na podlagi prometno-varnostne problematike ter ranljivejših skupin udeležencev v prometu. Hkrati nas zavezuje tudi Evropska listina o varnosti v cestnem prometu, kjer se Javna agencija RS pridružuje večji prometni varnosti v Evropi s ciljem zmanjšanja števila mrtvih v cestnem prometu, ter v okviru katere so posebej izpostavljeni ranljivejši udeleženci ter trend povečevanja prometa kolesarjev v okviru trajnostne mobilnosti in zmanjševanja toplogrednih plinov pod okriljem okoljske politike.

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 urbane strategije mesta Koper in Izvedbenim načrtom TUS**, ki je naveden pod številko projekta 09. Izvedba projekta bo prispevala k naslednjim ukrepom opredeljenim v TUS:

- mreža dostopnih in povezovalnih poti in ureditev za kolesarje in pešce;
- dopolnjevanje in uporabniške izboljšave mreže pešpoti in kolesarskih poti;
- ukrepi trajnostne mobilnosti (JPP, peš, P+R..., omejevanje motornega prometa, umik mirujočega prometa...);
- prilagoditev prometnega režima za boljšo funkcionalno dostopnost;
- urejanje javnih odprtih mestnih površin;
- posodobitve in dograditve gospodarske infrastrukture;
- urejanje dostopov in uporabnosti površin za starejše in funkcionalno ovirane osebe;
- dograjevanje in uporabniške izboljšave mreže pešpoti in kolesarske poti;
- vzpostavljanje boljših in dodatnih povezav mestnih predelov z obalo in mestnim središčem;
- ozelenjevanje prometnih koridorjev (ulice in ceste, pešpoti in kolesarske poti, tematske poti);
- vzpostavljanje zelenih koridorjev trajnostne mobilnosti za povezave s kontaktnim prostorom (v smeri Markovca, Olma, Vangannelske doline, Škocjanskega zatoka).

Tabela 6: Prispevek projekta k doseganju cilja (ciljev) TUS (okrepljeni so cilji, h katerim projekt bistveno prispeva) in OP

Cilj TUS št.	Naziv cilja TUS	Specifični cilj OP št.	Naziv specifičnega cilja OP
1.4	Varno in prijetno okolje	4.4.2	Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih
2.3	Življenje v mestu – stalni prebivalci, uporabniki in obiskovalci	4.4.2	Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih
2.4	Prometna razbremenitev ob zagotavljanju boljše prometne dostopnosti	4.4.2	Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih
3.4	Urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal	4.4.2	Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih
4.3	Zmanjšanje prometnih obremenitev	4.4.2	Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih

Vir: IN TUS, MOK, marec 2017.

Tabela 7: Prispevek projekta k doseganju kazalnika (kazalnikov) TUS

Kazalnik TUS št.	Naziv kazalnika TUS	Ocena prispevka projekta h kazalniku rezultata TUS
01.	Izvedeni ukrepi za spodbujanje multimodalne mobilnosti (infrastrukturni in organizacijsko logistični)	1

Vir: IN TUS, MOK, marec 2017.

Investicija je usklajena s **Celotno prometno strategijo Mestne občine Koper**, sprejeto dne 25.5.2017. Celotna 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 uresnitvijo 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 1. strateškim stebrom CPS: "Spodbujanje pešačenja kot pomembnega potovalnega načina ter 2. strateškim stebrom CPS: "Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja".

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 komunalne 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 ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru izvede. S tem se bo prispevalo k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, prispevalo k telesni aktivnosti prebivalcev mesta in izboljšali kakovost življenja v mestu. S tem se bodo tudi izpolnili cilji in implementirali ukrepi, ki so zadani v Celostni prometni strategiji.

4.2.1 Projektna rešitev za ureditev kolesarske in pešpoti

Opis predvidenih posegov je povzet po Izvedbenem načrtu: Vzdrževalna dela za ureditev kolesarske steze na Piranski cesti v Kopru, BIRO OBALA d.o.o., maj 2017.

Investicija v splošnem obsega zamenjavo zgornjega ustroja kolesarske steze in pločnika z novim asfaltom, tako da bosta kolesarska steza in pločnik v istem višinskem nivoju (udobnejše in manj nevarna uporaba), s tem bodo sanirani lokalni posedki in istočasno bo kolesarska steza razširjena na minimalno širino 2,50 m, kolikor jo predvidevajo Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih in druga literatura.

Odsek 1:

Zgornji sloj asfaltne plasti v debelini približno 5 cm se poruši in odstrani. Porušita in odstranita se tudi vrtna robnika dimenzije 8/20 cm ob levem robu kolesarske steze v smeri od krožišča proti Kanalu Grande in med kolesarsko stezo ter pločnikom. Uredi se planum in se na mestih sanacije doda mehansko utrjen tamponski drobljenec D32 v debelini do 25 cm. Vgradi se novi vrtni robnik 8/20 cm na levem robu kolesarske steze, pri čemer se ga premakne za približno 10 cm v levo proti Piranski cesti. Niveleto kolesarske steze se dvigne za 5 cm in skupaj s pločnikom uredi s prečnim naklonom 2,0%. Obrabna plast se izdelava iz bitumizirane zmesi AC 11 surf B 70/100 A4 v debelini 5 cm. Na območju izkopa, ob levem robu kolesarske steze, se izvede humuziranje in zatravitev terena.

Predvideni projektirani objekt sestavljata kolesarska steza širine 2,50 m in pločnik širine 2,50 m z vmesno neprekinjeno ločilno črto širine 10 cm.

Odsek 2

Zgornji sloj asfaltne plasti v debelini približno 5 cm se poruši in odstrani. Poruši in odstrani se tudi vrtni robnik dimenzije 8/20 cm med kolesarsko stezo in pločnikom ter varovalne stebričke $\Phi 80$ mm višine 90 cm, ki se nahajajo na pločniku. Stebričke se shrani za kasnejšo ponovno vgradnjo. Uredi se planum in se na mestih sanacije doda mehansko utrjen tamponski drobljenec D32 v debelini do 25cm. Desni rob pločnika se uskladi z zgornjim robom obstoječega desnega robnika in se uredi niveleto kolesarske steze in pločnika s prečnim naklonom 2,5%. Višina levega roba kolesarske steze se ujema z višino zgornjega roba levega robnika. Obrabna plast se izdelava iz bitumizirane zmesi AC 11 surf B 70/100 A4 v debelini 5 cm. Shranjene stebričke se ponovno vgradi v varovalni pas med kolesarsko stezo in parkiriščem.

Pri prehodu iz odseka 2 v odsek 3 se projektira krivina s polmerom 7m. Za potrebe poteka kolesarske steze se na tem mestu preuredi obstoječa zelenica. Na tem delu se ob levem robu kolesarske steze med varovalnim pasom in zelenico vgradi vrtni robnik dimenzije 8/20 cm. Robnik je dolžine 5,5 m.

Predvideni projektirani objekt sestavljajo varovalni pas širine 0,50 m, kolesarska steza širine 2,50 m in pločnik širine 2,00 m z vmesnimi neprekinjenimi ločilnimi črtami širine 10 cm.

Odsek 3:

Zgornji sloj asfaltne plasti debeline približno 10 cm se poruši in odstrani v pasu širine 5 m merjeno od roba desnega robnika pod brežino. Uredi se planum in se izdelava nevezano nosilno plast mehansko utrjenega tamponskega drobljenca D32 v debelini 15 cm. Na mestih ob levem robu kolesarske steze, kjer je zaradi vgraditve robnika potreben izkop, je debelina tamponskega drobljenca lahko večja. Vgradi se robnik dimenzije 15/25 cm, višine 12 cm. Niveleto kolesarske steze in pločnika se uredi tako, da se višina desnega roba pločnika ujema z višino vrha desnega robnika in se jo s prečnim naklonom 2,0% poveže z vrhom levega robnika. Obrabna plast na kolesarski stezi in pločniku se izdelava iz bitumizirane zmesi AC 11 surf B 70/100 A4 v debelini 5 cm. Zgornji sloj voziščne konstrukcije ceste v pasu širokem približno 0,30 m levo od levega robnika se izdelava iz bituminizirane zmesi AC 16 base B 50/70 A3 v debelini 6 cm in bituminizirane zmesi AC 11 surf B 50/70 A3 v debelini 4 cm. Med levim robnikom in kolesarsko stezo se zariše varovalni pas širine 0,50m. Obstoječi prometni znaki in obvestilne table se prestavijo. Pri prehodu iz odseka 3 v odsek 2 se projektira krivina s polmerom 7m. Ob levem robu kolesarske steze se levo od varovalnega pasu uredi zelenica. Po poružitvi in odstranitvi asfaltne plasti, se na obstoječi tamponski drobljenec nasuje zemljina in se območje zelenice pripravi za zatravitev. Na tem delu se med varovalnim pasom in zelenico vgradi vrtni robnik dimenzije 8/20 cm. Robnik je dolžine približno 7,0m.

Predvideni projektirani objekt sestavljajo varovalni pas širine 0,50 m, kolesarska steza širine 2,50 m in pločnik širine 1,60 m z vmesnimi neprekinjenimi ločilnimi črtami širine 10 cm.

4.2.1.1 Tehnični elementi

Širina tipičnega prečnega profila kolesarske steze na odseku 1:

- kolesarska steza 2,50 m
- pločnik 2,50 m
- Skupna širina TPP 5,00 m

Širina tipičnega prečnega profila kolesarske steze na odseku 2:

- varovalni pas 0,50 m
- kolesarska steza 2,50 m
- pločnik 2,00 m
- Skupna širina TPP 5,00 m

Širina tipičnega prečnega profila kolesarske steze na odseku 3:

- obstoječe vozišče parkirišča 5,55m
- varovalni pas 0,50m
- kolesarska steza 2,50 m
- pločnik 1,60 m
- Skupna širina TPP 10,15 m

4.2.2 Projektna rešitev za namakalni sistem in zasaditev

Opis predvidenih posegov je povzet po Izvedbenem načrtu: Namakalni sistem zelenice med Piransko cesto in kolesarsko stezo, BIRO OBALA d.o.o., februar 2018.

Projektna rešitev obravnava izvedbo namakalnega sistema za zalivanje zelenic, izvedbo vodovodnega priključka na javno vodovodno omrežje in zasaditev drevnine ter grmovnic na manjkajočih mestih v zelenicah. Drevnina v obliki drevoreda bo nudila senco v poletnih mesecih, zimzelene grmovnice bodo vsaj delno preprečevale prehod izpušnih plinov s ceste proti kolesarski stezi in pločniku. Skupaj z zalivanjem bo ukrep povečal udobje in privlačnost kolesarske steze in pločnika.

4.2.2.1 Vodovodni priključek DN 40 mm

Vodovodni priključek je načrtovan s cevjo PE DN 50 mm x 16 bar dolžine 3,20 m, ki se priključi na javno vodovodno omrežje na cev NL DN 200 mm z navrtnim kosom z zasunom. Mesto priključitve in vodomerni jašek bosta locirana na parceli št. 1397/11 k.o. Koper. Nad zasunom se montira vgradna armatura in samozaporna okrogla cestna kapa. Priključna cev, v zaščitni cevi tipa Stigmaflex DN75 mm poteka do vodomernega jaška v zelenici ob kolesarski stezi. Vodomerni jašek je predviden v zidani izvedbi svetlih dimenzij 60 cm x 100 cm x 80 cm s tipskim pokrovom je 600/1000 mm. Nosilnost pokrova mora biti najmanj 125 kN.

Priključna cev v zaščitni cevi se vgradi v zemeljski jarek na globino 1,20 m na posteljico iz peska frakcije 0/4 mm debeline 10 cm in obsipa z enakim peskom v debelini 15 cm nad temenom zaščitne cevi. Preostali del jarka se pod povoznimi in pohodnimi površini zasipa z drobljencem D32, v zelenicah pa z izkopnim materialom in zadnjih 20 cm z ustreznim humusom (lahko iz izkopa ali dobavljenim). Jašek se v zelenici obsipa skladno z navodili upravljalca.

V jašek se vgradi vodomerni števec DN 40 mm s pripadajočimi armaturami in fazoni skladno z zahtevami upravljalca vodovodnega omrežja JP Rižanski vodovod Koper d.o.o.. Iz jaška se odcepi cev PE DN 40 mm, ki je že del namakalnega sistema.

4.2.2.2 Namakalni sistem

Načrtovani namakalni sistem bo služil zalivanju zelenic ob kolesarski stezi in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru. Zelenice širine do 5,00 m se bodo zalivale s statičnimi zalivalnimi šobami v kvadratnem rastru na maksimalni medsebojni razdalji 4,50 m. Zelenice širše od 5,00 m se bodo zalivale z dinamičnimi zalivalnimi šobami v trikotnem rastru z maksimalno krajšo stranico trikotnika 7,00 m med šobami. Grmovnice se bodo zalivale s kapljičnim namakalnim sistemom. Območje zalivanja je razdeljeno na površine, ki jih bodo zalivale posamezne zalivalne veje. Načrtovanih je 16 vej s statičnimi šobami, 3 veje z dinamičnimi šobami in ena veja s kapljičnim namakanjem. Število šob, priključenih na posamezno vejo je različno, vendar teži k optimalnosti, t.j. 16 statičnih šob na eni veji in 10 dinamičnih šob na eni veji.

Posamezna zalivalna veja se prične v krmilnem PVC pohodnem jašku z elektromagnetnim ventilom. V posameznem jašku se krmili po 4 veje. Torej so v posameznem jašku vgrajeni 4 elektromagnetni ventili, programator na baterije in senzor za dež nad jaškom. V vsakem jašku mora biti tudi vgrajen praznotok za praznjenje sistema.

Posamezne zalivalne šobe so napajane s plastično cevjo neposredno pod šobami. Vrsta materiala cevi, globina in način vgradnje sta pogojena s strani proizvajalca izbranega sistema. Dolžine plastičnih cevi so pogojene z razporeditvijo zalivalnih vej in krmilnih jaškov. Dotok vode v krmilne jaške se zagotavlja iz internega vodovodnega sistema iz cevi PE DN 32 mm-40 mm. Pred jaškom ali neposredno v jašku je potrebno na te dovodne cevi montirati kroglični zasun.

Namakalni sistem se napaja iz vodomernega jaška na parceli št. 1397/11 k.o. Koper. Iz vodomernega jaška se odcepi cev PP DN 40 mm proti jugozahodu v dolžini 112,00 m (smer Piranske ceste). Od nje se nato odcepita cevi PE DN 40 mm proti severozahodu pod kotom 90° pod kolesarsko stezo in pločnikom v dolžini 8,00 m ter druga cev PE DN 32 mm v dolžini 107,00 m naprej proti jugozahodu. Neposredno pri vodomernem jašku se od cevi DN40 mm odcepi tretja cev PE DN 32 mm v dolžini 50,00 m proti severovzhodu in poteka ob krožišču "Zeleni park" do zelenice proti parkirišču za tržnico. Kjer poteka cev v zelenicah, se polaga v zemeljski jarek globine 0,80 m na posteljico iz peska frakcije 0/4 mm debeline 10 cm in obsipa z enakim peskom v debelini 15 cm nad cevjo, preostali del izkopa se zasipa z ustreznim izkopskim materialom in vrhnjim slojem humusa v debelini 20 cm. V kolikor ni na voljo dovolj humusa iz izkopa, ga je potrebno dobaviti.

Na mestih prečkanja kolesarske in pešpoti ter ostalih utrjenih površin se vodovodne cevi in cevi namakalnega sistema vgradi v zaščitne cevi tipa Stigmaflex ustreznega premera, da se lahko vodovodne cevi uvlečejo. Na mestih vseh prečkanj se vgradijo dodatne zaščitne cevi za rezervo. Na celotnem sistemu je predvidenih skupno 265 statičnih šob in 27 dinamičnih šob. Potrebno število šob mora biti s prilagodljivim kotom zalivanja.

4.2.2.3 Zasaditev

V zelenici med kolesarsko stezo in Piransko cesto je predvidena zasaditev linije oleandrov višine 1,00 m na medsebojni razdalji približno 1,20 m do 1,50 pod obstoječimi drevesi navadnega koprivovca. Predvidena je zasaditev približno 200 sadik.

V isti zelenici se drevored navadnih koprivovcev zaključi približno na sredini poti med Kanalom Grande in krožiščem pri Zelenem parku. Predvidena je zasaditev manjkajočih dreves navadnega koprivovca. Posamezna sadika mora biti funkcionalno drevo višine najmanj 2,50 m s košato krošnjo in z premerom debla na višini 1,00 m vsaj 16 cm. Predvidena je zasaditev 16 sadik navadnega koprivovca na medsebojni razdalji približno 6,00 m do 7,00 m.

V zelenici med kolesarsko stezo in cesto krožiščema Zeleni park in Tržnica je predvidena zasaditev prave sivke v trikotnem rastru na medsebojni razdalji 60 cm. Predvidena je zasaditev sivke na površini približno 110,00 m².

4.2.3 Urbana oprema

Urbana oprema vsebuje kolesarnico in stojala za kolesa ter drugo urbano opremo. Predvidena urbana oprema bo omogočala udobnejšo uporabo načrtovanih kolesarskih in pešcevih površin ter shranjevanje koles na mestu zaključka kraka kolesarske steze pri koprski tržnici oziroma ob parku Hlavaty.

Stojala za kolesa in nadstrešnica nad stojali

Na koncu kolesarske steze ob parku Hlavaty je predvidena montaža nadkritih stojal za kolesa s prečko. Predvideno je 12 stojal za kolesa. Na vsako stojalo se lahko prisloni dve kolesi. Torej skupno 24 koles.

Naslون/stojalo za kolesa s prečko mora biti iz inox-a kvalitete AISI 316 za morsko okolje, dolžine 100 cm, višine 90 cm z vmesno prečko na višini 40 cm od tal, vse premera cevi 50 mm. Razdalja med dvema stojaloma min 100 cm, tako da posamezno stojalo nudi naslon za dve kolesi. Prečka omogoča naslon otroškim kolesom, ki so nižja od koles za odrasle ljudi.

Nad stojala za kolesa se montira nadstrešnica svetle dim. 12,50 m dolžine, 2,20 m širine in višine 2,25 m. Nadstrešnica bo nudila zavetje kolesom v primeru dežja.

Druga urbana oprema

Na celotni potezi kolesarske in pešpoti je predvidenih 8 novih košev za smeti. Koši morajo biti brez pokrovov, da je omogočeno neovirano odlaganje smeti tudi kolesarjem.

Na dveh mestih, predvidoma ob krožišču Zeleni park in pred vhodom v novi park je predvidena montaža dveh pitnikov, ki se jih priključi na načrtovano vodovodno omrežje.

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 skladna s strokovnimi zahtevami podanih v smernicah:

- 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, ter prispeva k:
 - spodbujanju ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema s prispevkom k doseganju strateških ciljev CPS, in sicer
 - o spodbujanje pešačenja kot pomembnega potovalnega načina ter
 - o optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja
 - zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebniimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestu – ureditev kolesarske infrastrukture
 - o dolžina kolesarske steze ob Piranski cesti v Kopru v vsako smer znaša 0,502 km
 - zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebniimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestu – ukrepi za udobnost in privlačnost kolesarske infrastrukture
 - o kolesarska steza je načrtovana v minimalnih vzdolžnih naklonih, približno med 0,5 % in 1,0 %. Kolesarji bodo vodeni neposredno, saj je predviden označeni prehod za kolesarje čez priključek parkirišča in prehod za pešce čez kolesarsko stezo. Kolesarji imajo prednost. Kolesarska steza je načrtovana v obstoječem drevoredu navadnega koprivovca. Pod drevesi je predvidena trata. Ta zelenica širine cca. 4,90 m – 7,00 m ločuje kolesarsko stezo od vozišča Piranske ceste. Projektira se zalivanje trate na obeh straneh kolesarske steze in pločnika.
 - k zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebniimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestu – ukrepi za izboljšanje kolesarske infrastrukture
 - o projekt vključuje ukrepe za izboljšanje kolesarske infrastrukture z namestitvijo opreme, kot stojala za kolesa, nadstrešnice za parkiranje koles in pitnika.
 - zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebniimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestu – neposrednost kolesarske povezave
 - o predmetna kolesarska povezava nič ne podaljša poti kolesarjem, saj je najbolj neposredna povezava med centrom Kopra in zahodnim delom Semele, Markovcem in Žusterno.

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 ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru. Za izvedbo investicije gradbeno dovoljenje ni potrebno.

5.2 Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah

5.2.1 Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah

Tabela 8: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah (maj 2017, februar 2018) za varianto "z" investicijo

Zap.št.	Opis	Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV
1.	Projektna dokumentacija	1.050,00 €	231,00 €	1.281,00 €
2.	Investicijska dokumentacija	1.500,00 €	330,00 €	1.830,00 €
3.	Ureditev kolesarske in pešpoti	84.626,63 €	18.617,86 €	103.244,49 €
4.	Namakalni sistem	44.576,34 €	9.806,79 €	54.383,13 €
5.	Urbana oprema	40.480,00 €	8.905,60 €	49.385,60 €
6.	Nadzor	3.323,54 €	731,18 €	4.054,72 €
7.	Ostalo (tehnični pregled, infrastrukturni priključki)	4.098,36 €	901,64 €	5.000,00 €
	SKUPAJ	179.654,87 €	39.524,07 €	219.178,94 €
	22% DDV	39.524,07 €		
	SKUPAJ Z DDV	219.178,94 €		

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru

Tabela 9: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške

Zap.št.	Opis	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
1.	Projektna dokumentacija	0,00 €	1.050,00 €
2.	Investicijska dokumentacija	0,00 €	1.500,00 €
3.	Ureditev kolesarske in pešpoti	84.626,63 €	0,00 €
4.	Namakalni sistem	44.576,34 €	0,00 €
5.	Urbana oprema	40.480,00 €	0,00 €
6.	Nadzor	3.323,54 €	0,00 €
7.	Ostalo (tehnični pregled, infrastrukturni priključki)		4.098,36 €
8.	DDV	0,00 €	39.524,07 €
SKUPAJ		173.006,51 €	46.172,43 €
SKUPAJ		219.178,94 €	

Vrednost investicijskega projekta oz. višina investicijskih stroškov po stalnih cenah znaša 219.178,94 € z DDV. Neupravičen strošek investicije predstavljajo stroški nastali pred datumom sklepa o potrditvi DIIP (izdelava projektne in investicijske dokumentacije), infrastrukturni priključki ter DDV v skupni višini 46.172,43 €. Med upravičene stroške¹ pa spadajo vsi ostali stroški v višini 173.006,51 €.

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 je:

- Izvedbeni načrt: Vzdrževalna dela za ureditev kolesarske steze na Piranski cesti v Kopru, BIRO OBALA d.o.o., maj 2017;
- Izvedbeni načrt: Namakalni sistem zelenice med Piransko cesto in kolesarsko stezo, BIRO OBALA d.o.o., februar 2018;
- 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.

¹ Upravičeni stroški so stroški, ki so z operacijo neposredno povezani, so potrebni za njeno izvajanje, so v skladu s cilji operacije in smernicami: Kolesarjem prijazna infrastruktura – Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih ter Infrastruktura za pešce – Splošne usmeritve.

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. Izvedbeni načrt: Vzdrževalna dela za ureditev kolesarske steze na Piranski cesti v Kopru, BIRO OBALA d.o.o., maj 2017.
3. Izvedbeni načrt: Namakalni sistem zelenice med Piransko cesto in kolesarsko stezo, BIRO OBALA d.o.o., februar 2018;
4. Kolesarjem prijazna infrastruktura – Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017.
5. Infrastruktura za pešce – Splošne usmeritve, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017.
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. Nacionalni program varnosti cestnega prometa 2013 – 2022, dostopen na:
https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/11/NPVCP_knji%C5%BEica.pdf.
15. Regionalni razvojni program za Južno Primorsko regijo 2014-2020, dostopen na:
<http://www.rrc-kp.si/sl/regionalni-razvoj/rrp-2014-2020.html>.
16. 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>.
17. Javna agencija RS za varnost prometa, dostopna na: <https://www.avp-rs.si>.
18. SURS, dostopen na: <http://www.stat.si/statweb>.
19. Atlas okolja, dostopen na: <http://gis.arso.gov.si>.

6.2 Opis lokacije

Že v analizi obstoječega stanja je bilo predstavljeno, da kolesarska steza in pločnik potekata na območju obstoječe kolesarske steze in pločnika: od krožišča pri Kanalu Grande vzdolž Piranske ceste do parka Hlavaty ob koprski tržnici. Kolesarska steza je razdeljena na tri odseke: odsek 1, odsek 2 ter odsek 3.

Odsek 1 poteka od Kanala Grande do krožnega križišča Zeleni Park, nato ob parkirišču do krožišča pri uvozu na parkirišče.

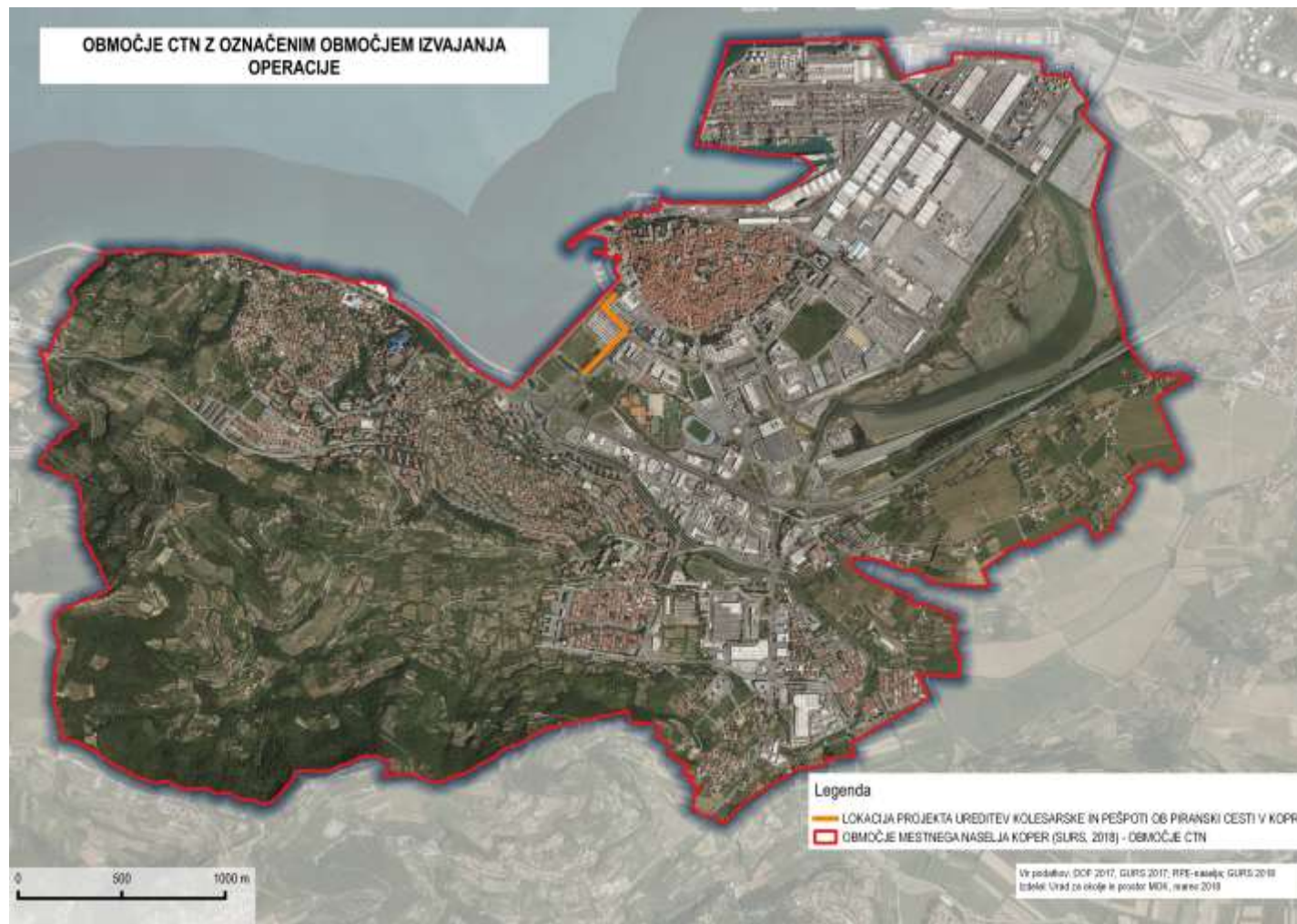
Odsek 2 poteka ob parkirišču za koprsko tržnico od krožišča pri uvozu na parkirišče do brežine ob Semedelski promenadi.

Odsek 3 poteka ob brežini pri Semedelski promenadi do parka Hlavaty ob koprski tržnici.

Kolesarska steza in pločnik bosta preoblikovana tako, da bo z odstranitvijo vmesnega robnika odpravljena višinska razlika med obema deloma. Na odseku 3 bosta pločnik in kolesarska steza potekali denivelirani od vozišča ob brežini.

Izvedba predmetne investicije se bo izvajala na delih parcel parc.št. 1404/5, 1404/3, 1403/3, 1402/4, 1402/3, 1401/2, 1557/3, 1397/11, 1397/12, 1397/7, 1397/1, 1396, 1395, 1394/1, 1393, 1392, 1391, vse k.o. Koper.

Slika 4: Območje CTN z označenim območjem izvajanja operacije



Slika 5: Lokacija predmetne investicije



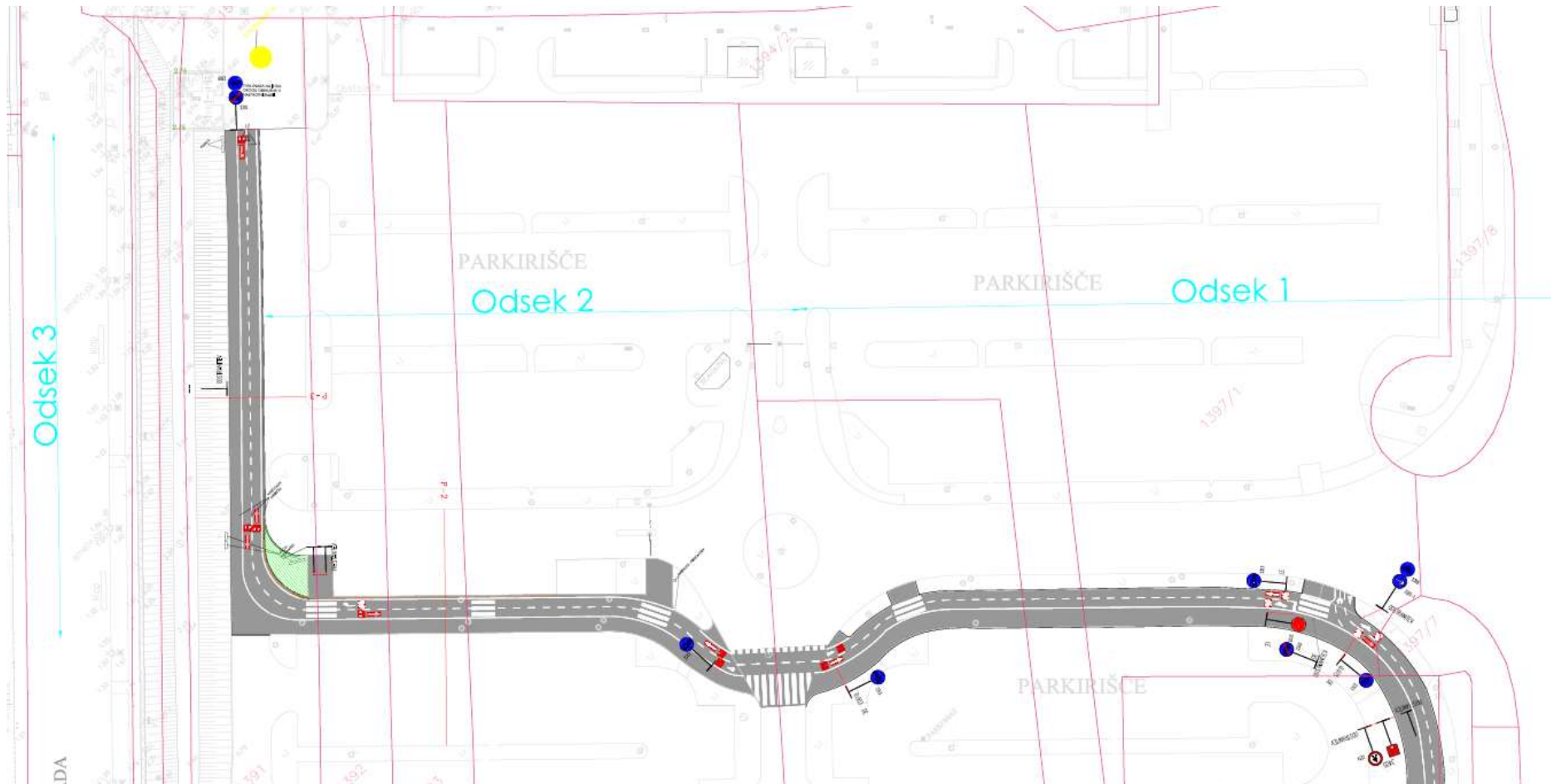
Vir: Izvedbeni načrt: Vzdrževalna dela za ureditev kolesarske steze na Piranski cesti v Kopru, BIRO OBALA d.o.o., maj 2017.

Slika 6: Katastrska situacija - odsek 1



Vir: Izvedbeni načrt: Vzdrževalna dela za ureditev kolesarske steze na Piranski cesti v Kopru, BIRO OBALA d.o.o., maj 2017.

Slika 7: Katastrska situacija - odsek 2 in 3



Vir: Izvedbeni načrt: Vzdrževalna dela za ureditev kolesarske steze na Piranski cesti v Kopru, BIRO OBALA d.o.o., maj 2017.

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 10: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta

OKVIRNI TERMINSKI PLAN		
Aktivnosti	Začetek	Zaključek
Projektna dokumentacija: Izvedbeni načrt	Izvedeno (maj 2017, februar 2018)	
Izdelava poenostavljenega DIIP	Izvedeno (december 2017)	
Izdelava DIIP z Analizo stroškov in koristi	Februar 2018	Marec 2018
Povabilo CTN PN 4.4.	Marec 2018	April 2018
Priprava in objava razpisne dokumentacije za izvedbo del in nadzora	Marec 2018	Maj 2018
Podpis pogodbe z izvajalcem del in nadzorom	Maj 2018	Maj 2018
Izvedba del in nadzora	Junij 2018	September 2018
Primopredaja	Oktober 2018	Oktober 2018

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

Ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru

Tabela 11: Specifikacija investicijskih stroškov z dinamiko financiranja po stalnih – tekočih cenah

Zap.št.	Specifikacija investicijskih stroškov	Dinamika financiranja								
		LETO 2017			LETO 2018			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 dokumentacija	1.050,00 €	231,00 €	1.281,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.050,00 €	231,00 €	1.281,00 €
2.	Investicijska dokumentacija	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.500,00 €	330,00 €	1.830,00 €	1.500,00 €	330,00 €	1.830,00 €
3.	Ureditev kolesarske in pešpoti	0,00 €	0,00 €	0,00 €	84.626,63 €	18.617,86 €	103.244,49 €	84.626,63 €	18.617,86 €	103.244,49 €
4.	Namakalni sistem	0,00 €	0,00 €	0,00 €	44.576,34 €	9.806,79 €	54.383,13 €	44.576,34 €	9.806,79 €	54.383,13 €
5.	Urbana oprema	0,00 €	0,00 €	0,00 €	40.480,00 €	8.905,60 €	49.385,60 €	40.480,00 €	8.905,60 €	49.385,60 €
6.	Nadzor	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.323,54 €	731,18 €	4.054,72 €	3.323,54 €	731,18 €	4.054,72 €
7.	Ostalo (tehnični pregled, infrastrukturni priključki)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	4.098,36 €	901,64 €	5.000,00 €	4.098,36 €	901,64 €	5.000,00 €
SKUPAJ		1.050,00 €	231,00 €	1.281,00 €	178.604,87 €	39.293,07 €	217.897,94 €	179.654,87 €	39.524,07 €	219.178,94 €

6.4 Varstvo okolja

Predmetna investicija je namenjena varovanju okolja in preprečevanju njenega onesnaževanja. Neposredne koristi ureditve kolesarske in pešpoti, se bodo odrazile v manjšem obremenjevanju okolja s strani osebnih avtomobilov. Obseg prevoženih kilometrov z njimi se bo v urbanem središču zmanjšal in hkrati povečal delež aktivne mobilnosti.

Tudi 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).

Z uspešno izvedbo projekta se bo izboljšala kolesarska infrastruktura v mestu, s tem se bo znižal obseg prevoženih kilometrov osebnih avtomobilov v urbanem središčih, kar bo pozitivno vplivalo na okolje in družinske izdatke za mobilnost.

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 kadrovske in prostorske 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.

6.6 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.

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru

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 219.178,94 €.

Tabela 12: 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 2017			LETO 2018			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 dokumentacija	1.050,00 €	231,00 €	1.281,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.050,00 €	231,00 €	1.281,00 €
2.	Investicijska dokumentacija	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.500,00 €	330,00 €	1.830,00 €	1.500,00 €	330,00 €	1.830,00 €
3.	Ureditev kolesarske in pešpoti	0,00 €	0,00 €	0,00 €	84.626,63 €	18.617,86 €	103.244,49 €	84.626,63 €	18.617,86 €	103.244,49 €
4.	Namakalni sistem	0,00 €	0,00 €	0,00 €	44.576,34 €	9.806,79 €	54.383,13 €	44.576,34 €	9.806,79 €	54.383,13 €
5.	Urbana oprema	0,00 €	0,00 €	0,00 €	40.480,00 €	8.905,60 €	49.385,60 €	40.480,00 €	8.905,60 €	49.385,60 €
6.	Gradbeni in projektantski nadzor	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.323,54 €	731,18 €	4.054,72 €	3.323,54 €	731,18 €	4.054,72 €
7.	Ostalo (tehnični pregled, infrastrukturni priključki)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	4.098,36 €	901,64 €	5.000,00 €	4.098,36 €	901,64 €	5.000,00 €
SKUPAJ		1.050,00 €	231,00 €	1.281,00 €	178.604,87 €	39.293,07 €	217.897,94 €	179.654,87 €	39.524,07 €	219.178,94 €
Viri financiranja po stalnih - tekočih cenah po varianti "z" investicijo 1										
Mestna občina Koper		1.050,00 €	231,00 €	1.281,00 €	178.604,87 €	39.293,07 €	217.897,94 €	179.654,87 €	39.524,07 €	219.178,94 €

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, ter glede na to da operacija, katerih skupni upravičeni stroški pred uporabo odstavkov 1 do 6 (Uredbe EU 1303/2013, 61. člen) ne presega 1.000.000,00 EUR se odstavki 1 do 6 omenjene uredbe ne uporabijo, kar pomeni, da znaša finančna vrzel 100 %.

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru

Tabela 13: Dinamika in viri financiranja po stalnih – tekočih cenah po varianti "z" investicijo 2

Zap.št.	Dinamika financiranja po stalnih - tekočih cenah	LETO 2017			LETO 2018			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 dokumentacija	1.050,00 €	231,00 €	1.281,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.050,00 €	231,00 €	1.281,00 €
2.	Investicijska dokumentacija	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.500,00 €	330,00 €	1.830,00 €	1.500,00 €	330,00 €	1.830,00 €
3.	Ureditev kolesarske in pešpoti	0,00 €	0,00 €	0,00 €	84.626,63 €	18.617,86 €	103.244,49 €	84.626,63 €	18.617,86 €	103.244,49 €
4.	Namakalni sistem	0,00 €	0,00 €	0,00 €	44.576,34 €	9.806,79 €	54.383,13 €	44.576,34 €	9.806,79 €	54.383,13 €
5.	Urbana oprema	0,00 €	0,00 €	0,00 €	40.480,00 €	8.905,60 €	49.385,60 €	40.480,00 €	8.905,60 €	49.385,60 €
6.	Nadzor	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.323,54 €	731,18 €	4.054,72 €	3.323,54 €	731,18 €	4.054,72 €
7.	Ostalo (tehnični pregled, infrastrukturni priključki)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	4.098,36 €	901,64 €	5.000,00 €	4.098,36 €	901,64 €	5.000,00 €
SKUPAJ		1.050,00 €	231,00 €	1.281,00 €	178.604,87 €	39.293,07 €	217.897,94 €	179.654,87 €	39.524,07 €	219.178,94 €
Viri financiranja po stalnih - tekočih cenah po varianti "z" investicijo 2										
Mestna občina Koper		1.050,00 €	231,00 €	1.281,00 €	31.549,34 €	39.293,07 €	70.842,41 €	32.599,34 €	39.524,07 €	72.123,41 €
CTN (85 % upravičenih stroškov)		0,00 €	0,00 €	0,00 €	147.055,53 €	0,00 €	147.055,53 €	147.055,53 €	0,00 €	147.055,53 €
<i>Kohezijska sredstva (85 %)</i>		<i>0,00 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>124.997,20 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>124.997,20 €</i>	<i>124.997,20 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>124.997,20 €</i>
<i>Sredstva SLO udeležba (15 %)</i>		<i>0,00 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>22.058,33 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>22.058,33 €</i>	<i>22.058,33 €</i>	<i>0,00 €</i>	<i>22.058,33 €</i>
Skupaj		1.050,00 €	231,00 €	1.281,00 €	178.604,87 €	39.293,07 €	217.897,94 €	179.654,87 €	39.524,07 €	219.178,94 €

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 147.055,53 €, prestali del stroškov v višini 72.123,41 € 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,
- zagotavljanje večje prometne varnosti kolesarjev, predvsem otrok, ki so na cesti najbolj ogroženi,
- vzpodbujanje alternativnih načinov prevoza v službo, trgovino, šolo, ...,
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,
- omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema,
- izboljšanje mestnih in primestnih kolesarskih povezav.

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,
- prihranki na področju zdravstva zaradi povečane rekreativne aktivnosti.

7 ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI

Analiza stroškov in koristi je narejena na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10, 27/16) ter upošteva navodila Uredbe EU 1303/2013, Uredbe EU 480/2014, Uredbo EU 2015/207 in dokumenta Evropske komisije "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project – Economical appraisal tool for Cohesion Policy 2014 – 2020".

7.1 Finančna analiza

Izhodišča finančne analize:

- V okviru finančne analize se je v upoštevala referenčna doba projekta 30 let.
- Doba izvedbe projekta je leto 2018.
- Vsi stroški in prihodki so prikazani v finančni analizi po stalnih cenah.
 - Investicijska vrednost brez pomoči Skupnosti po stalnih cenah z DDV znaša 219.178,95 €.
 - Investicijska vrednost s pomočjo Skupnosti po stalnih cenah z DDV znaša 94.181,74 €².
- Predpisana diskontna stopnja za izračun finančne neto sedanje vrednosti in finančne relativne neto sedanje vrednosti ter primerjava z interno stopnjo donosa znaša 4 %.
- Investicija ne prinaša neposrednih prihodkov iz poslovanja, saj je namenjena za javno dobro in kot takšna ne ustvarja prihodkov.
- Odhodki iz poslovanja:
- Ocena odhodkov:
 - odhodki predmetne investicije so ocenjeni v višini 1 % vrednosti investicije v izvedbo³, ter vključujejo stroške čiščenje pločnika in kolesarske steze, vzdrževanje zelenice in urbane opreme, praznjenje košev za smeti, ipd.
 - upoštevana amortizacijska stopnja znaša 3 %⁴.

² Vrednost financiranja iz naslova Slo udeležbe v višini 22.058,33 € ter vrednost financiranja iz proračuna Mestne občine Koper v višini 72.123,41 €.

³ Izvedba vključuje ureditev kolesarske poti, namakalni sistem ter urbano opremo v skupni višini 207.013,22 € z DDV.

⁴ Obračun amortizacije je načrtovan v skladu s slovenskimi računovodskimi standardi.

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru

Tabela 14: Finančna analiza brez pomoči Skupnosti

LETO		Strošek investicije	Prihodki	Odhodki	Finančni učinek	Ostane vrednosti	Finančni tok	Diskontni faktor	Diskontirani finančni tok	Kumulativa	
LETO 0	2017	1.281,00 €					-1.281,00 €	1,000000	- 1.281,00 €	-1.281,00 €	
LETO 1	2018	217.897,94 €					-217.897,94 €	0,961538	- 209.517,25 €	-210.798,25 €	
LETO 2	2019		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,924556	- 1.913,95 €	-212.712,20 €	
LETO 3	2020		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,888996	- 1.840,34 €	-214.552,54 €	
LETO 4	2021		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,854804	- 1.769,56 €	-216.322,10 €	
LETO 5	2022		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,821927	- 1.701,50 €	-218.023,60 €	
LETO 6	2023		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,790315	- 1.636,06 €	-219.659,65 €	
LETO 7	2024		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,759918	- 1.573,13 €	-221.232,78 €	
LETO 8	2025		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,730690	- 1.512,63 €	-222.745,41 €	
LETO 9	2026		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,702587	- 1.454,45 €	-224.199,86 €	
LETO 10	2027		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,675564	- 1.398,51 €	-225.598,36 €	
LETO 11	2028		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,649581	- 1.344,72 €	-226.943,08 €	
LETO 12	2029		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,624597	- 1.293,00 €	-228.236,08 €	
LETO 13	2030		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,600574	- 1.243,27 €	-229.479,35 €	
LETO 14	2031		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,577475	- 1.195,45 €	-230.674,80 €	
LETO 15	2032		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,555265	- 1.149,47 €	-231.824,27 €	
LETO 16	2033		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,533908	- 1.105,26 €	-232.929,53 €	
LETO 17	2034		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,513373	- 1.062,75 €	-233.992,28 €	
LETO 18	2035		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,493628	- 1.021,88 €	-235.014,16 €	
LETO 19	2036		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,474642	- 982,57 €	-235.996,73 €	
LETO 20	2037		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,456387	- 944,78 €	-236.941,51 €	
LETO 21	2038		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,438834	- 908,44 €	-237.849,95 €	
LETO 22	2039		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,421955	- 873,50 €	-238.723,46 €	
LETO 23	2040		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,405726	- 839,91 €	-239.563,37 €	
LETO 24	2041		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,390121	- 807,60 €	-240.370,97 €	
LETO 25	2042		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,375117	- 776,54 €	-241.147,51 €	
LETO 26	2043		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,360689	- 746,67 €	-241.894,18 €	
LETO 27	2044		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,346817	- 717,96 €	-242.612,14 €	
LETO 28	2045		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,333477	- 690,34 €	-243.302,48 €	
LETO 29	2046		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,320651	- 663,79 €	-243.966,27 €	
LETO 30	2047		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €	28.493,26 €	26.423,13 €	0,308319	8.146,74 €	-235.819,53 €	
		Interna stopnja donosa								-10,32%	
		Neto sedanja vrednost								-235.819,53 €	
		Relativna neto sedanja vrednost								-1,12	
		Doba vračanja investicije								-	

Neto denarni tok predstavljajo odlivi in prilivi v referenčnem obdobju investicije. Neto denarni tok investicije je ob prikazanih predpostavkah negativen. Finančna neto sedanja vrednost investicije pri 4 % diskontni stopnji je negativna in znaša – 235.819,53 €. Finančna relativna neto sedanja vrednost investicije je negativna in znaša -1,12.

Obravnavana investicija torej po Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, finančno ne presega prag upravičenosti, kar pomeni da je investicija upravičena do nepovratnih sredstev evropske kohezijske politike (v skladu z Uredbo EU 2015/207, točka 2.2.2 navaja, da je projekt upravičen do prispevka iz skladov, če je finančna neto sedanja vrednost pred prispevkom EU negativna, finančna interna stopnja donosa pa je nižja od diskontne stopnje uporabljene za analizo).

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru

Tabela 15: Finančna analiza s pomočjo Skupnosti

LETO		Strošek investicije	Prihodki	Odhodki	Finančni učinek	Ostane vrednosti	Finančni tok	Diskontni faktor	Diskontirani finančni tok	Kumulativa	
LETO 0	2017	1.281,00 €					-1.281,00 €	1,000000	- 1.281,00 €	-1.281,00 €	
LETO 1	2018	92.900,74 €					-92.900,74 €	0,961538	- 89.327,63 €	-90.608,63 €	
LETO 2	2019		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,924556	- 1.913,95 €	-92.522,58 €	
LETO 3	2020		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,888996	- 1.840,34 €	-94.362,92 €	
LETO 4	2021		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,854804	- 1.769,56 €	-96.132,48 €	
LETO 5	2022		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,821927	- 1.701,50 €	-97.833,98 €	
LETO 6	2023		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,790315	- 1.636,06 €	-99.470,04 €	
LETO 7	2024		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,759918	- 1.573,13 €	-101.043,17 €	
LETO 8	2025		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,730690	- 1.512,63 €	-102.555,79 €	
LETO 9	2026		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,702587	- 1.454,45 €	-104.010,24 €	
LETO 10	2027		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,675564	- 1.398,51 €	-105.408,75 €	
LETO 11	2028		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,649581	- 1.344,72 €	-106.753,46 €	
LETO 12	2029		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,624597	- 1.293,00 €	-108.046,46 €	
LETO 13	2030		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,600574	- 1.243,27 €	-109.289,73 €	
LETO 14	2031		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,577475	- 1.195,45 €	-110.485,18 €	
LETO 15	2032		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,555265	- 1.149,47 €	-111.634,65 €	
LETO 16	2033		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,533908	- 1.105,26 €	-112.739,91 €	
LETO 17	2034		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,513373	- 1.062,75 €	-113.802,66 €	
LETO 18	2035		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,493628	- 1.021,88 €	-114.824,54 €	
LETO 19	2036		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,474642	- 982,57 €	-115.807,11 €	
LETO 20	2037		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,456387	- 944,78 €	-116.751,89 €	
LETO 21	2038		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,438834	- 908,44 €	-117.660,34 €	
LETO 22	3039		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,421955	- 873,50 €	-118.533,84 €	
LETO 23	2040		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,405726	- 839,91 €	-119.373,75 €	
LETO 24	2041		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,390121	- 807,60 €	-120.181,35 €	
LETO 25	2042		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,375117	- 776,54 €	-120.957,89 €	
LETO 26	2043		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,360689	- 746,67 €	-121.704,57 €	
LETO 27	2044		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,346817	- 717,96 €	-122.422,52 €	
LETO 28	2045		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,333477	- 690,34 €	-123.112,86 €	
LETO 29	2046		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €		-2.070,13 €	0,320651	- 663,79 €	-123.776,65 €	
LETO 30	2047		0,00 €	2.070,13 €	-2.070,13 €	28.493,26 €	26.423,13 €	0,308319	8.146,74 €	-115.629,91 €	
	Interna stopnja donosa									-8,78%	
	Neto sedanja vrednost									-115.629,91 €	
	Relativna neto sedanja vrednost									-1,28	
	Doba vračanja investicije									-	

Tudi v primeru pomoči Skupnosti za celotno vrednost investicije predpisana minimalna interna stopnja donosa 4 % ni presežena pri letnem finančnem toku, dosežena v dobi obratovanja investicije. Pri takem letnem finančnem toku znaša neto sedanja vrednost - 115.629,91 € ter relativna neto sedanja vrednost – 1,28.

Na podlagi zgoraj predstavljenih finančnih kazalnikov je predmetna investicija upravičena do prispevka iz sklada (v skladu z Uredbo EU 2015/207, točka 2.2.2 navaja, da je projekt upravičen do prispevka iz skladov, če je finančna neto sedanja vrednost s pomočjo Unije negativna ali enaka nič, finančna interna stopnja donosa pa je nižja ali enaka diskontni stopnje uporabljene za analizo).

7.2 Ekonomska analiza

Vsaka družbeno koristna investicija ustvarja tudi družbeno-ekonomske učinke, ki pomembno vplivajo na blaginjo celotne družbe. Nekatere družbeno-ekonomske koristi se lahko oceni v denarju, medtem ko določenih družbenih učinkov denarno ni vedno mogoče ovrednotiti, vendar jih je potrebno pri analizi upoštevati, saj lahko pomembno vplivajo na blaginjo ljudi. Z njihovim upoštevanjem se lahko ugotovi ali je projekt sprejemljiv tudi z družbenega vidika.

Predmetna investicija prinaša veliko koristi, ki se jih ne da denarno natančno ovrednotiti in koristi, ki jih lahko ovrednotimo v denarju. Cilj analize stroškov in koristi (ekonomske

analize) je opredeliti in ovrednotiti vse morebitne vplive, tako koristi in kot stroške investicije. Pri opredelitvi stroškov in koristi se nadgradi finančno analizo z indirektnimi koristmi, tako da se dobi ekonomsko analizo.

Predpostavke ekonomske analize:

- Referenčno obdobje 30 let.
- Predpisana diskontna stopnja 5 %⁵.
- Neposredni stroški v času izvedbe:
 - celotna ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah brez davka na dodano vrednost po varianti "z" investicijo znaša 179.654,87 €.
- Neposredni stroški po izvedbi investicije:
 - ocenjeni odhodki brez davka na dodano vrednost znašajo 1.696,83 € na letni ravni.
- Posredni stroški v času gradnje:
 - glede na predvidene posege bodo v času izvajanja projekta določeni negativni vplivi na okolje, dolgoročno pa bo imela investicija pozitivne vplive na okolje, kar pomeni zmanjšanje obremenitev okolja, zato v okviru ocene projekta stroški za odpravo negativnih vplivov niso zajeti, saj jih predmetna investicija ne povzroča (po načelu onesnaževalec plača). Zato predpostavljamo, da investicija ne bo povzročila nobenih družbenih stroškov.
- Posredne koristi po izvedbi investicije:

Asfaltirana podlaga, dovolj široko vozišče, pločnik, kolesarska steza, urejeno odvodavanje in postavljena prometna signalizacija povečujejo varnost udeležencev v prometu. Prispevek k večji varnosti je ocenjen na 30.713 €/letno ter je natančneje predstavljen v nadaljevanju dokumenta.

Po podatkih Javne agencije RS za varnost prometa se je število prometnih nesreč s kolesarji v letu 2016 povečalo za 1,5 %, število umrlih ostaja približno na enaki ravni (14 v letu 2015 in 13 v letu 2014), pomembno pa se je povečalo predvsem število hudo telesno poškodovanih za 12 %, kar bi lahko ob nesrečnem spletu okoliščin pomenilo tudi večje število umrlih.

⁵ V skladu z Uredbo EU 2015/207, poglavje 2.31., točka 4, drugi odstavek znaša ekonomska diskontna stopnja 5 %.

Tabela 16: Število prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev ter posledice

Leto	Število nesreč	Lažja telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt
2009	1.206	909	175	18
2010	1.089	834	125	16
2011	1.320	965	147	14
2012	1.384	991	198	12
2013	1.297	993	154	16
2014	1.354	968	199	13
2015	1.368	976	222	14
2016	1.326	991	179	13
Povprečje	1.293	953	175	15

Vir: Kolesarji, Akcijski program, Javna agencija RS za varnost prometa maj 2017.

Glede na regijo izstopajo po številu poškodovanih kolesarjev v zadnjem 5 letnem obdobju Osrednjeslovenska regija (31 % vseh poškodovanih kolesarjev), sledi Podravska (20 %), Savinjska (12 %) in Gorenjska (9,5 %).

Tabela 17: Poškodbe kolesarjev po statističnih regijah

	2012	2013	2014	2015	2016	SKUPAJ	DELEŽ
GORENJSKA	115	120	117	141	137	630	9,40
GORIŠKA	61	59	78	64	61	323	4,82
JUGOVZHODNA SLO	47	49	46	48	55	245	3,66
KOROŠKA	27	23	25	27	29	131	1,95
NOTRANJSKO-KRAŠKA	19	20	14	11	10	74	1,10
OBALNO-KRAŠKA	85	100	97	117	97	496	7,40
OSREDNJE SLOVENSKA	447	384	429	424	384	2068	30,85
PODRAVSKA	278	270	275	245	254	1322	19,72
POMURSKA	96	81	79	87	78	421	6,28
SAVINJSKA	173	152	153	174	183	835	12,46
SPODNJESAVSKA	22	22	23	22	28	117	1,75
ZASAVSKA	10	5	9	7	10	41	0,61

Vir: Kolesarji, Akcijski program, Javna agencija RS za varnost prometa maj 2017.

Kot je razvidno iz tabele 17 znaša število poškodovanih kolesarjev v zadnjem 5 letnem obdobju za Obalno-kraško regijo 496 oziroma 7,40 % vseh poškodovanih kolesarjev.

Tabela 18: Število prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev ter posledice v Mestni občini Koper

Leto	Število nesreč	Brez poškodb	Lažja telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt
2012	36	11	20	5	0
2013	57	10	41	4	2
2014	54	16	28	9	1
2015	55	13	32	9	1
2016	36	9	24	3	0
Povprečje	48	12	29	6	1

Vir: Javna agencija RS za varnost prometa, dostopna na: <http://nesrece.avp-rs.si/>.

Iz tabele 18 je razvidno, da je v Mestni občini Koper vsako leto, v povprečju v prometno nesrečo udeleženih 48 kolesarjev, pri čemer 6 kolesarjev utrpi hudo telesno poškodbo.

Tabela 19: Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev ter posledice v Mestni občini Koper

Leto	Število nesreč	Brez poškodb	Lažja telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt
2012	19	2	13	4	0
2013	24	1	16	7	0
2014	21	5	12	4	0
2015	23	5	13	4	1
2016	19	1	14	4	0
Povprečje	21	3	14	5	0

Vir: Javna agencija RS za varnost prometa, dostopna na: <http://nesrece.avp-rs.si/>.

Iz tabele 19 je razvidno, da je v Mestni občini Koper vsako leto, v povprečju v prometno nesrečo udeleženih 21 pešcev, pri čemer 5 pešcev utrpi hudo telesno poškodbo.

Na podlagi zgoraj predstavljenih podatkov je v Mestni občini Koper, vsako leto v povprečju v prometno nesrečo udeleženih 69 kolesarjev in pešcev.

Z izvedbo predmetne investicije, kateri glavni cilj je povečanje prometne varnosti kolesarjev in pešcev se ocenjuje, da bo zaradi ustrezne prometne infrastrukture, vsako leto ena prometna nesreča s kolesarji oziroma pašči manj, in sicer prometna nesreča z lažjo telesno poškodbo⁶.

Na spletnih straneh Javne agencije RS za varnost prometa so objavljeni družbeno ekonomski stroški prometnih nesreč v Republiki Sloveniji, prikazano v spodnji tabeli, kjer znašajo družbeni ekonomski stroški prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo 30.713,00 €.

⁶ Usklajeno s CPS, kjer je eden izmed ciljev 50 % zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci do I. 2027 ter 30 % zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji v območju občine do I. 2027

Tabela 20: Družbeno ekonomski stroški prometne nesreče

	Brez poškodb	Lažja telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Poškodba s smrtnim izidom
Stroški udeleženca	5.723,00 €	10.902,00 €	12.328,00 €	33.348,00 €
Stroški prometne nesreče	35,00 €	19.811,00 €	200.893,00 €	1.729.470,00 €
Skupaj družbeno ekonomski stroški	5.758,00 €	30.713,00 €	213.221,00 €	1.762.818,00 €

Vir: Javna agencija RS za varnost prometa, dostopna na: <https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/druzbeno-ekonomskih-stroskov-prometnih-nesrec/>.

Stroški udeleženca vključujejo:

- Medicinske stroške: prva pomoč in nujni prevoz, urgentno zdravljenje, hospitalno zdravljenje, ambulantno zdravljenje in rehabilitacija, domača nega, zdravila in pripomočki.
- Nemedicinsko rehabilitacijo: prilagoditev stanovanja za invalidne osebe, posebne zahteve za mobilnost invalidnih oseb, poklicna rehabilitacija, izobraževanje za otroke.
- Izgubljeno proizvodnjo (bruto ali neto): izgubljena proizvodnja zaposlenih oseb, izgubljena netržna proizvodnja (v gospodinjstvu, prostem času), bodoča ali potencialna izguba proizvodnje (otroci).
- Druge ekonomske stroške: obiski poškodovanih, izgubljena proizvodnja članov, gospodinjstva, prezgodnji pogreb, potrebna pomoč.
- Človeški stroški: izguba pričakovane preostale življenjske dobe, fizično in duševno trpljenje udeležencev (bolečina, žalovanje, psihične težave, trajne estetske posledice, zmanjšana kakovost življenja), duševno trpljenje sorodnikov in prijateljev udeležencev (bolečina, žalovanje, psihične težave, zmanjšana kakovost življenja).

Stroški prometne nesreče vključujejo:

- Materialno škodo: škoda na vozilih, škoda na cesti, škoda na zgradbah in objektih, škoda na osebni lastnini, škoda na blagu (pri tovornih vozilih), okoljska škoda.
- Administrativne stroške: policijski stroški (tudi zapor), stroški gasilcev, administrativni stroški zdravstvenega zavarovanja, administrativni stroški ostalih zavarovanj, pravniški stroški.
- Druge stroške: izguba zaradi zmanjšane uporabe kapitalnih dobrin (stroški najema), stroški zastojev (gorivo, čas, škodljive emisije motornih vozil), izguba proizvodnje zapornikov (v zaporu zaradi prometne nesreče).

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru

Tabela 21: Ekonomska analiza variante "z" investicijo

LETO		Strošek investicije	Prihodki	Odhodki	Finančni učinek	Družbena korist	Ostane vrednosti	Ekonomski tok	Diskontni faktor	Diskontirani ekonomski tok	Kumulativa
LETO 0	2017	1.050,00 €						-1.050,00 €	1,000000	- 1.050,00 €	-1.050,00 €
LETO 1	2018	178.604,87 €						-178.604,87 €	0,952381	- 170.099,88 €	-171.149,88 €
LETO 2	2019		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,907029	26.318,52 €	-144.831,35 €
LETO 3	2020		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,863838	25.065,26 €	-119.766,10 €
LETO 4	2021		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,822702	23.871,68 €	-95.894,42 €
LETO 5	2022		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,783526	22.734,93 €	-73.159,49 €
LETO 6	2023		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,746215	21.652,31 €	-51.507,18 €
LETO 7	2024		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,710681	20.621,25 €	-30.885,93 €
LETO 8	2025		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,676839	19.639,29 €	-11.246,64 €
LETO 9	2026		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,644609	18.704,08 €	7.457,44 €
LETO 10	2027		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,613913	17.813,41 €	25.270,85 €
LETO 11	2028		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,584679	16.965,15 €	42.236,01 €
LETO 12	2029		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,556837	16.157,29 €	58.393,29 €
LETO 13	2030		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,530321	15.387,89 €	73.781,19 €
LETO 14	2031		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,505068	14.655,14 €	88.436,33 €
LETO 15	2032		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,481017	13.957,27 €	102.393,60 €
LETO 16	2033		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,458112	13.292,64 €	115.686,24 €
LETO 17	2034		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,436297	12.659,66 €	128.345,90 €
LETO 18	2035		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,415521	12.056,82 €	140.402,72 €
LETO 19	2036		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,395734	11.482,68 €	151.885,40 €
LETO 20	2037		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,376889	10.935,89 €	162.821,29 €
LETO 21	2038		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,358942	10.415,13 €	173.236,43 €
LETO 22	2039		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,341850	9.919,17 €	183.155,60 €
LETO 23	2040		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,325571	9.446,83 €	192.602,43 €
LETO 24	2041		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,310068	8.996,98 €	201.599,42 €
LETO 25	2042		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,295303	8.568,56 €	210.167,97 €
LETO 26	2043		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,281241	8.160,53 €	218.328,50 €
LETO 27	2044		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,267848	7.771,93 €	226.100,43 €
LETO 28	2045		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,255094	7.401,84 €	233.502,27 €
LETO 29	2046		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €		29.016,17 €	0,242946	7.049,37 €	240.551,64 €
LETO 30	2047		0,00 €	1.696,83 €	-1.696,83 €	30.713,00 €	23.355,13 €	52.371,30 €	0,231377	12.117,54 €	252.669,18 €
										15,94%	
											252.669,18 €
											1,48
											2,29
											6,02
											11,71

Iz izračuna izhaja, da je predpisana ekonomska diskontna stopnja 5 % presežena pri letnem pozitivnem ekonomskem toku. Pri takem letnem ekonomskem toku znaša interna stopnja donosa 15,94 %, neto sedanja vrednost 252.669,18 € ter relativna neto sedanja vrednost 1,48 z enostavno vračilno dobo 6,02 let.

7.3 Koristi, ki se ne dajo vrednotiti z denarjem

Koristi, ki se ne dajo vrednotiti z denarjem so sledeče:

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev Mestne občine Koper,
- razvoj trajnostne urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v Mestni občini Koper,
- povečanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za vsakodnevna opravila,
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,
- omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema,
- izboljšanje mestnih in primestnih kolesarskih povezav,
- razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe, s čemer se bo povečal tudi obisk tujih in domačih gostov,
- prihranki na področju zdravstva zaradi povečane rekreativne aktivnosti.

7.4 Analiza tveganj in občutljivosti

7.4.1 Analiza tveganj

Analiza tveganja je v Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/16) definirana kot ocenjevanje verjetnosti, da s projektom ne bo pričakovanih dosežkov.

V nadaljevanju so opredeljena možna tveganja, in sicer deljena na tveganja povpraševanja, tveganja načrtovanja, tveganja v času izvedbe, tveganja delovanja, finančna tveganja, regulativna tveganja ter druga tveganja.

Tveganja so opredeljena glede na oceno tveganja:

- nizko tveganje,
- srednje tveganje,
- visoko tveganje.

Tabela 22: Faktorji tveganja

I. Tveganje načrtovanja		
a.	Pridobivanje dokumentacije	Pri tem gre predvsem za projektno in investicijsko dokumentacijo, dokumentacijo s področja varstva okolja, prostorske akte, tehnično dokumentacijo ipd. Drugi dejavniki, ki vplivajo na tveganja, so povezani z obsegom vrednosti investicijskega projekta, kompleksnostjo investicijskega projekta, lokacijo operacije, zakonodajo na področju predmetne operacije ipd. V primeru, da gre za drago in kompleksno operacijo, je ocena tveganja visoka. Če je v času izdelave investicijske dokumentacije že vse pridobljeno je tveganje nizko.
b.	Usklajenost s cilji, strategijami, politikami in zakonodajo	Dejavniki, ki vplivajo na tveganje, so: neusklajenost projekta s cilji in strategijo investitorja, neusklajenost projekta z državnimi strategijami in z veljavno zakonodajo ipd. V kolikor je projekt usklajen z vsemi strategijami, cilji in politikami je tveganje nizko, oziroma v nasprotnem primeru visoko.
c.	Splošno tveganja	Navedeni faktorji tveganja vplivajo predvsem na zaustavitev ali le na zastoj projekta in s tem podaljšanje roka njegove izvedbe. V kolikor tega tveganja ni zaznati, ima projekt nizko tveganje, v obratnem primeru visoko tveganje.
II. Tveganje v času izgradnje		
d.	Vodenje projekta	Pri tem gre predvsem za tveganje neuspešnega vodenja in pravočasnega zaključka projekta, sprejemanja napačnih odločitev, nejasnega delegiranja nalog in opredelitve odgovornosti in pristojnosti udeležencev na projektu ipd. V primeru, da je za odgovornega vodjo imenovana strokovno usposobljena oseba, je tveganje nizko, v nasprotnem primeru pa je tveganje visoko.
e.	Izvedba projekta	Dejavniki, ki vplivajo na ta tveganja, so: izvedba postopka javnega naročanja, izkušnost izvajalca del in podizvajalcev, veliko število podizvajalcev, zanesljivost projektnega izvajalca, finančna

		stabilnost izvajalca projekta. V primeru, da se predvideva probleme v postopku JN, da gre za zahteven projekt in da izbrani izvajalec del nima dovolj izkušenj z izvedbo takih projektov in da ima veliko število podizvajalcev je tveganje visoko, v obratnem primeru pa nizko.
f.	Uspešen in pravočasen prevzem	Dejavniki, ki vplivajo na tveganje, so: vrsta projekta (projekt z vplivi na okolje, izkušnje izvajalca projekta (skladnost gradnje v skladu s tehnično in projektno dokumentacijo, izpolnjevanje obveznosti izvajalca) in izkušnje investitorja (obveznosti investitorja: nadzor nad gradnjo, kvalitativni pregled in prevzem, projekt vzdrževanja in obratovanja ipd.). Tu je zelo pomemben dejavnik tudi pravočasnost izvedbe projekta in izvedba internega kakovostnega prevzema. V primeru, da investitor in izvajalec del ne izpolnjujeta svojih obveznosti je tveganje visoko.
III. Tveganje delovanja		
g.	Tveganja upravljanja, koriščenja in doseganja družbeno-ekonomskih koristi	Dejavniki tveganja so: višina stroškov tekočega, rednega vzdrževanja objekta, višina stroškov investicijskega vzdrževanja, višina stroškov obratovanja, višina planiranih družbeno-ekonomskih koristi, časovno obdobje, ko se pojavijo stroški investicijskega vzdrževanja ipd. V primeru, da so stroški višji od predvidenih oz. da se ne dosega predvidenih družbeno-ekonomskih koristi investicijskega projekta je tveganje visoko.
IV. Reglativna tveganja		
h.	Okoljska tveganja	Okoljska tveganja se nanašajo tako na negativne vplive investicijskega projekta na okolje kot tudi na spremembe zakonodaje in standardov na področju varstva okolja. V primeru, da je stopnja uresničitve okoljskega tveganja visoka je tveganje visoko.

Tabela 23: Ocena tveganja po posameznih variantah

Faktorji tveganja		Varianta "brez" investicije	Varianta "z" investicijo
I. Tveganje načrtovanja			
a.	Pridobivanje dokumentacije	-	srednje
b.	Usklajenost s cilji, strategijami, politikami in zakonodajo	visoko	nizko
c.	Splošno tveganja	srednje	nizko
II. Tveganje v času izgradnje			
d.	Vodenje projekta	-	srednje
e.	Izvedba projekta	-	srednje
f.	Uspešen in pravočasen prevzem projekta	-	srednje
III. Tveganje delovanja			
g.	Tveganja upravljanja, koriščenja in doseganja družbeno-ekonomskih koristi	visoko	srednje
IV. Regulativna tveganja			
h.	Okoljska tveganja	visoko	nizko

Iz zgornje tabele je razvidno, da je investicijski projekt po varianti "z" investicijo v primerjavi z varianto "brez" investicije manj tvegan.

V razvojni fazi projekta – v fazi načrtovanja so vplivna predvsem tveganja, ki vplivajo na čas izvedbe ter kakovost projekta. V fazi razvoja projekta je potrebno poskrbeti predvsem za to, da se imenuje takšnega odgovornega vodjo, ki ima ustrezna znanja in izkušnje ter ni preobremenjen z drugimi nalogami.

V fazi izvedbe projekta imajo tveganja vpliv tako na povečanje stroškov izvedbe investicije, kakor tudi na čas izvedbe ter kakovost projekta. Višjo stopnjo tveganja oz. višjo verjetnost nastanka dogodka pripisujemo izboru neustreznega oz. neizkušnega izvajalca del, kar se lahko prepreči s pripravo ustreznega razpisnega gradiva in jasno določenimi pogoji, ki jih mora ponudnik izpolniti (predvsem reference, kadrovska zasedba). V primeru izbora nestrokovnega izvajalca del, bo naročnik skladno s pogodbenimi določili zaščiten in sicer:

- s finančnim zavarovanjem za dobro izvedbo del,
- z možnostjo zaračunavanja pogodbene kazni (penali) za vsak dan zamude.

Naročnik je upravičen do unovčitve finančnega zavarovanja za dobro izvedbo del v primeru izvajalčeve zamude, neizpolnjevanja pogodbenih obveznosti pa tudi v primeru nekvalitetno izvedenih del. V kolikor višina garancije ne bi zadoščala, bo moral, skladno s pogodbenimi določili, izvajalec plačati razliko do polne višine nastalih stroškov.

V fazi obratovanja objekta je lahko investicija podvržena višji stopnji tveganja predvsem takrat, kadar osebje, ki je zadolženo za upravljanje objekta, ni primerno strokovno

usposobljeno. Za preprečitev tovrstnega tveganja je potrebno poskrbeti za ustrezno šolanje in izpopolnjevanje zaposlenih.

Zaključimo lahko, da investicijski projekt po varianti "z" investicijo tako z razvojnega vidika kot tudi z vidika izvedljivosti in obratovanja, predvsem pa z vidika doseganja družbeno-ekonomskih koristi, ne predstavlja visokega tveganja ter je izvedba investicijskega projekta pod varianto "z" investicijo na podlagi analize tveganj ekonomsko upravičena.

7.4.2 Analiza občutljivosti

Namen analiz za merjenje občutljivosti je merjenje tveganj. Gre za analizo učinkov sprememb nekaterih ključnih predpostavk na rezultate ocenjevanja stroškov in koristi. Namen analize občutljivosti je izbrati kritične spremenljivke in parametre modela, to je tiste spremembe, pozitivne ali negativne, ki najbolj vplivajo na neto sedanjo vrednost in interno stopnjo donosnosti v primerjavi z vrednostmi, ki kažejo najboljše rezultate v izhodiščnem primeru in torej povzročijo najznačilnejše spremembe teh parametrov.

V konkretnem primeru se je osredotočilo za koliko se spremeni neto sedanja vrednost ter interna stopnja donosa, če se stroški povečajo oziroma koristi zmanjšajo za 1 %, 5 % in 10 %.

Pri tem pa se je kot kritično spremenljivko obravnavalo tisto spremenljivko, pri kateri 1 % sprememba (pozitivna ali negativna) povzroči ustrezno 1 % spremembo osnovne vrednosti neto sedanje vrednosti v skladu s Priročnikom za izdelavo Analize stroškov in koristi (t.j. Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020).

Analiza občutljivosti je narejena za ekonomsko analizo, saj finančna analiza že v osnovi izkazuje negativne kazalnike.

Tabela 24: Analiza občutljivosti

			EKONOMSKA ANALIZA			
	FAKTOR INVESTICIJSKIH STROŠKOV	FAKTOR SPREMEMBE KORISTI	NETO SEDANJA VREDNOST	INTERNA STOPNJA DONOSA	SPREMEMBA NETO SEDANJE VREDNOSTI v %	SPREMEMBA INTERNE STOPNJE DONOSA v %
1	0%	0%	252.669,18 €	15,94%	0,00	0,00
2	1%	0%	250.968,18 €	15,78%	-0,67	-1,03
3	0%	-1%	248.240,35 €	15,77%	-1,75	-1,11
4	+5 %	0%	244.164,19 €	15,15%	-3,37	-4,99
5	+10 %	0%	235.659,20 €	14,42%	-6,73	-9,57
6	0 %	-5 %	230.525,00 €	15,05%	-8,76	-5,57
7	0 %	-10 %	208.380,82 €	14,16%	-17,53	-11,19
8	+5%	-5 %	222.020,01 €	14,29%	-12,13	-10,34
9	+10%	-10 %	191.370,83 €	12,77%	-24,26	-19,90

Iz tabele 24 je razvidno, da je v okviru variante "z" investicijo ekonomsko upravičena v vseh predstavljenih predpostavkah.

Najbolj značilen vpliv na spremembo ekonomske neto sedanje vrednosti ima vpliv sprememba koristi, saj se v primeru zmanjšanja koristi za 1 % ekonomska neto sedanja vrednost zmanjša za 1,75 %, zato je potrebno tej spremenljivki v času obratovanja posvetiti posebno pozornost oz. uvesti ukrepe, ki bodo v največji možni meri lahko preprečili to spremembo.

Investicijski stroški v skladu z Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020 niso kritična spremenljivka.

8 PREDSTAVITEV OPTIMALNE VARIANTE

8.1 Opis meril in uteži za izbrano varianto

Za namen izbora optimalne možne variante izvedbe projekta je bilo izbranih 4 skupin meril (kazalnikov), ki možne variante izvedbe projekta obravnavajo z različnih vidikov. S pomočjo navedenih meril se bo izbralo optimalno varianto izvedbe projekta, ki je z vidika investitorja najracionalnejša, učinkovita, realno izvedljiva z najmanjšimi tveganji, usklajena s cilji ter je finančno in ekonomsko upravičena.

Upoštevani in ovrednoteni so naslednji kriteriji/merila za izbiro optimalne variante:

- vrednost investicije
- izvedljivost projekta in tveganje
- kazalniki finančne analize
 - neto sedanja vrednost
 - interna stopnja donosa
 - relativna neto sedanja vrednost
- kazalniki ekonomske analize
 - neto sedanja vrednost
 - interna stopnja donosa
 - relativna neto sedanja vrednost

Izbor optimalne variante je bil izveden na podlagi zgoraj navedenih skupin meril za varianto "brez" investicije ter za varianto "z" investicijo. Vsakemu kazalniku v posamezni skupini se je dodalo točke, glede na velikost vpliva (npr.: velik vpliv 2 točki, manjši vpliv 1 točka, ni vpliva oz. negativni vpliv 0 točk).

Na koncu se je seštelo število točk posamezne variante v vsaki skupini meril, kjer se je dobila varianta z večjim številom točk, ki je po naštetih kriterijih boljša oz. optimalna varianta izvedbe projekta.

8.2 Primerjava variant s predlogom in utemeljitvijo izbrane optimalne variante

Tabela 25: Ocena variant z izborom optimalne variante

Zbirni prikaz meril	Varianta "brez" investicije		Varianta "z" investicijo	
	Vrednost	Št. točk	Vrednost	Št. točk
Finančna sredstva za izvedbo projekta		2		0
Višina vlaganj po stalnih cenah	0,00 €	2	219.178,94 €	0
Izvedljivost projekta in tveganje		0		3
Časovna izvedljivost	-	0	srednje tveganje	1
Izvedljivost projekta	-	0	srednje tveganje	1
Analiza tveganj	-	0	srednje tveganje	1
Kazalniki finančne analize		0		0
Neto sedanja vrednost	-	0	-235.819,53 €	0
Interna stopnja donosa	-	0	-10,32%	0
Relativna neto sedanja vrednost	-	0	-1,12	0
Kazalniki ekonomske analize		0		6
Neto sedanja vrednost	-	0	252.669,18 €	2
Interna stopnja donosa	-	0	15,94%	2
Relativna neto sedanja vrednost	-	0	1,48	2
Skupaj		2		9

Optimalna varianta je tista, ki se ponaša z večjim številom točk. Večje število točk pomeni, da ima projekt večji pozitiven vpliv na izbrana merila in cilje. V obravnavanem primeru predstavlja izbran in optimalen projekt varianta "z" investicijo.

Po primerjavi variant izvedbe projekta se lahko zaključi, da med primerjavo variante "brez" investicije in variante "z" investicijo, le izvedbe variante "z" investicijo omogoča doseganje osnovnega namena in ciljev projekta. Varianta "z" investicijo je boljša od variante "brez" investicije, saj je glede na trende in razvojne možnosti ter potrebe z vidika investitorja veliko bolj sprejemljiva. Torej se je za optimalno varianto izkazala varianta "z" investicijo, ki utemeljuje upravičenost projekta s širšega družbenega in socialnega vidika.

9 PRIKAZ REZULTATOV Z UTEMELJITVIJO UPRAVIČENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Tabela 26: Zbirni prikaz rezultatov

Vrednost investicije po stalnih - tekočih cenah z DDV	219.178,94 €	
Od tega upravičeni stroški	173.006,51 €	
Od tega neupravičeni stroški	46.172,43 €	
Viri financiranja po stalnih cenah	Varianta 1	Varianta 2
Mestna občina Koper	219.178,94 €	72.123,41 €
<i>CTN</i>	<i>0,00 €</i>	<i>147.055,53 €</i>
<i>Kohezijska sredstva (85 %)</i>	<i>0,00 €</i>	<i>124.997,20 €</i>
<i>Sredstva SLO udeležba (15 %)</i>	<i>0,00 €</i>	<i>22.058,33 €</i>
KAZALNIKI	Kazalniki brez pomoči Skupnosti	Kazalniki s pomočjo Skupnosti
Finančna merila		
Neto sedanja vrednost	-235.819,53 €	-115.629,91 €
Interna stopnja donosa	-10,32%	-8,78%
Relativna neto sedanja vrednost	-1,12	-1,28
Enostavna vračilna doba	-	-
Diskontirana vračilna doba	-	-
Ekonomska merila		
Neto sedanja vrednost	252.669,18 €	
Interna stopnja donosa	15,94%	
Relativna neto sedanja vrednost	1,48	
Diskontirano razmerje med koristi in stroški	2,29	
Enostavna vračilna doba	6,02	
Diskontirana vračilna doba	11,71	

Glavni rezultat investicije

Glavni rezultat investicije je ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru.

Skupna vrednost investicije

Skupna ocenjena vrednost investicije znaša tako po stalnih kot tekočih cenah 219.178,94 € z 22 % DDV - jem .

Viri investicije

Po varianti 1 se bo investicija v celoti financirala s sredstvi Mestne občine Koper.

Po varianti 2 je upoštevano, da bo Mestna občina Koper uspešna pri prijavi za upravičence mehanizma CTN PN 4.4, kjer bo 85 % upravičenih stroškov investicije financiran z nepovratnimi sredstvi KS ter Ministrstva za infrastrukturo, in sicer v višini 147.055,53 €, preostali del stroškov v višini 72.123,41 € pa bo financiran iz sredstev proračuna Mestne občine Koper.

Finančna analiza

Finančni kazalniki investicije brez pomoči Skupnosti so neugodni, in sicer:

- finančna interna stopnja donosa investicije ne presega predpisano diskontno stopnjo 4 %, temu ustrezno je finančna neto sedanja vrednost pri 4 %-ni diskontni stopnji

negativna in znaša – 235.819,53 €, negativna je tudi finančna relativna neto sedanja vrednost, ki znaša -1,12.

Obraavnavana investicija torej po Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, finančno ne presega prag upravičenosti, kar pomeni da je investicija upravičena do nepovratnih sredstev evropske kohezijske politike (v skladu z Uredbo EU 2015/207, točka 2.2.2 navaja, da je projekt upravičen do prispevka iz skladov, če je finančna neto sedanja vrednost pred prispevkom EU negativna, finančna interna stopnja donosa pa je nižja od diskontne stopnje uporabljene za analizo).

Finančni kazalniki investicije s pomočjo Skupnosti so prav tako neugodni, in sicer:

- finančna interna stopnja donosa investicije ne presega predpisano diskontno stopnjo 4 %, temu ustrezno je finančna neto sedanja vrednost pri 4 %-ni diskontni stopnji negativna in znaša – 115.629,91 €, negativna je tudi finančna relativna neto sedanja vrednost, ki znaša -1,28.

Na podlagi zgoraj predstavljenih finančnih kazalnikov je predmetna investicija upravičena do prispevka iz sklada (v skladu z Uredbo EU 2015/207, točka 2.2.2 navaja, da je projekt upravičen do prispevka iz skladov, če je finančna neto sedanja vrednost s pomočjo Unije negativna ali enaka nič, finančna interna stopnja donosa pa je nižja ali enaka diskontni stopnje uporabljene za analizo).

Ekonomska analiza

Ekonomski kazalniki za celotno investicijo so ugodni in sicer:

- ekonomska neto sedanja vrednost investicije je pozitivna in znaša 252.669,18 € pri 5 %-nem diskontnem faktorju in 30 letnem ekonomskem obdobju,
- ekonomska interna stopnja donosnosti znaša 15,94 %,
- ekonomsko gledano se investicija povrne v 6,02 letih,
- ekonomska relativna neto sedanja vrednost znaša 1,48.

Investicija je po Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ ekonomsko upravičena, vzdržna in zaželena.

Na koncu se lahko zaključi, da je načrtovana investicija potrebna zaradi neposrednih in posrednih koristi, ki jih prinaša širšemu družbenemu okolju. Poleg tega pa prispeva k uresničevanju zelo pomembnih ciljev, ki so:

- zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših poti peš;
- povečanje deleža pešačenja v mestnih potovanjih in prisotnost pešcev v mestnem prostoru;
- povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev;
- zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje v mestu;
- povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih;
- povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev;
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,
- vzpodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom;
- omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje ter razširitev.

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

Iz dokumenta identifikacije investicijskega projekta je, po določilih "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 ne presegajo vrednosti 500.000,00 € potrebno pripraviti Dokument identifikacije investicijskega projekta z Analizo stroškov in koristi.

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 (marec 2018 – april 2018),
- Razpisna dokumentacija in objava JN (marec 2018 – maj 2018),
- Pogodba z izbranim izvajalcem (maj 2018).