



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTA DI CAPODISTRIA



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Po Uredbi o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ
(Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016)

za projekt

KOLESARSKA STEZA IN PEŠPOT VZHODNA ANKARANSKA VPADNICA

Koper, marec 2018

GOLEA

KAZALO

1. NAVEDBO INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE	4
1.1. INVESTITOR.....	4
1.2. IZDELOVALEC DIIP	4
1.3. IZDELOVALEC PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	4
1.4. UPRAVLJAVEC INVESTICIJE.....	5
1.5. STROKOVNI DELAVCI, ODGOVORNI ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE	5
1.6. PODROBNO O INVESTITORJU.....	5
2. ANALIZA SEDANJEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO.....	8
2.1. ANALIZA SEDANJEGA STANJA	8
2.2. RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO	9
3. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	10
3.1 RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI	10
3.2 USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	10
4. PREDSTAVITEV VARIANT.....	13
4.1. VARIANTA 1: BREZ INVESTICIJE	13
4.2. VARIANTA 2: Z INVESTICIJO.....	13
4.3. IZBOR OPTIMALNE VARIANTE	14
5. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANA POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE IN NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI 14	
5.1. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE.....	14
5.2. OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANA POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN NEUPRAVIČENE STROŠKE	14
5.3. NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI	17
6. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO, SKUPAJ Z INFORMACIJO O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI OZIROMA EKONOMSKI UPRAVIČENOSTI PROJEKTA.....	17
6.1. PREDHODNE IDEJNE REŠITVE ALI ŠTUDIJE	17
6.2. OPIS LOKACIJE	17
6.3. OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV S ČASOVNIM NAČRTOM IZVEDBE	18
6.4. VARSTVO OKOLJA	19
6.5. KADROVSKO ORGANIZACIJSKA SHEMA S PROSTORSKO OPREDELITVIJO.....	20
6.6. PREDVIDENI VIRI FINANCIRANJA IN DRUGI VIRI.....	22
7. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI	22
7.1. FINANČNA ANALIZA	22
7.1.1. Izhodišča in pojasnila	22
7.1.2. Vrednost investicije in finančna konstrukcija	23
7.1.3. Prihodki in odhodki v ekonomski življenjski dobi projekta	23
7.1.4. Izračuni neto sedanje vrednosti in interne stopnje donosnosti	24

7.2.	EKONOMSKA ANALIZA.....	25
7.2.1.	<i>Koristi, ki jih lahko izrazimo v denarju.....</i>	25
7.2.2.	<i>Koristi, ki jih ni mogoče izraziti v denarju.....</i>	25
7.3.	ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI.....	26
7.3.1.	<i>Kritične spremenljivke.....</i>	26
7.3.2.	<i>Analiza občutljivosti.....</i>	26
7.3.3.	<i>Tveganje in ukrepi za reševanje tveganj.....</i>	27
7.3.4.	<i>Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta.....</i>	28
8.	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM	28

KAZALO TABEL

Tabela 1:	Statistični podatki Mestne občine Koper za leto 2017	7
Tabela 2:	Opredelitev investicije	14
Tabela 3:	Stroški operacije v stalnih cenah (v €)	15
Tabela 4:	Stroški operacije v tekočih cenah (v €)	15
Tabela 5:	Ocena investicijskih stroškov ločeno na upravičen in neupravičen del - stalne cene (v €) ..	16
Tabela 6:	Ocena investicijskih stroškov ločeno na upravičen in neupravičen del - tekoče cene (v €) .	16
Tabela 7:	Stroški operacije v stalnih cenah (v €)	18
Tabela 8:	Stroški operacije v tekočih cenah (v €)	19
Tabela 9:	Terminski načrt investicije	19
Tabela 10:	Viri financiranja v tekočih cenah (v €)	22
Tabela 11:	Viri financiranja v tekočih cenah (v €)	23
Tabela 12:	Amortizacijske stopnje.....	24
Tabela 13:	Finančni kazalniki	24
Tabela 14:	Terminski plan izdelave investicijske dokumentacije	28

KAZALO SLIK

Slika 1:	Mestne občine Koper je ena izmed 11 mestnih občin v Sloveniji.....	6
Slika 2:	Organiziranost občinske uprave.....	6
Slika 3:	Trenutno stanje.....	9
Slika 4:	Lokacija izvedbe	18

1. NAVEDBO INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE, Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB

1.1. INVESTITOR

Naziv: **Mestna občina Koper**
Naslov: Verdijeva ulica 10, 6000 Koper - Capodistira
Telefon: 05 / 664 61 00
E-mail: obcina@koper.si

Odgovorna oseba: Boris Popovič

Podpis odgovorne osebe: _____ Žig:

1.2. IZDELOVALEC DIIP

Naziv: **Goriška lokalna energetska agencija GOLEA**
Naslov: Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica
Telefon : 05 / 393 24 60
Faks: 05 / 393 24 63
E-mail: info@golea.si

Odgovorna oseba: Rajko Leban

Podpis odgovorne osebe: _____ Žig:



1.3. IZDELOVALEC PROJEKTNE DOKUMENTACIJE

Naziv: **Krasinvest, d.o.o., Sežana**
Naslov: Partizanska cesta 30, 6210 Sežana
Telefon : 05/ 731 31 80
Faks: 05/ 731 31 81
E-mail: info@krasinvest.si

Odgovorna oseba: Nataša Đukić Vasić

Podpis odgovorne osebe: _____ Žig:

1.4. UPRAVLJAVEC INVESTICIJE

Naziv **Mestna občina Koper**
Naslov: Verdijeva ulica 10, 6000 Koper - Capodistira
Telefon: 05 / 664 61 00
E-mail: obcina@koper.si

Odgovorna oseba: Boris Popovič

Podpis odgovorne osebe: _____ Žig:

1.5. STROKOVNI DELAVCI, ODGOVORNI ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta:

- mag. Nataša Likar, vodja Urada za gospodarske javne službe in promet

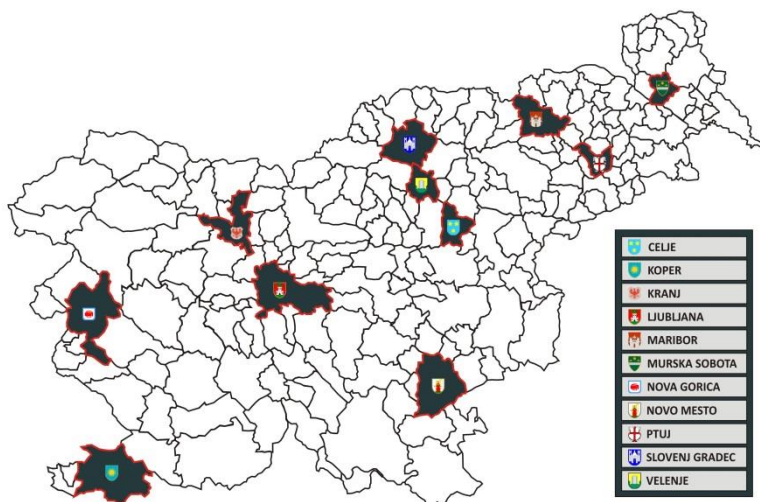
Podpis odgovornega vodje za izvedbo projekta: _____ Žig:

1.6. PODROBNO O INVESTITORJU

Mestna občina Koper je ena izmed enajstih slovenskih občin z mestnim statusom in je del Obalno-kraške statistične regije. Po površini je s 303,2 km² in 8 km obale na sedmem mestu, po številu naselij (104) na devetem, šteje pa 51.641 prebivalcev. Na jugu meji na občini Izola in Piran, na severu na občino Hrpelje - Kozina, na vzhodu meji na Hrvaško, na zahodu na Tržaški zaliv in Ankaran, na severu pa na Italijo.

Na spodnji sliki je razvidna lega in lokacija Mestne občine Koper.

Slika 1: Mestne občine Koper je ena izmed 11 mestnih občin v Sloveniji



Vir: ZMOS

Mestna občina Koper je ena izmed štirih obalnih občin v Republiki Sloveniji. Zaradi svoje geografske lege ima specifično vlogo, saj povezuje Sredozemlje s centralno in vzhodno Evropo. Sedež mestne občine je mesto Koper, ki je tudi središče Obalno-kraške regije in predstavlja središče mednarodnega pomena. Ima dva uradna jezika, slovenščino in italijanščino, saj v njej živijo pripadniki italijanske manjšine.

Na čelu Mestne občine Koper je že od leta 2002 župan Boris Popovič, z dvema podžupanoma. Organiziranost občinske uprave MOK je predstavljena v spodnjem organigramu.

Slika 2: Organiziranost občinske uprave



Vir: Mestna občina Koper

Občina opravlja strokovne, upravne, organizacijsko - tehnične in administrativne naloge na področjih splošnih, normativno pravnih in upravnih zadev, javnih financ, gospodarskih in družbenih dejavnosti,

varstva okolja in urejanja prostora, stanovanjskega gospodarstva, gospodarskih javnih služb in infrastrukture, občinskega komunalnega nadzorstva ter gospodarjenja s premoženjem občine, osnovnega šolstva in varstva otrok, športa, kulture in zdravstvenega varstva, itd.

Ekonomsko gledano Koper predstavlja enega od najrazvitejših področij Slovenije, zahvaljujoč privlačni sili koprškega pristanišča Luke Koper, ki je ena glavnih jadranskih luk in glavna tovorna postaja za velik del srednje Evrope. Danes na območju starega mestnega jedra s strnjeno pozidavo prevladujejo storitvene dejavnosti z upravno-političnimi in kulturnimi ustanovami. Izobraževalno funkcijo v mestu izvajajo Univerza na Primorskem, srednje in osnovne šole.

Danes je Koper tako gospodarsko kot tudi turistično naravnano mesto, ki razvija kopališki, navtični, športni in nakupovalni turizem. Postal pa je tudi univerzitetno mesto (vir: Mestna občina Koper).

Tabela 1: Statistični podatki Mestne občine Koper za leto 2017

Površina km ²	303
Prebivalstvo	51.641
Moški	25.469
Ženske	26.172
Povprečna starost	43,6 leta
Gostota poseljenosti	170,2 preb./km ²
Naravni prirast (2016)	1,0 na 1.000 prebivalcev
Skupni prirast (2016)	6,2 na 1.000 prebivalcev
Delovno aktivno prebivalstvo po prebivališču (2016)	20901
Nastali komunalni odpadki (2016)	476 kg/preb.
Število podjetij (2016)	6.331

Vir: Statistični urad RS

Mestna občina Koper je bogata z:

- naravnimi znamenitostmi, kot so na primer Dolina reke Dragonje, Osapska jama in stena, Jama Grad(Podpeč) in Naravna skalnata ploščad;
- kulturnimi znamenitostmi, kot so na primer Benkova hiša, Glemenski grad, Grad Strmec, Krkavški kamen in Zvonik v Hrvojih;
- arhitekturnimi znamenitostmi, kot so na primer Pretorska palača, Loža, Vodnjak Da Ponte, Carpacciova hiša, Vrata Muda;
- sakralno dediščino, kot so na primer Cerkev in samostan sv. Marte, Cerkev sv. Bassa, Cerkev sv. Nikolaja in Cerkev sv. Križa (vir: Mestna občina Koper).

Klimatske značilnosti in strateška pozicija Mestne občine Koper omogočata možnost za uspešen razvoj kolesarstva v občini ter omogočajo pogoje za pešačenje. V zadnjih letih je bila pešceva infrastruktura v mestu Koper ustrezno nadgrajena. Vendar pa na območju Mestne občine Koper beležijo izredno visoko stopnjo mobilizacije. Analiza potovalnih navad je pokazala, da občani Mestne občine Koper večji delež poti v mestu opravljajo z avtomobilom ali drugim motornim vozilom, tudi takrat ko za to ni potrebe in bi jih lahko opravili peš ali s kolesom (Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Koper).

2. ANALIZA SEDANJEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

2.1. ANALIZA SEDANJEGA STANJA

Ključni problemi in izzivi s področja prometa in prometne infrastrukture Mestne občine Koper so prepletanje tranzitnega in lokalnega prometa, podvrženost prometne mreže avtomobilskemu prometu ter neizkoriščenost alternativnih oblik prometa (pešačenje, kolesarjenje, morski promet).

Kolesarjenje in pešačenje predstavljata enega izmed načinov spodbujanja trajnostne mobilnosti. Uporaba kolesa pozitivno vpliva tako na družbo kot na posameznika, saj kolo ne onesnažuje in ne povzroča hrupa ter je hkrati varčno in dostopno vsem prebivalcem, poleg tega pa predstavlja najhitrejše prevozno sredstvo za premagovanje kratkih razdalj. Hoja je po drugi strani najenostavnejša oblika transporta in edina, ki je neodvisna od kakršnekoli naprave (Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Koper).

V 10-letnem obdobju se je dolžina kolesarskih poti v občini potrojila. Osnovna kolesarska infrastruktura mesta je večinoma urejena in se ustrezno dograjuje, kar pa sicer ne velja za zaledni del občine. Tu poteka večina kolesarskih poti po obstoječih cestah, ki so namenjene kombiniranemu prometu, kar je nevarno za kolesarje. Pereč problem kolesarske infrastrukture v mestu ostaja neskljenjena mreža kolesarskih poti. V ravninskem delu je mreža poti sicer gosta, vendar ni povsem sklenjena. V mestnem jedru je vodenje kolesarskega prometa nejasno, kolesarji morajo na določenih delih uporabljati vozišče v mešanem profilu z motornimi vozili. Z vidika funkcionalnosti in varnosti uporabe je to za kolesarje manj privlačno (Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Koper).

Omrežje pločnikov in pešpoti je ustrezno razvejano in med seboj primerno povezano. Posebna pozornost je namenjena infrastrukturnim ukrepom, ki skrbijo za večjo varnost pešcev. Na določenih delih, predvsem ob glavnih prometnih koridorih, so peščeve površine manj prijazne, saj so slabo opremljene z mestno drevnino. Pešci so izpostavljeni onesnaženemu zraku od prometnih cestah, v topli polovici leta pa izpostavljeni neposrednemu sončnemu sevanju (Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Koper).

S predmetno investicijo Mestna občina Koper namerava pristopiti k izvedbi dvosmernega kolesarskega pasu in pešpoti med krožiščem pri Luki Koper ter krožiščem pri Autocommercu. Obravnavana izgradnja bo potekala ob cesti G1-11/1475 (vzhodna vpadnica), med dvema zgoraj navedenima krožiščema oziroma od prehoda na Ferrarski cesti, pa do prehoda na G1-11/1475, mimo ceste JP 680 890. (PZI, PS Prostor d.o.o., št. NG/022-2014 marec 2018).

Območje, po katerem bo potekal kolesarski pas in pešpot, je v makadamski obliki in poraslo s travo. Trenutno stanje ne predstavlja varne kolesarske povezave ter pešpoti, hkrati pa neurejenost območja zavira uporabo koles za dnevne migracije kot alternativo avtomobilu.

Prikaz trenutnega stanja območja je razviden iz spodnjih fotografij.

Slika 3: Trenutno stanje



2.2. RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO

Razlog za investicijsko namero je izgradnja dvosmernega kolesarskega pasu in pešpoti na obravnavanem območju.

Kolesarski pas in pešpot bosta namenjena dvosmernemu prometu. Na vsaki strani dvosmernega kolesarskega pasu in pešpoti se bo nahajal širši zeleni pas. Za osvetlitev področja v večernih in nočnih urah bo na voljo obstoječ sistem javne razsvetljave, predvidena je zgolj njena rekonstrukcija (PZI, PS Prostor d.o.o., št. NG/022-2014 marec 2018).

Celotna načrtovana dolžina znaša 290 m. Kolesarski pas je dvopasoven s posameznim pasom širine 1,25 m, širina pešpoti znaša 2,50 m. Od tega je predvidenih cca 250 m novogradnje. Ostalo se nanaša na ureditev prometne signalizacije za umirjanje prometa na prečkanju neprednostnih cest (PZI, PS Prostor d.o.o., št. NG/022-2014 marec 2018).

Kolesarska povezava bo vključena v mrežo občinskih kolesarskih poti. Ta se navezuje na glavno kolesarsko stezo. Trenutno bo to edini kolesarski pas, ki povezuje suburbano območje mesta z območji z rekreacijsko dejavnostjo (Škocjanski zatok), s storitveno dejavnostjo, s stanovanjsko sosesko in historičnim mestnim jedrom (PZI, PS Prostor d.o.o., št. NG/022-2014 marec 2018).

Dvosmerni kolesarski pas in pešpot sta ločena s črto. Na odseku se kolesarski pas na enem mestu križa z neprednostno cesto. Na tem križišču so predvideni ukrepi za umirjanje motoriziranega prometa.

Z namenom izboljšanja celostne podobe obravnavanega območja se bo postavilo 4 klopi ob pešpoti na ločenih ploščadih, s koši za drobne odpadke ter koši za pasje iztrebke na ustrezni oddaljenosti od klopi. Prav tako se bo posadilo drevesa ob ploščadih in sicer po 2 drevesi na vsako ploščad, ter 35 dreves vzdolž peš poti. Predvidena je tudi ozelenitev vseh zemeljskih površin ob kolesarskem pasu in pešpoti (PZI, PS Prostor d.o.o., št. NG/022-2014 marec 2018).

Projekt predstavlja nedeljivo celoto in je vsebinsko in namensko ustrezen glede na določila javnega razpisa.

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

3.1 RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI

Osnovni namen investicijskega projekta je izvedba dvosmernega kolesarskega pasu in pripadajoče pešpoti na vzhodni Ankaranski vpadnici. S tem se omogoči kolesarska povezava na obstoječo kolesarsko infrastrukturo v mestu Koper, hkrati pa ima projekt širše družbene učinke na prometno varnost.

Projekt dolgoročno vpliva na zmanjšanje izpusta škodljivih snovi v zrak in pozitivno vpliva na zdravje in počutje posameznika ter pripomore k večji pretočnosti mesta.

Splošni cilji investicije so:

1. zagotoviti večjo prometno varnost kolesarjev,
2. spodbuditi večjo uporabo koles za dnevne migracije,
3. prispevati k trajnostnemu razvoju s spodbujanjem uporabe alternativnih oblik prevoza,
4. povečati zadovoljstvo prebivalcev, obiskovalcev, turistov,
5. izboljšati stanje okolja zaradi zmanjšanja emisij motoriziranega prometa in hrupa,
6. zagotoviti urejeno mesto, ki bo turistično privlačnejše,
7. omogočiti nadaljnji gospodarski razvoj občine.

Posebni cilji:

1. izgradnja dvosmernega kolesarskega pasu in pešpoti na vzhodni Ankaranski vpadnici,
2. zagotoviti sklenjeno mrežo kolesarskih poti,
3. izboljšati kakovost peščeve infrastrukture (urbana oprema, ozelenitev).

3.2 USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

Z investicijo se bo uredil dvosmerni kolesarski pas in pešpot. Kolesarjenje in hoja predstavljata enega izmed načinov spodbujanja trajnostne mobilnosti.

- **Celostna prometna strategija Mestne občine Koper**

Investicija temelji na 1. stebri »Spodbujanje pešačenja kot pomembnega potovalnega načina«, in je skladna z ukrepom:

- Izboljšanje infrastrukture za pešce

Ukrep vključuje izgradnjo novih površin za pešačenje in obnovo obstoječih z namenom povečanja deleža pešačenja v okviru mobilnosti občanov.

Investicija temelji tudi na 2. stebri »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja«, s pripadajočimi ukrepi in akcijami:

- Vzpostavitev in vzdrževanje kolesarskega omrežja

Ukrep vključuje vzpostavitev novih in izgradnjo manjkajočih odsekov kolesarske infrastrukture. Z vzpostavitvijo kolesarskega omrežja bodo zagotavljeni ustrežnejši pogoji za kolesarjenje in s tem povečan delež kolesarjev v celotni občini.

- **Trajnostna urbana strategija mesta Koper**

V TUS Koper je opredeljena razvojna vizija mesta in širšega prostora, ki ji bo Mestna občina Koper sledila in jo uresničevala, s ciljem izboljšanja kakovosti urbanega prostora in življenja v mestu. Investicija je skladna s spodnjimi prednostnimi področji:

- Celovito urejanje mestnih obal

Aktivnosti in ukrepi, ki jih zasleduje predmetni projekt, je vzpostavitev mreže dostopnih in povezovalnih poti in njihova ureditev za kolesarje in pešce. Njihova ureditev prinaša učinke na širšem družbenem, gospodarskem in okoljskem področju.

- Revitalizacija historičnega mestnega jedra

Revitalizacija historičnega mestnega jedra med drugim vključuje prometno razbremenitev z uvajanjem alternativnih oblik prometa. Kolesarski pas in pripadajoča pešpot se navezujeta na obstoječe kolesarsko omrežje, kar bo pripomoglo k zmanjšanju prometne razbremenitve mestnega jedra.

- **Regionalni razvojni program za južno primorsko regijo 2014-2020**

Regionalni razvojni program je temeljni programski dokument na regionalni ravni. Investicija je skladna s:

- Ukrep 2: Trajnostna mobilnost, Ukrep 2, Infrastruktura, okolje in trajnosten prostorski razvoj, 4. Prioriteta.

Aktivnosti znotraj ukrepa so usmerjene v vzpostavitev celostnega sistema trajnostne mobilnosti na regijski ravni in na ravni somestja Koper – Izola - Piran. Ukrep se nanaša na ureditev infrastrukture za trajnostno mobilnost, kamor sodi tudi infrastruktura za nemotoriziran promet. Ureditev dvosmernega kolesarskega pasu in pešpoti bo pozitivno vplivala na trajnosten prostorski razvoj, saj bo na voljo urejena infrastruktura za uporabo alternativnih oblik mobilnosti.

- **Načrt razvojnih programov MOK 2018-2021**

Mestna občina Koper ima zagotovljena sredstva v proračunu za leta 2018 – 2021.

- **Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 -2020**

V dokumentu so predstavljene prednostne osi izbranih prednostnih naložb, kamor bo Slovenija vlagala sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014 – 2020, z namenom doseganja nacionalnih ciljev v okviru ciljev EU 2020. V okviru prednostne osi »Izgradnja infrastrukture in ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti« ter »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja«, so dani poudarki na spodbujanje trajnostne urbane mobilnosti (hoja, kolesarjenje, uporaba JPP in drugih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti).

- **Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022**

Osrednja pozornost prometne politike v Republiki Sloveniji je namenjena trajnostni mobilnosti, ki predstavlja tudi osrčje prometne politike Evropske unije. Za doseganje cilja prometne politike, Evropska unija vzpodbuja razvoj okolju prijaznejšega prometnega sektorja in razvoj učinkovitih sistemov za upravljanje prometa in povečanje varnosti v cestnem prometu.

- **Strategija razvoja Slovenije (SRS)**

Strategija razvoja Slovenije 2014-2020 (SRS) je krovna nacionalna razvojna strategija, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik. Investicija je skladna z razvojnim ciljem »Konkurenčno gospodarstvo« katerega aktivnosti so usmerjene v Posodobitev javne prometne infrastrukture za doseganje trajnostne mobilnosti.

- **Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije**

Projekt je skladen s sledečimi splošnimi cilji prometne politike:

- povečanje prometne varnosti in varovanja,
- učinkovita poraba energije in čisto okolje,
- povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa in
- vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev ter interesov.

- **Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji**

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki je bila sprejeta na Vladi Republike Slovenije 29. 7. 2015, je ključni dokument na področju razvoja prometa. Izvedba projekta je tako usklajena s Strategijo razvoja prometa, saj omogoča uresničevanje vsaj naslednjih ciljev iz strategije:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov.

- **Strategija EVROPA 2020 (za obdobje 2010-2020)**

Investicija je skladna tudi s krovnim evropskim dokumentom Strategija EVROPA 2020, ki nadomešča Lizbonsko strategijo. V okviru razvojne osi trajnostne rasti so dani poudarki na spodbujanje vseh trajnostnih oblik prometa.

- **Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Ur.l.RS 76/2004)**

V okviru pete prioritete »Povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture« so dani poudarki na zmanjševanje negativnih vplivov cestnega motornega prometa na prostorski razvoj in okolje, poudarja pa se razvoj vseh oblik nemotoriziranega prometa (kolesarski, peš promet).

4. PREDSTAVITEV VARIANT

4.1. VARIANTA 1: BREZ INVESTICIJE

Varianta »brez investicije« pomeni stagnacijo obstoječega stanja, ki je za kolesarje in pešce nepriljubna, saj nimajo na voljo ustreznih in varnih površin. Ohranjanje obstoječega stanja zavira razvoj dnevnega kolesarstva, hkrati pa ne nudi ustrezne povezljivosti na obstoječe kolesarsko omrežje. Trenutna situacija daje prednost uporabi motoriziranega načina prevoza in s tem nadaljnji obremenitvi okolja z izpusti.

Varianta »brez« investicije pomeni, da bi se v prihodnje trenutno stanje ohranilo oziroma se ureditev dvosmernega kolesarskega pasu in pešpoti, ne bi izvedla. To pomeni, da kolesarsko omrežje ni v celoti povezano, varno, udobno in privlačno.

Obravnavana varianta tudi onemogoča hitrejši turistični razvoj in ima številne negativne učinke na gospodarskem, socialnem in okoljevarstvenem področju. Iz teh razlogov je varianta brez investicije nesprejemljiva.

4.2. VARIANTA 2: Z INVESTICIJO

Varianta »z investicijo« predvideva, da se investicija v ureditev dvosmernega kolesarskega pasu in pešpoti ob vzhodu Ankaranski vpadnici izvede. S tem se bo kolesarsko omrežje dopolnilo, izboljšala se bo varnost in privlačnost uporabe. Mestna občina Koper bo z ureditvijo dvosmernega kolesarskega pasu in pešpoti izboljšala povezanost na obstoječe kolesarsko omrežje. S tem se bo kolesarjem omogočila varna uporaba najkrajše poti do svojega cilja. Izboljšanje kolesarske infrastrukture bo vplivalo na spremembo potovalnih navad, saj se bodo pogosteje posluževali kolesa namesto motornih vozil za dnevne poti po mestu.

Investicija pozitivno vpliva na zdravje in počutje posameznika, pripomore k večji pretočnosti prometa in daje dobre možnosti za razvoj turizma in gospodarstva nasploh. S tega vidika je varianta »z investicijo« mnogo ugodnejša in edina, ki omogoča uresničevanje strateških ciljev občine in zasledovanje ciljev iz Celostne prometne strategije Mestne občine Koper.

4.3. IZBOR OPTIMALNE VARIANTE

Varianta »z investicijo« je edina smotrna z vidika ureditve kolesarskega omrežja, zagotovitve prometne varnosti in izboljšanja zdravja ter počutja posameznika. Hkrati zagotavlja ustrezno infrastrukturo, ki spodbuja uporabo koles oziroma hoje za dnevne migracije kot alternativo avtomobilom in s tem prispeva k izboljšanju zraka in večji telesni aktivnosti posameznika.

Varianta »z investicijo« tudi omogoča uresničevanje ciljev Celostne prometne strategije občine Koper in drugih razvojnih strategij. Na podlagi navedenega lahko zaključimo, da je varianta »z investicijo« edina ustrezna, saj rešuje problematiko na dolgoročno vzdržen način.

Mestna občina Koper bo postala občina z urejenim kolesarskim omrežjem, ki bo omogočila kolesarjem, da enostavno potujejo kjerkoli. Kolesarji bodo varno in udobno dostopali do vseh ključnih ciljev poti. Dobra kolesarska infrastruktura bo poskrbela tudi za varno, neposredno in priročno kolesarjenje z minimalnimi ovirami iz prometa ali s strani pešcev. Z izboljšanjem kakovosti prometne infrastrukture (urbana oprema, ozelenitev) bodo zagotovljeni pogoji, da bo čim več prebivalcev krajše dnevne poti opravljalo peš ali s kolesom.

5. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANA POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE IN NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI

5.1. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE

Investicija zajema ureditev dvosmernega kolesarskega pasu in pešpoti.

Tabela 2: Opredelitev investicije

Investicija	Kolesarska steza in pešpot vzhodna Ankaranska vpadnica
Vrsta izvajanja del	Gradbena in prometna ureditev
Lokacija	Koper
Katastrska občina	2605
Parcelna številka	1567/35, 1567/16, 1567/57, 1567/56, 1570/84, 1567/42, 1567/44, 1567/33, 1567/02, 1567/37, 1570/89

5.2. OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANA POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN NEUPRAVIČENE STROŠKE

Vrednost investicije po stalnih cenah znaša 84.262,42 € brez DDV oziroma 102.800,15 € z DDV. Stalne cene so upoštevane na dan 1.1.2018.

V spodnji tabeli so za prijavljeno investicijo podane povzete vrednosti posameznih aktivnosti in vrednostna dinamika po letih.

Tabela 3: Stroški operacije v stalnih cenah (v €)

Vrsta stroška	Upravičen	Neupravičen	Skupaj (brez DDV)	DDV	Skupaj (z DDV)
KOLESARSKI PAS	51.819,05	0,00	51.819,05	11.400,19	63.219,24
Novogradnja	31.689,05	0,00	31.689,05	6.971,59	38.660,64
Javna razsvetljava	17.000,00	0,00	17.000,00	3.740,00	20.740,00
Urbana oprema	3.130,00	0,00	3.130,00	688,60	3.818,60
PEŠPOT (pločnik)	26.111,95	0,00	26.111,95	5.744,63	31.856,58
Gradnja	17.381,95	0,00	17.381,95	3.824,03	21.205,98
Urbana oprema	3.820,00	0,00	3.820,00	840,40	4.660,40
Zelene površine	4.910,00	0,00	4.910,00	1.080,20	5.990,20
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	2.531,42	3.800,00	6.331,42	1.392,91	7.724,33
Strokovni nadzor	981,42	0,00	981,42	215,91	1.197,33
Projektna dokumentacija	1.550,00	0,00	1.550,00	341,00	1.891,00
Investicijska dokumentacija	0,00	3.800,00	3.800,00	836,00	4.636,00
SKUPAJ	80.462,42	3.800,00	84.262,42	18.537,73	102.800,15

Preračun stalnih cen v tekoče je narejen skladno z Jesensko napovedjo gospodarskih gibanj 2017, Urada Republike Slovenije za makroekonomske analize in razvoj, ki predvideva 1,6 % rast v 2018 in 2,1 % rast v letu 2019. Stroški nastali v letu 2018 niso inflacirani.

Tabela 4: Stroški operacije v tekočih cenah (v €)

Vrsta stroška	Upravičen	Neupravičen	Skupaj (brez DDV)	DDV	Skupaj (z DDV)
KOLESARSKI PAS	53.736,35	0,00	53.736,35	11.822,00	65.558,35
Novogradnja	32.861,54	0,00	32.861,54	7.229,54	40.091,08
Javna razsvetljava	17.629,00	0,00	17.629,00	3.878,38	21.507,38
Urbana oprema	3.245,81	0,00	3.245,81	714,08	3.959,89
PEŠPOT (pločnik)	27.078,09	0,00	27.078,09	5.957,18	33.035,27
Gradnja	18.025,08	0,00	18.025,08	3.965,52	21.990,60
Urbana oprema	3.961,34	0,00	3.961,34	871,49	4.832,83
Zelene površine	5.091,67	0,00	5.091,67	1.120,17	6.211,84
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	2.567,73	3.800,00	6.367,73	1.400,90	7.768,63
Strokovni nadzor	1.017,73	0,00	1.017,73	223,90	1.241,63
Projektna dokumentacija	1.550,00	0,00	1.550,00	341,00	1.891,00
Investicijska dokumentacija	0,00	3.800,00	3.800,00	836,00	4.636,00
SKUPAJ	83.382,18	3.800,00	87.182,18	19.180,08	106.362,25

Skladno z Razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (JR-UTM_1/2017) so upravičeni stroški gradnje kolesarskih povezav omejeni na maksimalno ocenjeno vrednostjo investicije za tekoči

meter posamezne vrste ločene kolesarske povezave. Gradnja javne razsvetljave je upravičen strošek ob novogradnji oziroma rekonstrukciji kolesarskih povezav.

Poleg gradbenih del projekt vsebuje tudi nakup opreme, in sicer klop, koš za drobne odpadke ter koš za pasje iztrebke in drevesa.

Skupna vrednost stroškov zunanjih izvajalcev v tekočih cenah znaša 6.367,73 € brez DDV. Pod upravičen del je štet strošek izdelave projektne dokumentacije v višini 1.550,00 € brez DDV in strošek strokovnega nadzora, ki je ocenjen v višini 2% od stroška gradnje in torej znaša 1.017,73 €. Strošek izdelave investicijske dokumentacije v višini 3.800 € brez DDV je upoštevan kot neupravičen strošek.

Podrobnejša razdelitev na upravičen in neupravičen del je razvidna iz spodnje tabele.

Tabela 5: Ocena investicijskih stroškov ločeno na upravičen in neupravičen del - stalne cene (v €)

Vrsta stroška		2018	2019	SKUPAJ
Gradnja	Upravičeni	0,00	53.981,00	53.981,00
	Neupravičeni	0,00	0,00	0,00
Javna razsvetljava	Upravičeni	0,00	17.000,00	17.000,00
	Neupravičeni	0,00	0,00	0,00
Urbana oprema	Upravičeni	0,00	6.950,00	6.950,00
	Neupravičeni	0,00	0,00	0,00
Stroški zunanjih izvajalcev	Upravičeni	1.550,00	981,42	2.531,42
	Neupravičeni	3.800,00	0,00	3.800,00
SKUPAJ		5.350,00	78.912,42	84.262,42
DDV	Neupravičeni	1.177,00	17.360,73	18.537,73
SKUPAJ Z DDV		6.527,00	96.273,15	102.800,15
od tega upravičeni		1.550,00	78.912,42	80.462,42
od tega neupravičeni		4.977,00	17.360,73	22.337,73

Tabela 6: Ocena investicijskih stroškov ločeno na upravičen in neupravičen del - tekoče cene (v €)

Vrsta stroška		2018	2019	SKUPAJ
Gradnja	Upravičeni	0,00	55.978,30	55.978,30
	Neupravičeni	0,00	0,00	0,00
Javna razsvetljava	Upravičeni	0,00	17.629,00	17.629,00
	Neupravičeni	0,00	0,00	0,00
Urbana oprema	Upravičeni	0,00	7.207,15	7.207,15
	Neupravičeni	0,00	0,00	0,00
Stroški zunanjih izvajalcev	Upravičeni	1.550,00	1.017,73	2.567,73
	Neupravičeni	3.800,00	0,00	3.800,00
SKUPAJ		5.350,00	81.832,18	87.182,18
DDV	Neupravičeni	1.177,00	18.003,08	19.180,07
SKUPAJ Z DDV		6.527,00	99.835,26	106.362,26
od tega upravičeni		1.550,00	81.832,17	83.382,17
od tega neupravičeni		4.977,00	18.003,08	22.980,08

Občina bo izvajala tudi aktivnosti informiranja javnosti, vendar v okviru tega niso predvideni stroški. Vse aktivnosti za informiranje javnosti bodo pripravljene v skladu z Navodili organa upravljanja za informiranje in obveščanje javnosti o kohezijskem in strukturnih skladih v programskem obdobju 2014 – 2020. Novica o ureditvi dvosmernega kolesarskega pasu in pešpoti bo objavljena na spletni strani občine. Predvidena je tudi priprava sporočila za javnost, ki bo posredovana lokalnim medijem. Vse aktivnosti vezane na informiranje in obveščanje vodi služba za stike z javnostjo.

5.3. NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI

Strokovne podlage za pripravo DIIP so:

- Popis del, PS_Prostor d.o.o., Koper
- Projekt za izvedbo, Kolesarska steza in pešpot od krožišča pri Luki Koper do uvoza za Autocommerce ob cesti G1-11/1475 - vzhodna vpadnica, PS_Prostor d.o.o., Koper

6. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO, SKUPAJ Z INFORMACIJO O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI OZIROMA EKONOMSKI UPRAVIČENOSTI PROJEKTA

6.1. PREDHODNE IDEJNE REŠITVE ALI ŠTUDIJE

Projekt nima predhodnih idejnih rešitev ali študij.

6.2. OPIS LOKACIJE

Makro lokacija:

Regija: Obalno kraška statistična regija

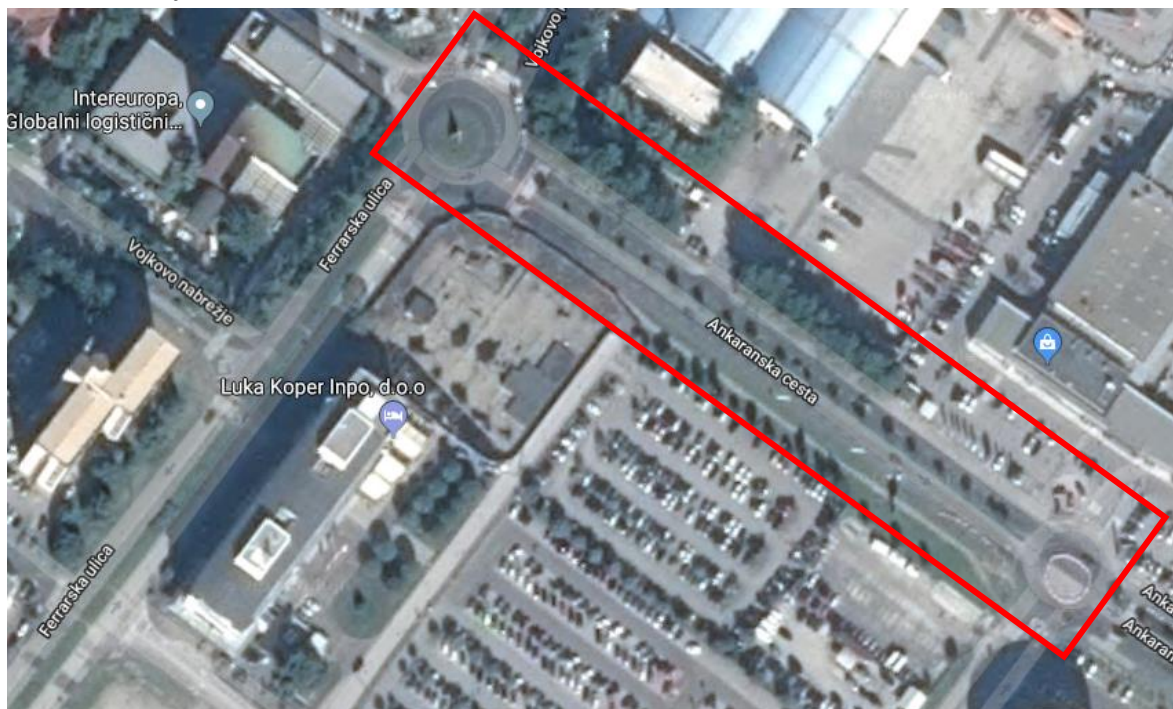
Občina: Mestna občina Koper

Mikro lokacija:

Projekt ureditve dvosmernega kolesarskega pasu in pešpoti se nahaja znotraj mestnega območja Koper.

Lokacija izgradnje dvosmernega kolesarskega pasu in pešpoti, bo potekala ob cesti G1-11/1475 (vzhodna vpadnica), med krožiščem pri Luki Koper ter krožiščem pri Autocommercu. Oziroma od prehoda na Ferrarski cesti pa do prehoda na G1-11/1475, mimo ceste JP 680 890. In sicer na desni strani med cesto in parkirišči.

Slika 4: Lokacija izvedbe



Vir: Google maps

6.3. OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV S ČASOVNIM NAČRTOM IZVEDBE

Stroška izdelava projektne in investicijske dokumentacije sta nastala v letu 2018, medtem ko bo izgradnja dvosmernega kolesarskega pasu in pešpoti s pripadajočim strokovnim nadzorom izvedena v letu 2019. Prikaz stroškov je prikazan v spodnjih tabelah.

Tabela 7: Stroški operacije v stalnih cenah (v €)

Vrsta stroška	Upravičen	Neupravičen	Skupaj (brez DDV)	DDV	Skupaj (z DDV)
KOLESARSKI PAS	51.819,05	0,00	51.819,05	11.400,19	63.219,24
Novogradnja	31.689,05	0,00	31.689,05	6.971,59	38.660,64
Javna razsvetljava	17.000,00	0,00	17.000,00	3.740,00	20.740,00
Urbana oprema	3.130,00	0,00	3.130,00	688,60	3.818,60
PEŠPOT (pločnik)	26.111,95	0,00	26.111,95	5.744,63	31.856,58
Gradnja	17.381,95	0,00	17.381,95	3.824,03	21.205,98
Urbana oprema	3.820,00	0,00	3.820,00	840,40	4.660,40
Zelene površine	4.910,00	0,00	4.910,00	1.080,20	5.990,20
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	2.531,42	3.800,00	6.331,42	1.392,91	7.724,33
Strokovni nadzor	981,42	0,00	981,42	215,91	1.197,33
Projektna dokumentacija	1.550,00	0,00	1.550,00	341,00	1.891,00
Investicijska dokumentacija	0,00	3.800,00	3.800,00	836,00	4.636,00
SKUPAJ	80.462,42	3.800,00	84.262,42	18.537,73	102.800,15

Tabela 8: Stroški operacije v tekočih cenah (v €)

Vrsta stroška	Upravičen	Neupravičen	Skupaj (brez DDV)	DDV	Skupaj (z DDV)
KOLESARSKI PAS	53.736,35	0,00	53.736,35	11.822,00	65.558,35
Novogradnja	32.861,54	0,00	32.861,54	7.229,54	40.091,08
Javna razsvetljava	17.629,00	0,00	17.629,00	3.878,38	21.507,38
Urbana oprema	3.245,81	0,00	3.245,81	714,08	3.959,89
PEŠPOT (pločnik)	27.078,09	0,00	27.078,09	5.957,18	33.035,27
Gradnja	18.025,08	0,00	18.025,08	3.965,52	21.990,60
Urbana oprema	3.961,34	0,00	3.961,34	871,49	4.832,83
Zelene površine	5.091,67	0,00	5.091,67	1.120,17	6.211,84
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	2.567,73	3.800,00	6.367,73	1.400,90	7.768,63
Strokovni nadzor	1.017,73	0,00	1.017,73	223,90	1.241,63
Projektna dokumentacija	1.550,00	0,00	1.550,00	341,00	1.891,00
Investicijska dokumentacija	0,00	3.800,00	3.800,00	836,00	4.636,00
SKUPAJ	83.382,18	3.800,00	87.182,18	19.180,08	106.362,25

V spodnji tabeli je grafično prikazan potek del.

Tabela 9: Terminski načrt investicije

	2018				2019											
	JAN	FEB	MAR	---	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AVG	SEP	OKT	NOV	DEC
Projektna dokumentacija																
Investicijska dokumentacija																
Gradnja																
Javna razsvetljava																
Urbana oprema																
Strokovni nadzor																

Vir: lasten

6.4. VARSTVO OKOLJA

Projekt je namenjen varovanju okolja in preprečevanju njenega onesnaževanja. Pri izvedbi operacije bodo upoštevana izhodišča varstva okolja:

- učinkovitost izrabe naravnih virov,
- okoljska učinkovitost,
- trajnostna dostopnost in
- zmanjšanje vplivov na okolje.

Z ekološkega vidika investicija ni sporna in ne bo povzročala dodatnih okoljskih stroškov. Kolesarski pas in pešpot ne bosta imela nikakršnega vpliva na onesnaževanje okolja, vode ali zraka, niti ne bosta vplivala na povečanje hrupa v okolju. Izvajalec bo upošteval vse standarde, ki jih predpisuje zakonodaja.

Po zaključku operacije se bodo kazali pozitivni učinki na okolje, saj se bo z urejeno infrastrukturo zmanjšalo število voženj z avtomobilom in s tem izboljšalo stanje okolja zaradi zmanjšanja emisij in hrupa.

6.5. KADROVSKO ORGANIZACIJSKA SHEMA S PROSTORSKO OPREDELITVIJO

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

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

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

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

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

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

- Sanacija poškodb na javnih cestah – Marezige, Socerb, Osp, Črni Kal, Triban, Kampel, Hrastovlje, Prade;
- Ureditev zbiralnic za ločeno zbiranje odpadkov;
- Dobava energetske učinkovite noveletne razsvetljave v Mestni občini Koper;

- Ureditev krožnega križišča na Krožni cesti;
- Sanacija ceste R3-624/3721 Aver – Podpeč – Rakitovec;
- Ureditev rekreacijskih površin Žusterna – Izola;
- Impregnacija tiskanih betonov v Kopru;
- Izvedba krožnega križišča v Žusterni;
- Ozelenitev mestnih vpadnic.

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

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

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

Nove zaposlitve s to operacijo niso predvidene.

6.6. PREDVIDENI VIRI FINANCIRANJA IN DRUGI VIRI

Tabela 10: Viri financiranja v tekočih cenah (v €)

Vir	2018	2019	Skupaj	Delež
Lastna proračunska sredstva	5.287,00	34.369,52	39.656,52	37,28%
Sredstva državnega proračuna	1.240,00	65.465,74	66.705,74	62,72%
Sredstva EU (85%)	1.054,00	55.645,88	56.699,88	
Nacionalni delež (15%)	186,00	9.819,86	10.005,86	
SKUPAJ	6.527,00	99.835,26	106.362,25	100,00%

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija – Ministrstvo za infrastrukturo v višini 80% upravičenih stroškov investicije. Za izvedbo investicije bo Mestna občina Koper zagotovila 39.656,52 € EUR lastnih sredstev iz občinskega proračuna in s tem v primeru pridobitve nepovratnih sredstev zagotovila zaprto finančno konstrukcijo.

7. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI

Analiza stroškov in koristi je narejena na podlagi izhodišč iz Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006, 54/2010, 27/16), in po navodilih Guide to Cost - Benefit Analysis of Investment Projects (Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020; december 2015).

Analiza stroškov in koristi obsega naslednja poglavja:

- finančna analiza,
- ekonomska analiza,
- analiza tveganj in analiza občutljivosti.

7.1. FINANČNA ANALIZA

7.1.1. Izhodišča in pojasnila

Tabele finančne analize so izdelane v stalnih cenah na dan 1.1.2018. Izdelane so projekcije prihodkov in odhodkov ter izkaza poslovnega izida, na podlagi teh tabel pa še finančna in ekonomska analiza. Ker je dinamika financiranja daljša od enega leta je predstavljen tudi izračun v tekočih cenah. Pri izračunu tekočih cen je upoštevana jesenska napoved gospodarskih gibanj 2017, Urada Republike Slovenije za makroekonomske analize in razvoj, ki predvideva 1,6% rast v 2018 in 2,1% rast v letu 2019.

Pri izračunih dinamičnih kazalcev donosnosti investicije in kapitala je upoštevana 4% diskontna stopnja. Izračuni projekcij poslovanja so narejeni za obdobje 15 let v skladu z Delovnim dokumentom št. 4 in priložnikom, ki predpisujeta izračun projekcij poslovanja za obdobje 15 let. Za ekonomsko dobo investicije so izdelani izračuni interne stopnje donosnosti investicije (FRR/C), neto sedanje vrednosti

investicije (FNPV/C), interne stopnje donosnosti kapitala (FRR/K) ter neto sedanje vrednosti kapitala (FNPV/K). Vsi izračuni so narejeni po neto učinku.

Stroški priprave projektne in investicijske dokumentacije so nastali v letu 2018. Ti stroški niso inflacirani. Investicija v infrastrukturo bo potekala od januarja 2019 do decembra 2019. Predpostavljeno je, da bo prenos v uporabo izveden 1.1.2020

7.1.2. Vrednost investicije in finančna konstrukcija

Vrednost investicije po stalnih cenah znaša 102.800,15 € z DDV, po tekočih cenah pa 106.362,25 €.

Podlaga za izračun investicijskih stroškov je popis del podjetja PS_Prostor d.o.o., Koper

Viri financiranja so prikazani v spodnji tabeli.

Tabela 11: Viri financiranja v tekočih cenah (v €)

Vir	2018	2019	Skupaj	Delež
Lastna proračunska sredstva	5.287,00	34.369,52	39.656,52	37,28%
Sredstva državnega proračuna	1.240,00	65.465,74	66.705,74	62,72%
Sredstva EU (85%)	1.054,00	55.645,88	56.699,88	
Nacionalni delež (15%)	186,00	9.819,86	10.005,86	
SKUPAJ	6.527,00	99.835,26	106.362,25	100,00%

7.1.3. Prihodki in odhodki v ekonomski življenjski dobi projekta

PRIHODKI

Projekt ni profitnega značaja, zato ne bo neposredno vplival na spremembo prihodkov investitorja.

ODHODKI

Na strani operativnih stroškov bo prišlo do dodatnih stroškov vzdrževanja zelenih površin ob kolesarskem pasu in pešpoti. Ocenjena višina stroškov znaša 500 € letno.

Nastali pa bodo stroški investicijskega vzdrževanja in amortizacije.

Stroški investicijskega vzdrževanja so predpostavljene v višini 2% investicijske vrednosti GOI del in bodo nastali vsakih 5 let, to je v višini 1.756 €.

Amortizacija je obračunana v Prilogi 1. V skladu s terminkim planom je predpostavljen prenos investicije v uporabo 1.1.2020, ki je hkrati tudi začetek obračuna amortizacije. Amortizacija je obračunana v skladu s Pravilnikom o načinu in stopnjah odpisa neopredmetenih sredstev in opredmetenih osnovnih sredstev (Uradni list RS št. 45/2005 in dop.).

Amortizacijske stopnje so sledeče:

Tabela 12: Amortizacijske stopnje

Stopnje amortizacije	
GOI dela	3%
Oprema	20%

IZKAZ POSLOVNEGA IZIDA

Na podlagi zgoraj predpostavljenih odhodkov je izdelana projekcija izkaza poslovnega izida, ki je del Priloge 2.

Projekt ni profitnega značaja. Odhodke bo v celoti pokrivala Mestna občina Koper iz občinskega proračuna.

7.1.4. Izračuni neto sedanje vrednosti in interne stopnje donosnosti

Na podlagi vseh naštetih projekcij so izdelane naslednje tabele, zbrane v prilogi 3 Finančna analiza za:

- Celotna investicija
- Prihodki in odhodki
- Viri financiranja
- Finančni tokovi
- Izračun FNPV/C in FRR/C
- Izračun FNPV/K in FRR/K

Vsi izračuni se nanašajo na referenčno obdobje, to je 15 let.

Finančni kazalniki so predstavljeni v spodnji tabeli.

Tabela 13: Finančni kazalniki

Finančna interna stopnja donosnosti investicije (FRR/C)	-5,53 %
Finančna neto sedanja vrednost investicije (FNPV/C)	-73.810 €
Finančna interna stopnja donosnosti kapitala (FRR/K)	-0,31 %
Finančna neto sedanja vrednost kapitala (FNPV/K)	-21.143 €

Interna stopnja donosnosti investicije pri 4% diskontni stopnji znaša -5,53 %, interna stopnja donosnosti kapitala pa -0,31 %. Neto sedanja vrednost investicije je -73.810 EUR, neto sedanja vrednost kapitala -21.143 EUR. Negativne neto sedanje vrednosti so pričakovane, saj investicija ni profitnega značaja.

7.2. EKONOMSKA ANALIZA

V ekonomski analizi je ocenjen prispevek projekta h gospodarskemu razvoju Mestne občine Koper. Poleg neposrednih finančnih koristi oziroma stroškov, so upoštevane še ekonomske koristi. Dodatnih ekonomskih stroškov projekt ne bo ustvarjal.

7.2.1. Koristi, ki jih lahko izrazimo v denarju

Koristi investicije, ki jih lahko izrazimo v denarju so:

- Davčni popravek: zmanjšanje investicijskih stroškov za DDV
- Eksternalije:
 - Vpliv na zdravje
 - Turizem

Vpliv na zdravje

Največji stroški prometa v zvezi z zdravjem so sicer stroški povezani s prometnimi nezgodami. Vendar pa smo zaradi motoriziranega prometa vse manj telesno aktivni, kar posledično prinaša vse več zdravstvenih težav. Ocenjen strošek nezadostne telesne dejavnosti na prebivalca znaša 200 € na leto - seštevek stroškov zdravstva, odsotnosti z dela in prezgodnje smrti (VIR: Ministrstvo za okolje in prostor – Agencija RS za okolje in Ministrstvo za infrastrukturo, Okolje, promet in zdravje, 2016). Predpostavili smo, da bo dodatno 0,5% prebivalstva mesta Koper na račun izboljšane infrastrukture vsakodnevno kolesarilo. Na letni ravni bi to pomenilo prihranek v višini 25.319 €.

Turizem

Ekonomska korist je ovrednotena tudi z vidika večjega obiska Mestne občine Koper, zaradi boljše mreže kolesarskih poti, ki turistom omogoča hitrejšo mobilnost v mestnem jedru in njegovi okolici. Ocenili smo, da bo zaradi sklenjene mreže kolesarskih poti v Mestno občino Koper prišlo dodatno 10 gostov na mesec in da bo vsak potrošil 40 €. To predstavlja dodatne prihodke v višini 4.800 € na letni ravni.

Izračuni ENPV in ERR so prikazani v Prilogi 5. Uporabljena je 4% diskontna stopnja, tako kot v finančni analizi. Neto ekonomska sedanja vrednost investicije (ENPV/C) znaša 233.648 €, ekonomska stopnja donosa investicije (ERR/C) pa znaša 34,11%. Neto ekonomska sedanja vrednost investicije je večja od 0, ekonomska stopnja donosa (ERR) pa je večji od diskontne stopnje 4%. Projekt je tako zaradi dodatnih družbenih koristi za občino in regijo ekonomsko upravičen. Poleg koristi, ki jih lahko izrazimo v denarju in se odražajo v višini ENPV in ERR, prinaša projekt tudi dodatne koristi, ki jih ni mogoče izraziti v denarju.

7.2.2. Koristi, ki jih ni mogoče izraziti v denarju

Te koristi izhajajo iz uresničevanja splošnih ciljev investicije. Koristi, ki jih ni mogoče izraziti v denarju, so:

- izboljšanje prometne varnosti kolesarjev in pešcev,
- vzpodbujanje življenjskega sloga, ki je manj odvisen od avtomobilov,

- izboljšanje kakovost bivalnega okolja tamkajšnjih prebivalcev in obiskovalcev,
- zagotovitev urejenega mesta, ki bo turistično privlačnejše,
- pozitiven vpliv na okolje zaradi zmanjšanja motoriziranega prometa,
- pozitiven vpliv na gospodarski razvoj občine.

7.3. ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

Namen analize občutljivosti in tveganj je opredeliti kritične dejavnike, ki bi lahko vplivali na potek investicije in njenih rezultatov.

7.3.1. Kritične spremenljivke

Kot najbolj kritične smo ocenili naslednje spremenljivke, katerih sprememba vrednosti lahko bistveno vpliva na učinke projekta:

- investicijski stroški,
- sedanja vrednost.

7.3.2. Analiza občutljivosti

Narejene so štiri simulacije sprememb zgoraj naštetih kritičnih spremenljivk za vsako varianto posebej, in sicer:

- povečanje investicijskih stroškov za 5% in 10%;
- zmanjšanje sedanje vrednosti za 5% in 10%;

Na podlagi teh simulacij smo naredili projekcije interne stopnje donosnosti investicije. V spodnjih tabelah so prikazane spremembe FNPV/C, FNPV/K, FRR/C in FRR/K v primeru predpostavljenih sprememb kategorij.

Izhodiščni podatki

FNPV/C	-73.810
FNPV/K	-21.143
FRR/C	-5,53%
FRR/K	-0,31%

Povečanje investicijskih stroškov za 5%

		Indeks
FNPV/C	-75.665	102,51
FNPV/K	-26.350	124,63
FRR/C	-5,86%	105,88
FRR/K	-1,01%	325,38

Povečanje investicijskih stroškov za 10%

		Indeks
FNPV/C	-83.573	113,23
FNPV/K	-31.231	147,72
FRR/C	-6,17%	111,49
FRR/K	-1,65%	530,22

Zmanjšanje ostanka vrednosti za 5 %

		Indeks
FNPV/C	-70.947	96,12
FNPV/K	-20.461	96,77
FRR/C	-6,31%	114,10
FRR/K	-0,61%	194,82

Zmanjšanje ostanka vrednosti za 10 %

		Indeks
FNPV/C	-72.404	98,09
FNPV/K	-22.771	107,70
FRR/C	-6,74%	121,80
FRR/K	-1,06%	339,02

7.3.3. Tveganje in ukrepi za reševanje tveganj

Pri snovanju projekta je potrebno opredeliti potencialna tveganja, ki lahko nastanejo med in po izvedbi investicijskih aktivnosti ter se nanje ustrezno pripraviti. V nadaljevanju so predstavljena tveganja, s katerimi se lahko sooči investitor in podani ukrepi za njihovo ustrezno obvladovanje.

1. Tveganja v času razvoja projekta (pridobivanje projektne dokumentacije, soglasij, postopek JN...)
Ukrep za obvladovanje: Pravočasen začetek posameznega postopka, ustrezna merila izbora izvajalcev, ki vključujejo ustrezne reference, preverba vse potrebne dokumentacije in soglasij pred pričetkom projekta.
2. Tveganje preobremenjenosti članov projektne skupine
Ukrep za obvladovanje: Zagotovitev ustrezne kadrovske podpore, izvedba izrednih sestankov za prerazporeditev zadolženosti.
3. Morebitna odstopanja od finančnega načrta zaradi dejstev, ki jih ni bilo mogoče predvideti v fazi načrtovanja.
Ukrep za obvladovanje: Realokacija finančnih sredstev, zagotovitev dodatnih virov financiranja.
4. Zmanjšanje sredstev za investicijska vlaganja v proračunu mestna občine
Ukrep za obvladovanje: Optimiziranje proračuna, zmanjšanje tekoče porabe, iskanje dodatnih virov financiranja.
5. Tveganje javnega interesa: javni interes za izvedbo projekta je velik, saj gre za investicijo v izboljšanje prometne infrastrukture in kvalitete bivanja.
Ukrep za obvladovanje: Upoštevanje potreb in želja tamkajšnjih interesnih skupin.

7.3.4. Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

Finančna interna stopnja donosnosti investicije (FRR/C)	-5,53 %
Finančna neto sedanja vrednost investicije (FNPV/C)	-73.810 €
Finančna interna stopnja donosnosti kapitala (FRR/K)	-0,31 %
Finančna neto sedanja vrednost kapitala (FNPV/K)	-21.143 €
Ekonomska interna stopnja donosnosti investicije (ERR/C)	34,11 %
Ekonomska neto sedanja vrednost investicije (ENPV/C)	233.648 €

Finančni kazalci so pričakovano neugodni, saj je projekt neprofitnega značaja. Glede na naravo projekta je bistvena presoja ekonomskih kazalnikov, kjer je poleg finančnih parametrov potrebno upoštevati tudi druge koristi projekta.

Ekonomski kazalniki upravičenosti so pozitivni, zaradi česar je investicija ekonomsko upravičena, saj prinaša poleg denarnih koristi tudi koristi, ki jih ne moremo izraziti v denarju in predstavljajo boljše možnosti za napredek tako z družbenega, okoljskega kot gospodarskega vidika.

8. UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

Za investicijske projekte v vrednosti do 500.000,00 € je v skladu s četrtnim členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006 in dop.) potrebno izdelati Dokument identifikacije investicijskega projekta.

Investitor je naročnik po Zakonu o javnem naročanju (ZJN-3), zato bo izbral izvajalca del in nadzornika del v skladu z Zakonom o javnem naročanju.

Tabela 14: Terminski plan izdelave investicijske dokumentacije

DOKUMENT/ AKTIVNOST	ODGOVORNA SLUŽBA / IZVAJALEC	ODGOVORNA OSEBA	ROK
Izdelava DIIP	Goriška lokalna energetska agencija GOLEA	Rajko Leban	Marec 2018
Potrditev DIIP	MOK	Boris Popovič	Marec 2018