



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTÀ DI CAPODISTRIA



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD

INVESTICIJSKI PROGRAM

KOLESARSKA IN PEŠPOT ČEZ KANAL GRANDE

11.7.2018

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

Naziv investicijskega projekta:

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

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



Datum izdelave dokumenta:

11.7.2018

KAZALO VSEBINE

1 UVODNO POJASNILO.....	1
<i>1.1 Predstavitev investitorja in izdelovalcev investicijskega programa</i>	<i>2</i>
<i>1.2 Namen in cilji investicijskega projekta.....</i>	<i>2</i>
<i>1.3 Povzetek iz dokumenta identifikacije investicijskega projekta s pojasnili poteka aktivnosti in morebitnih sprememb do priprave investicijskega programa</i>	<i>2</i>
2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	5
<i>2.1 Cilji investicije</i>	<i>5</i>
<i>2.2 Spisek strokovnih podlag.....</i>	<i>5</i>
<i>2.3 Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire optimalne variante</i>	<i>6</i>
<i>2.4 Navedba odgovorne osebe za izdelavo investicijskega programa, projektne in druge dokumentacije ter odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta</i>	<i>9</i>
<i>2.5 Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije</i>	<i>10</i>
<i>2.6 Prikaz ocenjene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije z izračunanim deležem sofinanciranja investicije s sredstvi proračuna Republike Slovenije</i>	<i>10</i>
<i>2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta</i>	<i>11</i>
<i>2.8 Osnovni podatki o investitorju, izdelovalcih investicijske dokumentacije in prihodnjem upravljavcu</i>	<i>12</i>
3 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIM RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI STRATEGIJ POSAMEZNIH PODROČIJ IN DEJAVNOSTI	13
<i>3.1 Analiza obstoječega stanja s prikazom potreb, ki jih bo zadovoljevala investicija.....</i>	<i>13</i>
<i>3.1.1 Obstoječe stanje kolesarske povezave in infrastrukture za pešce v Mestni občini Koper</i>	<i>13</i>
<i>3.1.1.1 Kolesarske povezave</i>	<i>13</i>
<i>3.1.1.2 Infrastruktura za pešce</i>	<i>13</i>
<i>3.1.2 Analiza obstoječega stanja z opisom razlogov za investicijo</i>	<i>14</i>
<i>3.1.2.1 Splošno.....</i>	<i>14</i>
<i>3.1.2.2 Obstoječe stanje z opisom razlogov za investicijo</i>	<i>14</i>
<i>3.2 Usklajenost investicijskega projekta z državnim strateškim razvojnim dokumentom in drugimi razvojnimi dokumenti, usmeritvami Skupnosti ter strategijami in izvedbenimi dokumenti strategij posameznih področij in dejavnosti</i>	<i>16</i>
4 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO STORITEV	21

5	TEHNIČNO - TEHNOLOŠKI DEL	22
5.1	<i>Lokacija</i>	22
5.2	<i>Predvideno stanje</i>	22
5.3	<i>Namembnost in zmogljivost objekta</i>	23
5.4	<i>Obrazložitev funkcionalne zasnove.....</i>	23
5.5	<i>Prometna ureditev</i>	23
5.6	<i>Razsvetljava</i>	24
5.7	<i>Krajinska arhitektura.....</i>	24
	ANALIZA ZAPOSLENIH ZA SCENARIJ "Z" INVESTICIJO GLEDE NA SCENARIJ "BREZ" INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO	28
7	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO	29
7.1	<i>Ocena vrednosti projekta po stalnih cenah</i>	29
7.2	<i>Ocena vrednosti projekta po tekočih cenah.....</i>	30
7.3	<i>Osnova in izhodišča za oceno vrednosti projekta.....</i>	30
10	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENO STROŠKOV ZA ODPRAVO MOREBITNIH NEGATIVNIH VPLIVOV .32	
9.1	<i>Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov.....</i>	32
10	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI.....	33
10.1	<i>Časovni načrt izvedbe investicije</i>	33
10.2	<i>Študija izvedbe investicije.....</i>	33
10.2.1	<i>Podatki o investitorju in organizacija vodenja projekta.....</i>	33
10.2.1.1	<i>Kadrovska sposobnost javnega partnerja</i>	34
10.2.2	<i>Način in postopek izbire izvajalcev</i>	35
10.2.3	<i>Časovni načrt vseh aktivnosti, potrebnih za izvedbo projekta in vzpostavitev poslovanja</i>	35
10.2.4	<i>Seznam že pripravljene in pregled še potrebne investicijske, projektne, tehnične in druge dokumentacije</i>	36
10.2.5	<i>Način končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja.....</i>	36
10.2.6	<i>Kazalniki in vrednotenje učinkov investicije.....</i>	37
10.2.6.1	<i>Fizični kazalniki</i>	37
10.2.6.2	<i>Finančni in ekonomski kazalniki.....</i>	37
11	NAČRT FINANCIRANJA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA.....	38
11.1	<i>Finančna konstrukcija po varianti "z" investicijo 1.....</i>	38
11.2	<i>Finančna konstrukcija po varianti "z" investicijo 2.....</i>	39
11.2.1	<i>Izračun deleža sofinanciranja s strani KS – mehanizem CTN.....</i>	39

12 PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	40
<i>12.1 Metodologija izvedbe finančne in ekonomske analize</i>	<i>40</i>
<i>12.2 Projekcija odhodkov in prihodkov investicije.....</i>	<i>41</i>
13 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJO UPRAVIČENOSTI (EX-ANTE) V EKONOMSKI DOBI Z IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE OCENE TER IZRAČUNOM FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV	42
<i>13.1 Drugi stroški in koristi investicije.....</i>	<i>42</i>
<i>13.2 Finančna analiza.....</i>	<i>45</i>
<i>13.3 Ekonomska analiza</i>	<i>48</i>
<i>13.4 Koristi, ki se ne dajo vrednotiti z denarjem.....</i>	<i>49</i>
14 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZO OBČUTLJIVOSTI.....	50
<i>14.1 Analiza tveganj</i>	<i>50</i>
<i>14.2 Analiza občutljivosti</i>	<i>53</i>
15 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	55

KAZALO TABEL

Tabela 1: Podatki o investitorju.....	2
Tabela 2: Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije	2
Tabela 3: Ocena variant z izborom optimalne variante	7
Tabela 4: Izdelovalec investicijskega programa.....	9
Tabela 5: Izdelovalec projektne dokumentacije	9
Tabela 6: Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta	9
Tabela 7: Finančna konstrukcija po varianti 1.....	10
Tabela 8: Finančna konstrukcija po varianti 2.....	11
Tabela 9: Zbirni prikaz rezultatov izračunov	11
Tabela 10: Podatki o investitorju in upravljavcu.....	12
Tabela 11: Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije	12
Tabela 12: Prispevek projekta k doseganju kazalnika učinka OP	17
Tabela 13: Prispevek projekta k doseganju kazalnika rezultata OP	17
Tabela 14: Prispevek projekta k doseganju cilja (ciljev) TUS (okrepljeni so cilji, h katerim projekt bistveno prispeva) in OP	20
Tabela 15: Prispevek projekta k doseganju kazalnika (kazalnikov) TUS	20
Tabela 16: Bruto površine	25
Tabela 17: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah (julij 2018)	29
Tabela 18: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške.....	29

Tabela 19: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta.....	33
Tabela 20: Seznam pripravljene projektne in investicijske dokumentacije	36
Tabela 21: Dinamika in viri financiranja po stalnih – tekočih cenah po varianti "z" investicijo 1 - Mestna občina Koper financira celotno investicijo	38
Tabela 22: Dinamika in viri financiranja po stalnih – tekočih cenah po varianti "z" investicijo 2	39
Tabela 23: Število prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev ter posledice	43
Tabela 24: Poškodbe kolesarjev po statističnih regijah.....	43
Tabela 25: Število prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev ter posledice v Mestni občini Koper	44
Tabela 26: Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev ter posledice v Mestni občini Koper	44
Tabela 27: Družbeno ekonomski stroški prometne nesreče	45
Tabela 28: Finančna analiza brez pomoči Skupnosti	46
Tabela 29: Finančna analiza s pomočjo Skupnosti.....	47
Tabela 30: Ekonomska analiza projekta.....	48
Tabela 31: Faktorji tveganja	50
Tabela 32: Ocena tveganja po posameznih variantah	52
Tabela 33: Analiza občutljivosti.....	54
Tabela 34: Zbirni prikaz rezultatov	55

KAZALO SLIK

Slika 1: Lokacija.....	14
Slika 2: Območje Semedeje, Žusterne ter Markovca	18
Slika 3: Gradbena situacija.....	26
Slika 4: Ureditvena in zasaditvena situacija.....	27
Slika 5: Lokacija predmetne investicije	31

1 UVODNO POJASNILO

Investicijski program obravnava investicijo v ureditev kolesarske in pešpoti čez Kanal Grande.

Investicija predvideva gradnjo manjkajoče kolesarske povezave in navezavo le-te na obstoječo kolesarsko mrežo, s tem pa vzpostavitev enotne, funkcionalne, logične in uporabnikom privlačne kolesarske povezave znotraj cone med območji in točkami, ki so največji (obstoječi in potencialni) generatorji kolesarskega prometa.

Izvedba investicije bo bistveno povečala varnost kolesarjev in pešcev ter prispevala k ureditvi trajne in kvalitetne 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 Parenzano. Ob novem delu kolesarske poti in pešpoti je predvidena ureditev drevoredov in zelenic.

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 Parenzano na širše območje Slovenske Istre, v najširšem pogledu pa celotne Istre in Trsta. Poleg tega se dopolni tudi rekreacijska infrastruktura mesta in oblikovno zaključi morsk obala Jadranskega morja.

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 avtomobilskim prevozom. Stranski učinki investicije so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitiven vpliv na njihovo zdravje.

Vrednost investicijskega projekta oz. višina investicijskih stroškov znaša tako po stalnih kot tekočih cenah 786.739,97 € z DDV. V skladu s smernicami: Kolesarjem prijazna infrastruktura – Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih ter Infrastruktura za pešce – Splošne usmeritve, znaša višina upravičenih stroškov 536.974,66 € ter višina neupravičenih stroškov 249.765,31 €. S pomočjo mehanizma CTN bo možno financirati 85 % upravičenih stroškov investicije, pri čemer bo v nepovratnih sredstvih 85 % sredstev Kohezijskega sklada in 15 % sredstev RS. Nepovratna sredstva, za katera bo zaprosila Mestna občina Koper z obravnavanim projektom (Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande), bodo zaradi skladnosti z dodeljeno kvoto in pravili koriščenja sredstev nižja od maksimalne višine in bodo znašala 263.068,18 €.

Vsebinsko so v dokumentu obdelani vsi vidiki investicijskega projekta in to v obsegu, ki ga zahteva investicijski program. 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).

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

1.1 Predstavitev investitorja in izdelovalcev investicijskega programa

Tabela 1: Podatki o investitorju

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 št.:	SI40016803

Tabela 2: Podatki o izdelovalcu 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

1.2 Namen in cilji investicijskega projekta

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 avtomobilskim prevozom. Stranski učinki investicije so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje.

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.

1.3 Povzetek iz dokumenta identifikacije investicijskega projekta s pojasnili poteka aktivnosti in morebitnih sprememb do priprave investicijskega programa

Glede na 4. člen Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006, 54/2010, 27/2016) investicijska dokumentacija zajema dokument identifikacije investicijskega projekta ter investicijski program.

V mesecu marcu 2018 je bil izdelan Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP) za investicijo: "Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande". Vrednost investicije je bila določena na podlagi PZI 2: Ureditev Parka ob Semedelski promenadi v

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

Kopru, kolesarska in peš povezava čez Kanal Grande, ki ga je izdelalo podjetje ENOTA d.o.o. februarja 2018. Vrednost investicijskega projekta oz. višina investicijskih stroškov je tako po stalnih kot tekočih cenah znašala 388.493,37 € z DDV. V skladu s smernicami: Kolesarjem prijazna infrastruktura – Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih ter Infrastruktura za pešce – Splošne usmeritve, je znašala višina upravičenih stroškov 264.860,79 € ter višina neupravičenih stroškov 123.632,58 €.

V DIIP-u je bila predstavljena predvidena dinamika in viri financiranja, in sicer v dveh variantah:

- varianta "z" investicijo 1: Mestna občina Koper financira celotno investicijo v višini 388.493,37 € z DDV;
- varianta "z" investicijo 2: Mestna občina Koper pridobi nepovratna sredstva EU iz mehanizma CTN PN 4.4, in sicer 85 % upravičenih stroškov investicije (od tega 85 % KS ter 15 % SLO udeležba), kar znaša 225.131,67 €. Preostale upravičene stroške v višini 15 % upravičenih stroškov in neupravičene stroške zagotovi Mestna občina Koper v višini 163.361,70 €.

V mesecu juniju 2018 je bil izdelan nov projekt za izvedbo, in sicer PZI 3: Ureditve parka ob Semedelski promenadi v Kopru, kolesarska in peš povezava čez Kanal Grande, ki ga je prav tako izdelalo podjetje ENOTA d.o.o. Spremembe v projektni dokumentaciji so posledica drugačnih robnih pogojev oziroma nivelacije terena na ureditvenem območju obalnih parkovnih rekreacijskih površin. Teren se je na JZ strani kanala Grande dvignil iz prvotno načrtovanih +0.70mnv na +2.15mnv. Nova vrednost investicijskega projekta je tako znašala 493.707,81 € z DDV, od tega je znašala višina upravičenih stroškov 331.650,14 € ter višina neupravičenih stroškov 162.057,67 €. Ker je pri skupni vrednosti investicije prišlo do 27,08 % povečanja se je v mesecu juniju 2018 izdelala novelacija DIIP-a¹.

Tudi v novelaciji je bila predstavljena predvidena dinamika in viri financiranja v dveh variantah:

- varianta "z" investicijo 1: Mestna občina Koper financira celotno investicijo v višini 493.707,81 € z DDV;
- varianta "z" investicijo 2: Mestna občina Koper pridobi nepovratna sredstva EU iz mehanizma CTN PN 4.4, in sicer 85 % upravičenih stroškov investicije (od tega 85 % KS ter 15 % SLO udeležba). Nepovratna sredstva, za katera kandidira Mestna občina Koper z obravnavanim projektom (Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande), bodo zaradi skladnosti z dodeljeno kvoto in pravili koriščenja sredstev nižja od maksimalne višine in bodo znašala 263.068,18 €. Preostale stroške v višini 230.639,63 € pa bo zagotovila Mestna občina Koper.

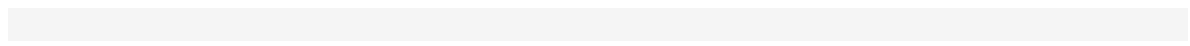
20.6.2018 je Mestna občina Koper objavila Javno naročilo (št. JN004096/2018-W01) za izvedbo predmetne investicije. Na podlagi prejetih ponudb se je izkazalo, da je ocenjena vrednost investicije v novelaciji DIIP-a bistveno nižja od ponudbene vrednosti, oziroma

¹ Skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006, 54/2010 27/2016), je ob več kot 20 % odmikov investicijskih stroškov glede na osnovni dokument potrebno pripraviti in potrditi spremembe, kar se izvede z novelacijo investicijskega programa. Ker v primeru obravnavane investicije izdelava investicijskega programa ni bila potrebna (vrednost investicije je bila ocenjena pod 500.000 € z DDV) se je noveliral dokument identifikacije investicijskega projekta.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

vrednost investicije presega mejno vrednost 500.000,00 € z DDV. Zaradi navedenega se je pripravil investicijski program, predstavljen v nadaljevanju. V investicijskem programu je upoštevana ocenjena vrednost investicije na podlagi pridobljenih ponudb iz zgoraj navedenega JN.



2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10, 27/16) je povzetek investicijskega programa razdeljen na 8 podpoglavij opisanih v nadaljevanju.

2.1 Cilji investicije

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.

2.2 Spisek strokovnih podlag

1. Uredba o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS 60/2006, 54/2010, 27/16).
2. PZI 3: Ureditev Parka ob Semedelski promenadi v Kopru, kolesarska in peš povezava čez Kanal Grande, ENOTA d.o.o., junij 2018.
3. Kolesarjem prijazna infrastruktura – Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017.
4. Infrastruktura za pešce – Splošne usmeritve, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017.
5. 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).
6. Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije, dostopen na:
<http://www.zmos.si/images/CTN/MO-Koper---IN-TUS.pdf>.
7. Celostna prometna strategija Mestne občine Koper.
8. Strategija razvoja Slovenije 2030, dostopna na:
http://www.vlada.si/fileadmin/dokumenti/si/projekti/2017/srs2030/Strategija_razvoja_Slovenije_2030.pdf.
9. Strategija prostorskega razvoja Slovenije, dostopna na:
http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/sprs_slo.pdf
10. 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.
11. Strategija pametne specializacije, dostopna na:
http://www.svrk.gov.si/si/delovna_podrocja/strategija_pametne_specializacije/.
12. Resolucija o prometni politiki RS, dostopna na:
<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=RESO14>.
13. Nacionalni program varnosti cestnega prometa 2013 – 2022, dostopen na:
https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/11/NPVCP_knji%C5%BEica.pdf.
14. Regionalni razvojni program za Južno Primorsko regijo 2014-2020, dostopen na:
<http://www.rrc-kp.si/sl/regionalni-razvoj/rrp-2014-2020.html>.
15. Operativni program za izvajanje kohezijske politike v programskem obdobju 2014 – 2020, dostopen na:

<http://www.eu-skladi.si/kohezija-do-2013/ostalo/operativni-programi/op-2014-2020-december-konni>.

16. Javna agencija RS za varnost prometa, dostopna na: <https://www.avp-rs.si>.
17. SURS, dostopen na: <http://www.stat.si/statweb>.
18. Atlas okolja, dostopen na: <http://gis.arso.gov.si>.

2.3 Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire optimalne variante

V investicijskem programu sta obravnavani dve varianti, in sicer:

- varianta "brez" investicije ter
- varianta "z" investicijo.

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

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

Varianta "z" investicijo pomeni, da se ureditev kolesarske in pešpoti čez Kanal Grande izvede. S tem se bo prispevalo k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, prispevalo k telesni aktivnosti prebivalcev mesta in izboljšalo kakovost življenja v mestu. S tem se bodo tudi izpolnili cilji in implementirali ukrepi, ki so zadani v Celostni prometni strategiji.

Vrednost investicije po varianti "z" investicijo znaša 786.739,97 € z DDV.

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

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.

Tabela 3: 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	786.739,97 €	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	-858.418,23 €	0
Interna stopnja donosa	-	0	-11,11%	0
Relativna neto sedanja vrednost	-	0	-1,12	0
Kazalniki ekonomske analize		0		6
Neto sedanja vrednost	-	0	65.487,24 €	2
Interna stopnja donosa	-	0	6,35%	2
Relativna neto sedanja vrednost	-	0	0,11	2
Skupaj		2		9

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

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, in sicer:
 - z zagotovitvijo pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših poti peš;

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

- s povečanjem deleža pešačenja v mestnih potovanjih in prisotnost pešcev v mestnem prostoru;
 - s povečanjem prometne varnosti in občutek varnosti pešcev;
 - optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja, in sicer:
 - z zagotovitvijo pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje v mestu;
 - s povečanjem deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih;
 - s povečanjem prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev.
- zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebnimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestu – ureditev kolesarske infrastrukture
 - dolžina kolesarske poti znaša 95,5 m na terenu ter 41,3 m na mostu, skupaj 136,8 m oziroma 0,138 km
- zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebnimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestu – ukrepi za udobnost in privlačnost kolesarske infrastrukture
 - naklon kolesarske poti od 0.17 % max 1,9 %
 - neposredno vodenje: trasa kolesarske poti je za 4.55 % daljša od neposredno vodene (upoštevana čotna dolžina kolesarske poti, tudi čez most)
 - okolica je krajinsko urejena (zelenica, drevesa), kolesarska pot vodi skozi park
 - urbana oprema: predvidenih je 12 kolesarskih stojal
- zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebnimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestu – ureditev infrastrukture za pešce
 - dolžina poti za pešce znaša 17,78 m na terenu ter 41,3 m na mostu, skupaj 59,08 m
- zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebnimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestu – ukrepi za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce
 - pot poteka skozi park (stran od ceste), krajinska ureditev okolice.

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

2.4 Navedba odgovorne osebe za izdelavo investicijskega programa, projektne in druge dokumentacije ter odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta

Tabela 4: Izdelovalec investicijskega programa

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 5: Izdelovalec projektne dokumentacije

Naziv:	ENOTA d.o.o.
Naslov:	Mestni trg 9, 1000 Ljubljana
Odgovorna oseba:	Milan Tomac, univ.dipl.inž.arh.
Telefon:	01 438 67 40
Matična št.:	1526677
Davčna št.:	SI67711782

Tabela 6: Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta

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 št.:	5874424
Davčna št.:	SI40016803

2.5 Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije

Izvedbo investicije bo strokovno spremljala Mestna občina Koper, v okviru svojih rednih delovnih obveznosti:

- odgovorna oseba Mestne občine Koper je župan Boris Popovič;
- odgovorna oseba za vodenje operacije - vodja projekta je Viljan Tončič, vodja Samostojne investicijske službe MOK;
- za strokovno spremljanje operacije s strani investitorja bo imenovana strokovno usposobljena ekipa za posamezna področja z ustreznimi izkušnjami za področja, ki jih vsak posameznik pokriva;
- izvajalce del in nadzora bo Mestna občina Koper izbrala na podlagi Zakona o javnem naročanju;
- z izbranim izvajalcem del za izvedbo celotne investicije naročnik podpiše pogodbo;
- naročnik med izvajanjem investicije poskrbi za ustrezen strokovni nadzor.

Podrobnejša organizacija in potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije je predstavljena v poglavju 10.

2.6 Prikaz ocenjene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije z izračunanim deležem sofinanciranja investicije s sredstvi proračuna Republike Slovenije

Na osnovi časovnega načrta izvedbe je oblikovana dinamika investicijskih vlaganj. Višina potrebnih vlaganj tako po stalnih kot tekočih cenah znaša 786.739,97 € z DDV.

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 stroške bo zagotovila Mestna občina Koper.

Tabela 7: Finančna konstrukcija po varianti 1

Varianta "z" investicijo 1	Dinamika financiranja po stalnih oziroma tekočih cenah			
	2018	2019	Skupaj	Delež v %
Vrednost investicije z DDV	176.576,00 €	610.163,97 €	786.739,97 €	
Viri financiranja po stalnih oziroma tekočih cenah				
Mestna občina Koper	176.576,00 €	610.163,97 €	786.739,97 €	100,00%

Po varianti "z" investicijo 1 je predvideno, da bo Mestna občina Koper v celoti financirala investicijo v višini 786.739,97 €.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

Tabela 8: Finančna konstrukcija po varianti 2

Varianta "z" investicijo 2	Dinamika financiranja po stalnih oziroma tekočih cenah			
	2018	2019	Skupaj	Delež v %
Vrednost investicije z DDV	176.576,00 €	610.163,97 €	786.739,97 €	
Viri financiranja po stalnih oziroma tekočih cenah				
Mestna občina Koper	176.576,00 €	347.095,79 €	523.671,79 €	66,56%
CTN (85 % upravičenih stroškov)	0,00 €	263.068,18 €	263.068,18 €	33,44%
Kohezijska sredstva (85 %)	0,00 €	223.607,95 €	223.607,95 €	
Sredstva SLO udeležba (15 %)	0,00 €	39.460,23 €	39.460,23 €	

S pomočjo mehanizma CTN bo možno financirati 85 % upravičenih stroškov investicije, pri čemer bo v nepovratnih sredstvih 85 % sredstev Kohezijskega sklada in 15 % sredstev RS. Nepovratna sredstva, za katera bo zaprosila Mestna občina Koper z obravnavanim projektom (Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande), bodo zaradi skladnosti z dodeljeno kvoto in pravili koriščenja sredstev nižja od maksimalne višine in bodo znašala 263.068,18 €. Preostale stroške v višini 523.671,79 € pa bo zagotovila Mestna občina Koper.

2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

Tabela 9: Zbirni prikaz rezultatov izračunov

KAZALNIKI	Kazalniki brez pomoči Skupnosti	Kazalniki s pomočjo Skupnosti
Finančna merila		
Neto sedanja vrednost	-858.418,23 €	-643.410,58 €
Interna stopnja donosa	-11,11%	-10,48%
Relativna neto sedanja vrednost	-1,12	-1,17
Ekonomska merila		
Neto sedanja vrednost	65.487,24 €	
Interna stopnja donosa	6,35%	
Relativna neto sedanja vrednost	0,11	

V zvezi z investicijskim projektom nastajajo koristi in stroški in neto koristi kot razlika med denarnimi prilivi in odlivi v času uporabne dobe projekta. Tako koristi kot stroške je treba diskontirati in jih narediti primerljive v času. Razlika med diskontiranimi denarnimi prilivi in odlivi je neto sedanja vrednost (NSV). V konkretnem primeru je finančna negativna, ekonomska NSV pa pozitivna.

Pri interni stopnji donosnosti se išče tisto diskontno stopnjo, z uporabo katere je $NSV = 0$ oz pri kateri se sedanja vrednost prilivov in sedanja vrednost odlivov izenačita. Kot kriterij se jo uporablja tako, da se jo primerja z diskontno stopnjo.

Finančna interna stopnja brez pomoči Skupnosti znaša -11,11 %

Finančna interna stopnja s pomočjo Skupnosti znaša -10,48 %

Ekonomska interna stopnja znaša 6,35 %

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

Relativna neto sedanja vrednost je razmerje med neto sedanjo vrednostjo denarnega toka v celoti dobi naložbe in sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov, kaže nam na akumuliran neto donos, ki ga generira enota investicijskega kapitala.

Finančna relativna neto sedanja vrednost brez pomoči Skupnosti znaša -1,12

Finančna relativna neto sedanja vrednost s pomočjo Skupnosti znaša -1,17

Ekonomska relativna neto sedanja vrednost znaša 0,11

Na podlagi zgoraj navedenega, se je predmetna investicija izkazala za ekonomsko upravičeno investicijo, saj investicijo upravičujejo ekonomsko merljivi vidiki, ki utemeljujejo upravičenost projekta s širšega družbenega, razvojno gospodarskega in socialnega vidika. Poleg merljivih vidikov pa investicijo upravičujejo tudi druge koristi, ki so zelo težko izmerljive ali celo neizmerljive, in sicer se bo z investicijo zagotovilo:

- 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 pozitiven 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.

2.8 Osnovni podatki o investitorju, izdelovalcih investicijske dokumentacije in prihodnjem upravljavcu

Tabela 10: Podatki o investitorju in upravljavcu

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 št.:	SI40016803

Tabela 11: Podatki o izdelovalcu 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

3 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIM RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI STRATEGIJ POSAMEZNIH PODROČIJ IN DEJAVNOSTI

3.1 Analiza obstoječega stanja s prikazom potreb, ki jih bo zadovoljevala investicija

3.1.1 Obstoječe stanje kolesarske povezave in infrastrukture za pešce v Mestni občini Koper

3.1.1.1 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 uporabljalo kolo kot prevozno sredstvo, če bi bil promet in kolesarska infrastruktura v Kopru ustrezneje povezana in varnejša za njene uporabnike.

3.1.1.2 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 spremenjajo 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.

3.1.2 Analiza obstoječega stanja z opisom razlogov za investicijo

3.1.2.1 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 do mesta Koper.

3.1.2.2 Obstoječe stanje z opisom razlogov za investicijo

Na obravnavanem območju ni grajenih objektov. Na zemljišču rase trava, ki se stika z vodnim telesom Kanala Grande. Teren je pretežno raven oziroma se v manjšem naklonu spušča proti strugi kanala.

Slika 1: Lokacija



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

Na delu pred Kanalom Grande, ob izvozu za Žusterno poteka izjemno nevaren kolesarski odsek. Z izgradnjo mostu čez Kanal Grande preusmeri kolesarje na varnejšo traso, umaknjeno od prometa. Po prečkanju Kanala Grande se predviden odsek trase nadaljuje ob kanalu do obstoječe kolesarske poti ob Piranski cesti.

Lokacija ureditve obsega brežine Kanala Grande in povezavo preko Kanala Grande s peš in kolesarsko potjo, ki se na SV strani priključuje na komunikacijo ob Piranski cesti in predvideno ureditev parka ob Semedelski promenadi, na JZ strani pa na predvidene športno rekreacijske površine.

Investicija predvideva gradnjo manjkajoče kolesarske povezave in navezavo le-te na obstoječo kolesarsko mrežo, s tem pa vzpostavitev enotne, funkcionalne, logične in uporabnikom privlačne kolesarske povezave znotraj cone med območji in točkami, ki so največji (obstoječi in potencialni) generatorji kolesarskega prometa.

Izvedba investicije bo bistveno povečala varnost kolesarjev in pešcev ter prispevala k ureditvi trajne in kvalitetne 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. Ob novem delu kolesarske poti in pešpoti je predvidena ureditev drevoredov in zelenic.

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 zaključi morska 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, Vanganelške doline, Škocjanskega zatoka).

Projekt je skladen z osnovnimi izhodišči, ki se pripravljajo v okviru CPS, s katerim bomo celovito pristopili 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.

3.2 Usklajenost investicijskega projekta z državnim strateškim razvojnim dokumentom in drugimi razvojnimi dokumenti, usmeritvami Skupnosti ter strategijami in izvedbenimi dokumenti strategij posameznih področij in dejavnosti

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 "Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande" 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.

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".

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

Tabela 12: Prispevek projekta k doseganju kazalnika učinka OP

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

Tabela 13: Prispevek projekta k doseganju kazalnika rezultata OP

ID	Kazalnik rezultata	Pisna utemeljitev
4.22	Delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom	Izgradnja sklenjene kvalitetne in udobne kolesarske povezave od Žusterne do Kopra bo nedvomno prispevala k spremembi navad določenega deleža prebivalcev Semedele (št. preb. 4.836), Žusterne (št. preb. 1.744) in Markovca (št. preb. 3.984), da se bodo namesto z osebnim avtomobilom pripeljali v mesto Koper s kolesom, rolerji, rolkami ali skiroji. Vse te prebivalce se torej lahko vključi v skupino prebivalcev, ki bi imeli dostop do centra Kopra po kolesarski poti. Ocenjuje se, da bodo ljudje uporabljali alternativne oblike prevoza, saj bo nova kolesarska in peš pot skladna s tehničnimi zahtevami in omogočala udeležencem predvsem varno pot dnevnih migracij. Operacija bo prispevala k povečanju deleža potovanja opravljenega z nemotoriziranimi prometnimi načini, tudi zaradi dejstva, da je lokacija, kjer se izvaja operacija, direktno vezana na preureditev dveh degradiranih območij in sicer Obalne parkovne rekreacijske površine ter Park ob Semedelski promenadi. Dejavnosti, ki se na omenjenih lokacijah izvajajo privlačijo ljudi k aktivnemu načinu preživljanja prostega časa – ker so to športni objekti bodo privabili tudi obiskovalce, ki so bolj nagnjeni k alternativni mobilnosti.
4.20	Emisije CO2 iz osebnega avtomobilskega prometa	Delež emisij CO2 se bo zmanjšal sorazmerno z deležem oseb, ki za svoje migracije ne bo uporabljal motornih prevoznih sredstev, razdalj, ki jih te osebe sedaj prevozijo, vse ponderirano s faktorji za izračun emisij CO2 iz motornih prevoznih sredstev.

Slika 2: Območje Semedele, Žusterne ter Markovca



Vir: MOK.

Investicija je usklajena s **Strategijo razvoja Slovenije 2030**, in sicer z 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 omogočala 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 s **Trajnostno urbano strategijo mesta Koper in Izvedbenim načrtom TUS**, ki je naveden pod številko projekta 10. 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).

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

Tabela 14: 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 15: 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 uresničitvijo zgoraj navedenih stebrov bo občina dosegla sodobno urejen promet in boljšo kakovost bivanja. Strateški stebri strategije se med seboj povezujejo in dopolnjujejo, vsem pa skupen odmik od tradicionalnega načrtovanja prometa (osredotočenost na gradnjo infrastrukture in avtomobile), ter usmeritev v učinkovite, naložbeno in okoljsko manj sporne izboljšave, ki so v prvi vrsti osredotočeni na človeka.

Predmetna investicija je usklajena s 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 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO STORITEV

Analiza tržnih možnosti je proces zbiranja, zapisovanja, razvrščanja in analiziranja podatkov o kupcih, konkurentih in drugih dejavnikih, ki oblikujejo odnose med ponudniki proizvodov in storitev ter njihovimi kupci. Ocena oziroma analiza tržnih možnosti investicijskega projekta je raziskava, ki podpira različne strateške poslovne odločitve občine, s poudarkom na odločitvah s področja trženja. Na tržne možnosti investicijskega projekta navadno v največji meri vplivajo dejavniki, kot so: velikost trga, moč konkurence ter potencialna rast trga.

Pri dani investiciji, analiza tržnih možnosti ni smiselna, saj se s predmetno investicijo za investitorja in upravljavca Mestno občino Koper ne bodo ustvarjali dodatni prihodki.

5 TEHNIČNO - TEHNOLOŠKI DEL

Tehnično - tehnološki del investicije je povzet po: PZI 3: Ureditev parka ob Semedelski promenadi v Kopru, kolesarska in peš povezava čez Kanal Grande, ENOTA d.o.o., junij 2018.

5.1 Lokacija

Lokacija ureditve obsega brežine Kanal Grande in povezavo preko Kanala Grande s peš in kolesarsko potjo, ki se na SV strani priključuje na komunikacijo ob Piranski cesti in predvideno ureditev parka ob Semedelski promenadi, na JZ strani pa na predvidene športno rekreacijske površine.

5.2 Predvideno stanje

Povezava preko Kanala Grande se umesti med zaključek diagonalne komunikacije predvidene športno-rekreativne ureditve in nove peš in kolesarske poti skozi park. Utrjena površina ob kanalu Grande služi kot interventni dostop do objektov črpališča.

Predvideno je zavarovanje struge kanala proti eroziji z izvedbo skalometa v območju temeljenja povezave in krajinsko ureditvijo brežin.

V okviru povezave, kolesarske steze in peš poti bo urejena javna razsvetljava z LED svetili, ki se bo napajala s priključitvijo na obstoječi vod javne razsvetljave.

Na kolesarski stezi je predviden prečni naklon 1%, na intervencijskem dostopu do črpališča 1.5%, ki zagotavlja prosto odtekanje padavinske vode iz utrjenih površin v Kanal Grande.

V obstoječi kanalizacijski sistem se ne posega, prav tako se vsi pokrovi jaškov ohranjajo na obstoječi višini.

Revizijski jaški morajo po dokončani ureditvi ostati vidni in dostopni. Podjetje odgovorno za vzdrževanje kanalizacije mora imeti do kanalizacijskega omrežja zagotovljen dostop z vozili.

Na mestu prehoda peš poti na območje predvidenega parka ob Semedelski promenadi je identificirano prečenje nad vodovodno in kanalizacijsko cevjo. Ker gre za manjši odsek, je na tem delu potrebno vsa dela, ki se tičejo izkopa in utrjevanja terena opraviti ročno. Dela je na tem delu potrebno izvajati pod nadzorom upravljalca vodovoda (Rižanski vodovod Koper d.o.o.-s.r.l.)

Na območju predvidene gradnje poteka elektro kabelski priključek od obstoječega revizijskega jaška ob Piranski cesti do črpališča padavinske odpadne vode na kanalu Grande. V sklopu obravnavane gradnje je potrebno izdelati sonde z ročnim izkopom za ugotovitev poteka obstoječega elektro kabelskega priključka.

Na obeh straneh intervencijske poti je predvidena ureditev gredic z grmovnicami, trajnicami in okrasnimi travami, ostale zelene površine so zatravljene, na celotnem območju se uredi namakalni sistem.

5.3 Namembnost in zmogljivost objekta

Povezava je namenjena prehodu pešcev in kolesarjev s strani centra Kopra proti zaledju in obratno. Svetla širina dvosmerne kolesarske poti znaša 2.5 m, širina peš poti 2.5 m, ki s svojo širino omogoča neovirano gibanje pešcev v obe smeri.

5.4 Obrazložitev funkcionalne zasnove

Povezava se na SV navezuje na obstoječo pešpot in kolesarsko stezo ob Piranski cesti, na JZ pa na prometno ureditev predvidene ureditve igrišč. Na tak način omogočimo vzpostavitev kvalitetne povezave za pešce in kolesarje med mestnim središčem in koprskim zaledjem v smeri proti Izoli. Obstoječa ureditev kolesarske steze ob odseku hitre ceste se ne smatra za optimalno zaradi velike izpostavljenosti kolesarjev motornemu prometu.

Ohrani se obstoječi cestni priključek za interventna vozila, ki dostopajo preko kolesarske poti do objekta črpališča. Pred vstopom interventnih vozil na kolesarsko pot je predvidena zapora dostopa nepooblaščenim osebam, kar omogoča varen in nemoteč dostop.

5.5 Prometna ureditev

V skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15) je na območju interventnega dostopa in kolesarske in peš poti predvidena postavitev 2 prometnih znakov, ki bodo zagotavljali izvajanje prometnih pravil in ukrepov za varnost prometa ter označevali prometno ureditev.

5.6 Razsvetljava

Predvideno razsvetljava kolesarske in pešpoti čez kanal Grande je potrebno opremiti z novim električnim priključkom iz obstoječe javne razsvetljave, ki bo predvidoma lociran na J strani parcele ob mostu.

5.7 Krajinska arhitektura

Krajinska ureditev Kanala Grande se navezuje na celovito ureditev parka ob Semedelski promenadi, saj oblikovno tvorita neločljivo celoto.

Območje ureditve predstavlja obstoječa zelena površina južno od parka ob Semedelski promenadi. Zemljišče, ki je predmet obdelave, je t.i. področje Kanal Grande, ki odvaja meteorno vodo s širšega področja Bonifike v morje preko črpališča na jugozahodnem robu obravnavanega zemljišča. Zemljišče je v večji meri zatravljeno in v nižjih delih močvirnato, saj se nivo vode v kanalu spreminja.

Zasnova zasaditve podpira osnovno idejo ureditve tega območja. Predvidena pot in novi most sta osnovna elementa ureditve. Zelene površine in pripadajoča zasaditev dopolnjujeta osnovni koncept.

Zaradi specifičnosti območja, kjer nivo vode v kanalu niha, je na lokaciji brežin, ki so občasno poplavljenе predvidena zgolj zatravitve z ustrezno mešanico travnih semen. Intenzivneje so zasajene površine na najvišjem nivoju, ki hkrati zastirajo pogled na intervencijsko pot. Predvideno je sajenje dveh gruč dreves in sicer Pinus Pinia. Gruči dreves smiselno naznačujeta in uokvirjata oba konca predvidenega mostu. Nepravilno postavljena drevesa obeh gruč nakazujeta vstop na predviden most. Linijske grede na obeh straneh kanala pa okvirjajo celotno ureditev. Predvidena je zasaditev dolgih ozkih gred sivke v kombinaciji z irisi.

Za potrebe namakanja predvidenih zelenih površin in rastlin je potrebna izvedba namakalnega sistema. Namakalni sistem se priklaplja na predvidene vodovodne priključke v jaških pripravljenih za namakalni sistem.

INVESTICIJSKI PROGRAM

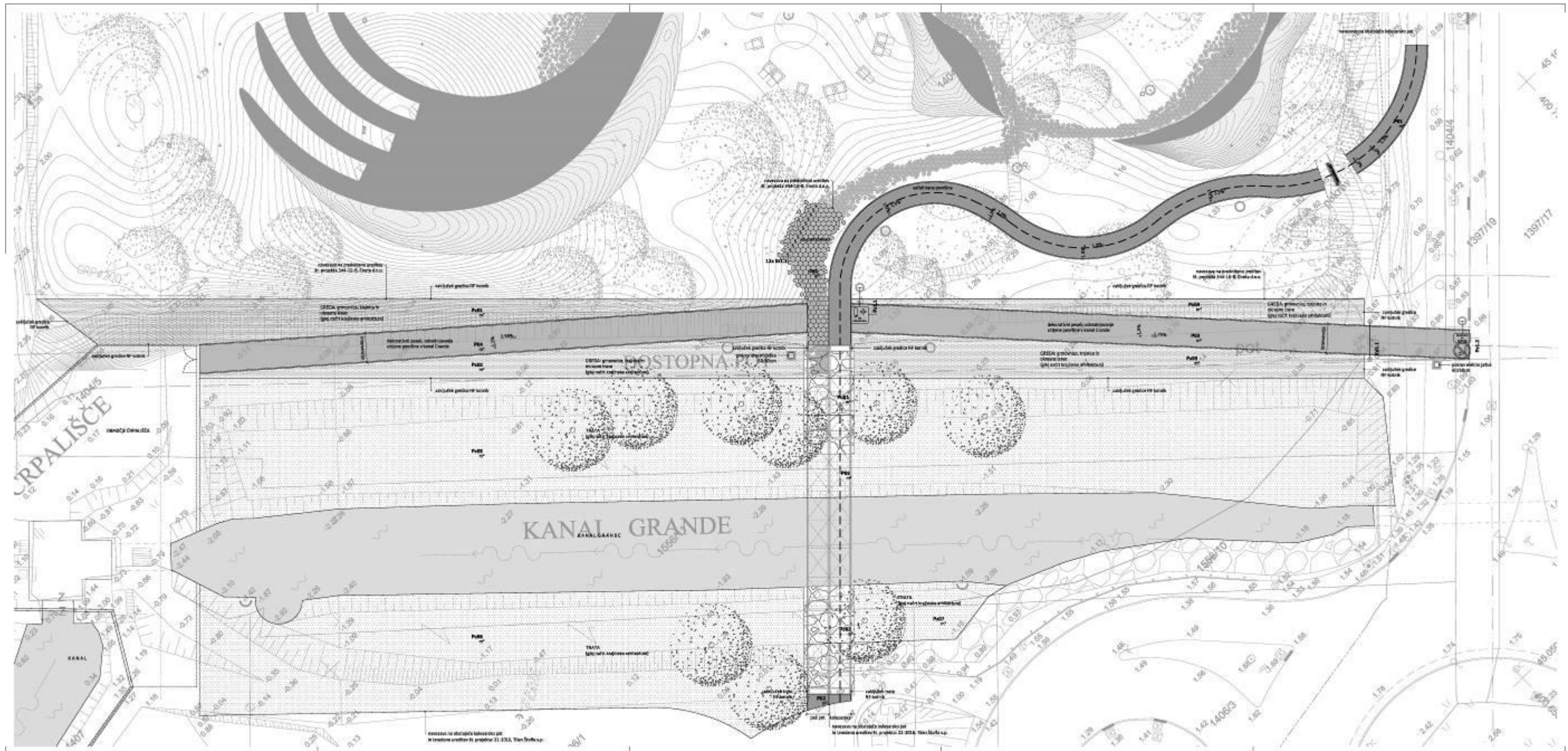
Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

Tabela 16: Bruto površine

	BRUTO POVRŠINE	
P01	(kolesarska steza)	255,07 m ²
P02	(kolesarska steza)	6,82 m ²
P03	(intervencijska pot)	256,88 m ²
P04	(intervencijska pot)	253,07 m ²
P05	(pot iz parka)	74,16 m ²
P06	(pohodna površina mosta)	207,29 m ²
	bruto površine - skupaj	1053,29 m²
	BRUTO POVRŠINE - ZUNANJA UREDITEV	
Pu01	(skalomet)	54,00 m ²
Pu02	(skalomet)	58,71 m ²
Pz01	(gredica)	194,29 m ²
Pz02	(gredica)	73,69 m ²
Pz03	(gredica)	401,43 m ²
Pz04	(gredica)	140,88 m ²
Pz05	(trata)	320,74 m ²
Pz06	(trata)	1809,49 m ²
Pz07	(trata)	634,29 m ²
	utrjene površine	112,71 m²
	zelene površine	3574,81 m²
	zunanja ureditev - skupaj	3687,52 m²

26

Slika 4: Ureditvena in zasaditvena situacija



Vir: PZI 3: Ureditev parka ob Semedelski promenadi v Kopru, kolesarska in peš povezava čez kanal grande, ENOTA d.o.o., junij 2018.

ANALIZA ZAPOSLENIH ZA SCENARIJ "Z" INVESTICIJO GLEDE NA SCENARIJ "BREZ" INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO

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.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

7 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO**7.1 Ocena vrednosti projekta po stalnih cenah**

Tabela 17: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah (julij 2018)

Zap.št.	Opis	Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV
1.	Investicijska in projektna dokumentacija	21.750,00 €	4.785,00 €	26.535,00 €
2.	Izvedba	594.127,64 €	130.708,08 €	724.835,72 €
a.)	Gradbena in obrtniška dela	407.423,65 €	89.633,20 €	497.056,85 €
b.)	Vrtnarska dela	94.170,78 €	20.717,57 €	114.888,35 €
c.)	Elektro instalacije	39.689,48 €	8.731,69 €	48.421,17 €
d.)	Strojne instalacije	25.779,53 €	5.671,50 €	31.451,03 €
e.)	Nepredvidena dela 5%	27.064,20 €	5.954,12 €	33.018,32 €
3.	Gradbeni in projektantski nadzor	20.794,47 €	4.574,78 €	25.369,25 €
4.	Ostalo (tehnični pregled, infrastrukturni priključki)	8.196,72 €	1.803,28 €	10.000,00 €
	Skupaj (1.+2.+3.+4.)	644.868,83 €	141.871,14 €	786.739,97 €
	22% DDV	141.871,14 €		
	SKUPAJ Z DDV	786.739,97 €		

Tabela 18: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške

Zap.št.	Opis	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
1.	Investicijska in projektna dokumentacija	1.500,00 €	20.250,00 €
2.	Izvedba	517.366,82 €	76.760,82 €
a.)	Gradbena in obrtniška dela	361.193,63 €	46.230,02 €
b.)	Vrtnarska dela	94.170,78 €	0,00 €
c.)	Elektro instalacije	36.222,88 €	3.466,60 €
d.)	Strojne instalacije	25.779,53 €	0,00 €
e.)	Nepredvidena dela 5%	0,00 €	27.064,20 €
3.	Gradbeni in projektantski nadzor	18.107,84 €	2.686,63 €
4.	Ostalo (tehnični pregled, infrastrukturni priključki)	0,00 €	8.196,72 €
5.	DDV	0,00 €	141.871,14 €
	SKUPAJ (1.+2.+3.+4.+5.)	536.974,66 €	249.765,31 €
	SKUPAJ	786.739,97 €	

Vrednost investicijskega projekta oz. višina investicijskih stroškov po stalnih cenah znaša 786.739,97 € z DDV. V skladu s smernicami: Kolesarjem prijazna infrastruktura – Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih ter Infrastruktura za

pešce – Splošne usmeritve, znaša višina upravičenih stroškov 536.974,66 € ter višina neupravičenih stroškov 249.765,31 €.

7.2 Ocena vrednosti projekta po tekočih cenah

Zaradi nizkih inflacijskih stopenj v Sloveniji ter zaradi dejstva, da bo z 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.

7.3 Osnova in izhodišča za oceno vrednosti projekta

Osnova oziroma izhodišče za oceno investicijske vrednosti je:

- PZI 3 : Ureditev Parka ob Semedelski promenadi v Kopru, Kolesarska in peš povezava čez Kanal Grande, ENOTA d.o.o., junij 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;
- Priskele ponudbe na podlagi JN št. JN004096/2018-W01 z dne 20.6.2018.

8 ANALIZA LOKACIJE, KI VSEBUJE TUDI IMENOVANJE PROSTORSKIH AKTOV IN GLASIL, V KATERIH SO OBJAVLJENI

Lokacija ureditve obsega brežine Kanala Grande in povezavo preko Kanala Grande s peš in kolesarsko potjo, ki se na SV strani priključuje na komunikacijo ob Piranski cesti in predvideno ureditev parka ob Semedelski promenadi, na JZ strani pa na predvidene športno rekreacijske površine.

Slika 5: Lokacija predmetne investicije



Izvedba predmetne investicije se bo izvajala na parc.št. del 1404/5, del 1406/1 ter del 1556/11, k.o. Koper.

Prostorski akt, ki velja na območju zemljiških parcel je Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih ureditvenih pogojev za posege v prostor na območju mestnega jedra mesta Koper z vplivnim območjem (Uradne objave, št. 29/91, Uradni list RS, št. 16/2007 in 39/2007 – obvezni razlagi, Uradni list RS, št. 65/2010, Uradni list RS, št. 14/2011 – obvezna razlaga).

10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENO STROŠKOV ZA ODPRAVO MOREBITNIH NEGATIVNIH VPLIVOV

Investicijski projekt je usklajen s splošnimi predpisi o varstvu okolja, skladno z določili Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16 in 61/17 – GZ) in podzakonskih aktov. Pri načrtovanju in izvedbi investicijskega projekta bodo upoštevana vsa predpisana izhodišča za varstvo okolja (okoljska učinkovitost, učinkovitost izrabe naravnih virov, trajnostna dostopnost, izboljšanje bivalnega okolja in zmanjševanje vplivov na okolje).

Vplive na zrak bodo v času gradbenih del predstavljale povečane emisije izpušnih plinov in dvigovanje prahu s ceste zaradi gradbene mehanizacije (transportna vozila za dovoz gradbenega materiala in opreme itd.). Ocenjuje se, da bodo ti vplivi količinsko zanemarljivi, zaradi česar investicija ne bo imela negativnih vplivov na zrak.

Obremenjevanje okolja s hrupom bo predvidoma največje v času gradbenih del, ko bodo viri hrupa gradbena mehanizacija in tovorni promet. Hrup bo zgolj občasen ter najbolj moteč za uporabnike najbližje objektom. Pri obremenjevanju okolja s hrupom je treba upoštevati določila Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04) ter Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05, 34/08, 109/09, 62/10).

Uredba o ravnanju z odpadki (Uradni list RS, št. 34/08) določa, da mora povzročitelj onesnaževanja upoštevati vsa pravila ravnanja z odpadki, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjševanje nastajanja odpadkov in njihovo varno odstranitev, če predelava ni mogoča. Izvajalec bo zavezan, da bo navedeno pravno podlago upošteval. V času gradbenih del je pričakovati nastajanje manjših količin nevarnih odpadkov, predvsem kot posledice vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije ter nepredvidenih dogodkov, ki predstavljajo potencialno nevarnost za onesnaževanje okolja pri nepravilnem ravnanju z njimi: odpadna olja (odpadna hidravlična olja, iztrošena motorna, strojna in mazalna olja), prazna oljna embalaža, čistilne krpe, z olji onesnažena zemlja in vpojni materiali ter odpadne baterije oziroma akumulatorji). Investitor oz. njegovi pogodbeniki bodo uporabljali tipske posode – smetnjake za zbiranje komunalnih odpadkov. Odpadki za reciklažo se bodo zbirali v ustreznih kontejnerjih na mestih za zbiranje teh odpadkov. Tip in način zbiranja odpadkov bo izveden glede na zahteve in pogoje pooblaščenega podjetja za zbiranje in odvoz odpadkov.

Obremenitev okolja v času gradnje bo minimalna, saj bo temu področju namenjena posebna skrb in bo zajetih vrsto ukrepov, ki bi preprečili negativne vplive.

9.1 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

Investicija ne bo imela negativnih vplivov na okolje. V času izvajanja izvedbenih del bo sicer prišlo do povečanja količin odpadkov, ki pa bodo v skladu z zakonodajo ločeno zavrženi in odpeljani na bližnjo deponijo. Stroški navedene aktivnosti so zanemarljivi in niso upoštevani v investicijski vrednosti oziroma drugih finančnih in ekonomskih projekcijah. Načela, da onesnaževalec plača nastalo škodo, kadar je primerno, torej pri projektu ni potrebno upoštevati, saj ne bo povzročena nikakršna škoda v okolju.

10 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI

10.1 Časovni načrt izvedbe investicije

Tabela 19: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta

OKVIRNI TERMINSKI PLAN		
Aktivnosti	Začetek	Zaključek
Projektna dokumentacija	Izvedeno (avgust 2017, februar 2018, junij 2018)	
Izdelava poenostavljenega DIIP	Izvedeno (december 2017)	
Izdelava DIIP z Analizo stroškov in koristi	Februar 2018	Marec 2018
Izdelava novelacije DIIP	Junij 2018	Junij 2018
Povabilo CTN PN 4.4.	Maj 2018	Junij 2018
Oddaja vloge na povabilo CTN	Junij 2018	Junij 2018
Izdelava IP	Julij 2018	Julij 2018
Priprava in objava razpisne dokumentacije za izvedbo del in nadzora	Julij 2018	Julij 2018
Izvedba javnega naročila	Julij 2018	September 2018
Podpis pogodbe z izvajalcem del in nadzorom	September 2018	September 2018
Izvedba del in nadzora	September 2018	Februar 2019
Zaključek projekta	Maj 2019	Maj 2019

10.2 Študija izvedbe investicije

Študija izvedbe investicije predstavlja načrt vseh aktivnosti, ki so potrebne za izvedbo investicije. V njej so predstavljene organizacijske rešitve pri izvedbi, postopek izbora izvajalcev, terminski plan izvedbe ter seznam potrebne dokumentacije in soglasij ter dovoljenj, katera mora pridobiti investitor za izvedbo investicije.

10.2.1 Podatki o investitorju in organizacija vodenja projekta

Investitor predmetne investicije je Mestna občina Koper. Osnovni podatki o investitorju so natančneje predstavljeni v poglavju 1 tega dokumenta.

Pripravo in izvedbo investicijskega projekta bo vodil investitor Mestna občina Koper v okviru obstoječih kadrovske in prostorske zmogljivosti. Izvedbo investicijskega projekta bodo vodile strokovne službe investitorja skupaj z zunanjimi izvajalci. Te vključujejo zunanje strokovne sodelavce pri pripravi projektne in investicijske dokumentacije, nadzoru izvajanja del.

V ta namen bo oblikovana projektna skupina, ki bo zadolžena za učinkovito izvajanje operacije. Vodja projekta bo skupaj s strokovnimi sodelavci vključen v projektno skupino, katere naloge bodo:

- usklajevati in spremljati izvedbo aktivnosti ter zagotoviti učinkovito izvedbo projekta v skladu s projektno, tehnično in investicijsko dokumentacijo;
- izvesti javna naročila za izbor izvajalca;
- zagotoviti finančna sredstva za pokrivanje celotnega investicijskega projekta;

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

- spremljati finančni načrt, reševati morebitne probleme pri izvedbi investicije ter ocenjevati dosežene rezultate;
- poročati o poteku investicijskih aktivnosti in iskati rešitve za morebitne probleme pri izvajanju aktivnosti na rednih sestankih, ki bodo organizirani po potrebi oz. najmanj enkrat tedensko v prostorih Mestne občine Koper in/ali na terenu;
- zagotoviti koordinacijo vseh vpletenih v izvedbo projekta.

Ključne odločitve glede izvajanja investicijskega projekta bo sprejemal župan Mestne občine Koper. Projektna skupina bo redno izvajala vmesne kontrole izvedbe del in oceno porabe sredstev. Ob zaključku investicijskega projekta bo nadzornik del pripravil zaključno vsebinsko in finančno poročilo o izvedenem projektu. Za izdelavo študij, analiz in pripravo projektne in investicijske dokumentacije ter za izvedbo strokovnega nadzora izvedbe bodo s strani investitorja in vodje investicijskega projekta najeti zunanji izvajalci/sodelavci. Ostali zunanji koordinatorji niso predvideni. Z vidika usposobljenosti kadrov, ki so vključeni v izvedbo projekta, je projekt izvedljiv. Kadri razpolagajo z ustreznimi strokovnimi znanji.

10.2.1.1 Kadrovska sposobnost javnega partnerja

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

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

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

Odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije, tehnične in druge dokumentacije ter izvedbo investicije je vodja Samostojne investicijske službe, ki ima izkušnje na področju tovrstnih izvedb investicije.

Vodja investicije opravlja delo na področju organizacije in koordinacije izvedbe investicije v Samostojni investicijski službi, kjer je zaposlen že vrsto let.

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.

V nadaljevanju so predstavljeni projekti sofinanciranih z nepovratnimi sredstvi, pri katerih so sodelovale zgoraj predstavljene osebe, in sicer:

- 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.

10.2.2 Način in postopek izbire izvajalcev

Izvajalci investicije bodo izbrani v skladu z določili Zakona o javnem naročanju ZJN-3 (Uradni list RS, št. 91/2015).

Naročnik bo objavil javno naročilo po odprtem postopku. Javno naročilo (javni razpis) za izbor izvajalca bo objavljeno na Portalu javnih naročil RS. V razpisni dokumentaciji bodo podrobno opredeljene zahtevane izkušnje (pri izvedbi podobnih projektov), ki jih bo moral izkazati ponudnik ter merila za izbor najugodnejšega ponudnika, ob izpolnitvi vseh pogojev razpisne dokumentacije. Od izvajalca se bodo zahtevale ustrezne garancije, tako v fazi izbora najugodnejšega ponudnika (garancija za resnost ponudbe), kakor tudi v času izvedbe (garancija za dobro izvedbo del ter garancija za odpravo pomanjkljivosti v garancijskih dobi). Na izvedljivost s predvidenimi finančnimi sredstvi in v predvidenem časovnem okviru bodo vplivali tudi postopki oddaje javnega naročila in uspešnosti le-tega.

10.2.3 Časovni načrt vseh aktivnosti, potrebnih za izvedbo projekta in vzpostavitev poslovanja

Časovni načrt izvedbe investicije je predstavljen v poglavju 10.1 tega dokumenta oziroma v tabeli 19.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

10.2.4 Seznam že pripravljene in pregled še potrebne investicijske, projektne, tehnične in druge dokumentacije

Seznam že pripravljene projektne in investicijske dokumentacije je podan v spodnji tabeli.

Tabela 20: Seznam pripravljene projektne in investicijske dokumentacije

Vrsta dokumentacije	Podatki	
PZI 2	Naziv:	Ureditev parka ob Semedelski promenadi v Kopru, kolesarska in peš povezava čez Kanal Grande
	Izdelovalec:	ENOTA d.o.o.
	Datum izdelave:	Februar 2018
DIIP	Naziv:	Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande
	Izdelovalec:	SITUAR d.o.o.
	Datum izdelave:	Marec 2018
PZI 3	Naziv:	Ureditev parka ob Semedelski promenadi v Kopru, kolesarska in peš povezava čez Kanal Grande
	Izdelovalec:	ENOTA d.o.o.
	Datum izdelave:	Junij 2018
NOVELACIJA DIIP	Naziv:	Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande
	Izdelovalec:	SITUAR d.o.o.
	Datum izdelave:	Junij 2018
IP	Naziv:	Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande
	Izdelovalec:	SITUAR d.o.o.
	Datum izdelave:	Julij 2018

Prav tako je že pridobljeno gradbeno dovoljenje (februar 2018).

Seznam še potrebne dokumentacije:

- Razpisna dokumentacija za oddajo javnega naročila za izvedbo del ter za nadzor;
- Pogodba z izvajalcem za izvedbo del ter pogodba z nadzornikom;
- Gradbeni dnevnik;
- Knjiga obračunskih izmer ter obračunske situacije izvajalcev;
- Projekt izvedenih del;
- Dokazila o skladnosti gradbenih proizvodov.

10.2.5 Način končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja

Naročnik zaprosi za kvantitativni in kvalitativni pregled takoj po obvestilu izvajalca, da je s pogodbenimi deli končal. Pregled se opravi v navzočnosti nadzornega organa investicije. Izvajalec je dolžan dokončanja del vpisati v gradbeni dnevnik in naročnika takoj pozvati na prevzem del. Naročnik se zavezuje dokončana dela prevzeti najkasneje v roku 15 delovnih dni po prejemu izvajalčevega obvestila o dokončanju del.

O dokončanju in prevzemu del sestavijo pooblaščen predstavniki pogodbenih strank primopredajni zapisnik, v katerem natančno ugotovijo predvsem:

- ali izvedbena dela ustrezajo določilom te pogodbe, veljavnim zakonskim predpisom in pravilom stroke,
- datume prevzema del, začetka del in končanja del,
- kakovost izvedenih del in pripombe naročnika v zvezi z njo,

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

- opredelitev del, ki jih je izvajalec dolžan ponovno izvesti, dokončati ali popraviti,
- morebitna odprta, med predstavniki pogodbenih strank, sporna vprašanja tehnične narave.

Če pogodbeni stranki s primopredajnim zapisnikom ugotovita, da mora izvajalec določena dela dokončati, popraviti ali jih takoj ponovno izvesti, pa tega ne stori v roku 15 dni, sme naročnik angažirati drugega izvajalca, ki jih izvede na izvajalčev račun.

Upravljanje prometne infrastrukture je v pristojnosti Mestne občine Koper.

10.2.6 Kazalniki in vrednotenje učinkov investicije

10.2.6.1 Fizični kazalniki

Fizični kazalniki med izvajanjem investicije so:

Začetek izvedbenih del:	September 2018
Zaključek izvedbenih del:	Marec 2019
Zaključek projekta:	Maj 2019
Dolžina kolesarske poti na terenu in na mostu skupaj	0,138 km
Dolžina poti za pešce na terenu in na mostu skupaj	59,08 m

10.2.6.2 Finančni in ekonomski kazalniki

Finančni in ekonomski kazalniki med izvajanjem investicije in v času obratovanja v 30 letni ekonomski dobi (referenčnem obdobju) so:

Vrednost investicijskega projekta po tekočih cenah z DDV:	786.739,97 €
Finančna neto sedanja vrednost brez pomoči Skupnosti:	-858.418,23 €
Finančna neto sedanja vrednost s pomočjo Skupnosti:	-643.410,58 €
Finančna interna stopnja donosa brez pomoči Skupnosti:	-11,11%
Finančna interna stopnja donosa s pomočjo Skupnosti:	-10,48%
Ekonomska neto sedanja vrednost:	65.487,23 €
Ekonomska interna stopnja donosa:	6,35%

Finančni in ekonomski kazalniki obravnavanega investicijskega projekta se bodo spremljali v obravnavanem referenčnem ekonomskem obdobju. Podrobneje so finančni in ekonomski kazalniki investicijskega projekta predstavljeni v finančni in ekonomski analizi tega investicijskega programa, in sicer v poglavju 13.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

11 NAČRT FINANCIRANJA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

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

- 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 stroške bo zagotovila Mestna občina Koper.

11.1 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 786.739,97 €.

Tabela 21: Dinamika in viri financiranja po stalnih – tekočih cenah po varianti "z" investicijo 1 - Mestna občina Koper financira celotno investicijo

Zap.št.	Dinamika financiranja po stalnih - tekočih cenah	LETO 2018			LETO 2019			SKUPAJ		
		Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV	Skupaj brez DDV	22 % DDV	Skupaj z DDV
1.	Projektna in investicijska dokumentacija	21.750,00 €	4.785,00 €	26.535,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	21.750,00 €	4.785,00 €	26.535,00 €
2.	Izvedba	118.825,53 €	26.141,62 €	144.967,15 €	475.302,11 €	104.566,46 €	579.868,57 €	594.127,64 €	130.708,08 €	724.835,72 €
3.	Gradbeni in projektantski nadzor	4.158,89 €	914,96 €	5.073,85 €	16.635,58 €	3.659,82 €	20.295,40 €	20.794,47 €	4.574,78 €	25.369,25 €
4.	Ostalo (tehnični pregled, infrastrukturni priključki)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	8.196,72 €	1.803,28 €	10.000,00 €	8.196,72 €	1.803,28 €	10.000,00 €
SKUPAJ (1.+2.+3.+4.)		144.734,42 €	31.841,58 €	176.576,00 €	500.134,41 €	110.029,56 €	610.163,97 €	644.868,83 €	141.871,14 €	786.739,97 €
Viri financiranja po stalnih - tekočih cenah po varianti "z" investicijo 1										
Mestna občina Koper		144.734,42 €	31.841,58 €	176.576,00 €	500.134,41 €	110.029,56 €	610.163,97 €	644.868,83 €	141.871,14 €	786.739,97 €

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

11.2 Finančna konstrukcija po varianti "z" investicijo 2

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

11.2.1 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 %.

Tabela 22: Dinamika in viri financiranja po stalnih – tekočih cenah po varianti "z" investicijo 2

Zap.št.	Dinamika financiranja po stalnih - tekočih cenah	LETO 2018			LETO 2019			SKUPAJ		
		Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV	Skupaj brez DDV	22 % DDV	Skupaj z DDV
1.	Projektna in investicijska dokumentacija	21.750,00 €	4.785,00 €	26.535,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	21.750,00 €	4.785,00 €	26.535,00 €
2.	Izvedba	118.825,53 €	26.141,62 €	144.967,15 €	475.302,11 €	104.566,46 €	579.868,57 €	594.127,64 €	130.708,08 €	724.835,72 €
3.	Gradbeni in projektantski nadzor	4.158,89 €	914,96 €	5.073,85 €	16.635,58 €	3.659,82 €	20.295,40 €	20.794,47 €	4.574,78 €	25.369,25 €
4.	Ostalo (tehnični pregled, infrastrukturni priključki)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	8.196,72 €	1.803,28 €	10.000,00 €	8.196,72 €	1.803,28 €	10.000,00 €
SKUPAJ (1.+2.+3.+4.)		144.734,42 €	31.841,58 €	176.576,00 €	500.134,41 €	110.029,56 €	610.163,97 €	644.868,83 €	141.871,14 €	786.739,97 €
Viri financiranja po stalnih - tekočih cenah po varianti "z" investicijo 2										
Mestna občina Koper		144.734,42 €	31.841,58 €	176.576,00 €	237.066,23 €	110.029,56 €	347.095,79 €	381.800,65 €	141.871,14 €	523.671,79 €
CTN		0,00 €	0,00 €	0,00 €	263.068,18 €	0,00 €	263.068,18 €	263.068,18 €	0,00 €	263.068,18 €
Kohezijska sredstva (85 %)		0,00 €	0,00 €	0,00 €	223.607,95 €	0,00 €	223.607,95 €	223.607,95 €	0,00 €	223.607,95 €
Sredstva SLO udeležba (15 %)		0,00 €	0,00 €	0,00 €	39.460,23 €	0,00 €	39.460,23 €	39.460,23 €	0,00 €	39.460,23 €
Skupaj		144.734,42 €	31.841,58 €	176.576,00 €	500.134,41 €	110.029,56 €	610.163,97 €	644.868,83 €	141.871,14 €	786.739,97 €

S pomočjo mehanizma CTN bo možno financirati 85 % upravičenih stroškov investicije, pri čemer bo v nepovratnih sredstvih 85 % sredstev Kohezijskega sklada in 15 % sredstev RS. Nepovratna sredstva, za katera bo zaprosila Mestna občina Koper z obravnavanim projektom (Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande), bodo zaradi skladnosti z dodeljeno kvoto in pravili koriščenja sredstev nižja od maksimalne višine in bodo znašala 263.068,18 €. Preostale stroške v višini 523.671,79 € pa bo zagotovila Mestna občina Koper.

12 PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Glede na to, da projekt ni namenjen ustvarjanju dobička, je analiza stroškov in koristi bolj informativne narave, ki ne služi kot osnova za odločanje o investiciji, kot je to običajno pri gospodarskih naložbah.

12.1 Metodologija izvedbe finančne in ekonomske analize

Finančna in ekonomska analiza je narejena na podlagi "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. 54/10, 27/16).

Predpostavke finančne in ekonomske analize:

- Ekonomska doba projekta 30 let.
- Pri finančni analizi je upoštevana 4 % diskontna stopnja.
- Pri ekonomski analizi je upoštevana 5 % diskontna stopnja.
- Upoštevana je 3 % amortizacijska stopnja.
- Finančni popravki – iz ekonomske analize se izključijo posredni davki (DDV), tako da se je v navedeni postavkah ovrednoti zmanjšanje investicijskih stroškov in stroškov vzdrževanja za znesek DDV-ja.
- Pretvorba tržnih cen v računovodske z uporabo konverzijskih faktorjev na finančnih cenah, da se popravi izkrivljanje trga. Pri ekonomski analizi se izhaja iz predpostavke, da se slovenske tržne cene tako dela kot proizvodov od tako imenovanih "računovodskih ali mejnih cen" minimalno razlikujejo. Zato večino cen pri izračunu ekonomskih sodil niso korigirane s konverzijskimi faktorji oziroma se je upošteval konverzijski faktor 1.
- Popravek zaradi eksternalij: Namen te faze je določiti koristi ali stroške zaradi zunanjih dejavnikov, ki niso upoštevani pri finančni analizi npr. stroški in koristi, ki izhajajo iz povečanja povpraševanja po proizvodih in storitvah drugih gospodarskih dejavnosti, večjega števila novih potencialnih posrednih delovnih mest, okoljske koristi, pozitiven družbeni učinek projekta, povečanje varnosti in zdravja uporabnikov javnih objektov, izboljšanja energetske učinkovitosti ipd., koristi oz. potencialni prihranki ali dodatni potencialni prihodki lokalnih prebivalcev, naselja, občine ipd., multiplikatorski učinek ali na primer višja kvaliteta bivanja. Praviloma je te koristi in stroške težko ovrednotiti, četudi jih je mogoče določiti. Kot splošno pravilo velja, da je potrebno vse družbeno-ekonomske koristi in stroške, ki se prelivajo od projekta k ostalim subjektom brez nadomestila, v CBA upoštevati kot dodatek k njegovim finančnim stroškom. Zunanji vplivom pa je potrebno določiti denarne vrednosti, če je le-to mogoče. Če ni, jih je potrebno opisati z nedenarnimi pokazatelji. Zunanje koristi tako ocenjujemo s kvalitativnega in kvantitativnega vidika.

12.2 Projekcija odhodkov in prihodkov investicije

Prihodki iz poslovanja

Predmetna investicija ne prinaša neposrednih prihodkov iz poslovanja, saj je namenjena za javno dobro in kot takšna ne ustvarja prihodkov.

Odhodki iz poslovanja

Odhodki predmetne investicije so ocenjeni v višini 1 % vrednosti investicije v izvedbo oziroma 7.248,36 € z DDV, ter vključujejo stroške čiščenje pločnika in kolesarske steze, vzdrževanje zelenic in urbane opreme, vzdrževanje mostu, stroške električne energije in podobno.

Upoštevana amortizacijska stopnja znaša 3 %².

² Obračun amortizacije je načrtovan v skladu s slovenskimi računovodskimi standardi.

13 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJO UPRAVIČENOSTI (EX-ANTE) V EKONOMSKI DOBI Z IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE OCENE TER IZRAČUNOM FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV**13.1 Drugi stroški in koristi investicije**

- Neposredni stroški v času izvedbe:
 - celotna ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah brez davka na dodano vrednost znaša 644.868,83 €.
- Neposredni stroški po izvedbi investicije:
 - Ocenjeni odhodki brez davka na dodano vrednost znašajo 5.941,27 € 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 v času gradnje:
 - izvajanje projekta bo imelo neposreden vpliv na povečanje dodane vrednosti regije oz. države. Za izračun koristi iz naslova dodane vrednosti smo upoštevali korelacijske faktorje, in sicer znašajo za gradbena dela 34,66 %.

Posredne koristi v času gradnje	Leto 2018	Leto 2019
	41.184,93 €	164.739,71 €

- 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 36.471 €/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.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

Tabela 23: 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 24: 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 24 znaša število poškodovanih kolesarjev v zadnjem 5 letnem obdobju za Obalno-kraško regijo 496 oziroma 7,40 % vseh poškodovanih kolesarjev.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

Tabela 25: 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 25 je razvidno, da je v Mestni občini Koper vsako leto, v povprečju v prometno nesrečo udeleženih 48 kolesarjev, pri čemer 6 kolesarjev utrpí hudo telesno poškodbo.

Tabela 26: 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 26 je razvidno, da je v Mestni občini Koper vsako leto, v povprečju v prometno nesrečo udeleženih 21 pešcev, pri čemer 5 pešcev utrpí 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 ena prometna nesreča brez poškodb ter ena prometna nesreča z lažjo telesno poškodbo³.

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 brez poškodb 5.758 € ter družbeno ekonomski stroški z lažjo telesno poškodbo 30.713 €.

³ 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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

Tabela 27: 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).

13.2 Finančna analiza

Na osnovi podatkov iz 12. dela investicijskega programa so izračunane vrednosti finančnih meril za ugotavljanje učinkovitosti investicije. Izračun finančnih kazalnikov temelji na sledečih predpostavkah:

- Referenčna doba projekta znaša 30 let.
- Zaključek projekta je predviden maja 2019..
- Investicijska vrednost brez pomoči Skupnosti po stalnih cenah z DDV znaša 786.739,97 €.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

- Investicijska vrednost s pomočjo Skupnosti po stalnih cenah z DDV znaša 563.132,02 €⁴.
- Predpisana diskontna stopnja za izračun finančne neto sedanje vrednosti in finančne relativne neto sedanje vrednosti ter primerjava z interno stopnjo donosa znaša 4 %.

Tabela 28: Finančna analiza brez pomoči Skupnosti

LETO		Strošek investicije	Prihodki	Odhodki	Finančni učinek	Ostanek vrednosti	Finančni tok	Diskontni faktor	Diskontirani finančni tok	Kumulativa
LETO 0	2018	176.576,00 €					-176.576,00 €	1,000000	- 176.576,00 €	-176.576,00 €
LETO 1	2019	610.163,97 €	0,00 €	4.228,21 €	-4.228,21 €		-614.392,18 €	0,961538	- 590.761,71 €	-767.337,71 €
LETO 2	2020		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,924556	- 6.701,51 €	-774.039,22 €
LETO 3	2021		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,888996	- 6.443,76 €	-780.482,99 €
LETO 4	2022		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,854804	- 6.195,93 €	-786.678,91 €
LETO 5	2023		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,821927	- 5.957,62 €	-792.636,53 €
LETO 6	2024		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,790315	- 5.728,48 €	-798.365,02 €
LETO 7	2025		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,759918	- 5.508,16 €	-803.873,17 €
LETO 8	2026		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,730690	- 5.296,30 €	-809.169,48 €
LETO 9	2027		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,702587	- 5.092,60 €	-814.262,08 €
LETO 10	2028		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,675564	- 4.896,73 €	-819.158,81 €
LETO 11	2029		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,649581	- 4.708,39 €	-823.867,20 €
LETO 12	2030		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,624597	- 4.527,30 €	-828.394,50 €
LETO 13	2031		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,600574	- 4.353,18 €	-832.747,68 €
LETO 14	2032		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,577475	- 4.185,75 €	-836.933,42 €
LETO 15	2033		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,555265	- 4.024,76 €	-840.958,18 €
LETO 16	2034		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,533908	- 3.869,96 €	-844.828,14 €
LETO 17	2035		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,513373	- 3.721,11 €	-848.549,25 €
LETO 18	2036		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,493628	- 3.577,99 €	-852.127,24 €
LETO 19	2037		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,474642	- 3.440,38 €	-855.567,62 €
LETO 20	2038		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,456387	- 3.308,06 €	-858.875,68 €
LETO 21	2039		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,438834	- 3.180,82 €	-862.056,50 €
LETO 22	2040		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,421955	- 3.058,48 €	-865.114,98 €
LETO 23	2041		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,405726	- 2.940,85 €	-868.055,83 €
LETO 24	2042		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,390121	- 2.827,74 €	-870.883,57 €
LETO 25	2043		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,375117	- 2.718,98 €	-873.602,55 €
LETO 26	2044		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,360689	- 2.614,40 €	-876.216,96 €
LETO 27	2045		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,346817	- 2.513,85 €	-878.730,81 €
LETO 28	2046		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,333477	- 2.417,16 €	-881.147,97 €
LETO 29	2047		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,320651	- 2.324,20 €	-883.472,17 €
LETO 30	2048		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €	88.508,25 €	81.259,89 €	0,308319	25.053,94 €	-858.418,23 €
Interna stopnja donosa									-11,11%	
Neto sedanja vrednost									-858.418,23 €	
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 – 858.418,23 €. 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).

⁴ Vrednost financiranja iz naslova Slo udeležbe v višini 39.460,23 € ter vrednost financiranja iz proračuna Mestne občine Koper v višini 523.671,79 €.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

Tabela 29: Finančna analiza s pomočjo Skupnosti

LETO		Strošek investicije	Prihodki	Odhodki	Finančni učinek	Ostanek vrednosti	Finančni tok	Diskontni faktor	Diskontirani finančni tok	Kumulativa
LETO 0	2018	176.576,00 €					-176.576,00 €	1,000000	- 176.576,00 €	-176.576,00 €
LETO 1	2019	386.556,02 €	0,00 €	4.228,21 €	-4.228,21 €		-390.784,23 €	0,961538	- 375.754,06 €	-552.330,06 €
LETO 2	2020		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,924556	- 6.701,51 €	-559.031,58 €
LETO 3	2021		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,888996	- 6.443,76 €	-565.475,34 €
LETO 4	2022		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,854804	- 6.195,93 €	-571.671,27 €
LETO 5	2023		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,821927	- 5.957,62 €	-577.628,89 €
LETO 6	2024		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,790315	- 5.728,48 €	-583.357,37 €
LETO 7	2025		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,759918	- 5.508,16 €	-588.865,52 €
LETO 8	2026		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,730690	- 5.296,30 €	-594.161,83 €
LETO 9	2027		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,702587	- 5.092,60 €	-599.254,43 €
LETO 10	2028		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,675564	- 4.896,73 €	-604.151,16 €
LETO 11	2029		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,649581	- 4.708,39 €	-608.859,55 €
LETO 12	2030		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,624597	- 4.527,30 €	-613.386,86 €
LETO 13	2031		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,600574	- 4.353,18 €	-617.740,03 €
LETO 14	2032		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,577475	- 4.185,75 €	-621.925,78 €
LETO 15	2033		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,555265	- 4.024,76 €	-625.950,53 €
LETO 16	2034		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,533908	- 3.869,96 €	-629.820,49 €
LETO 17	2035		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,513373	- 3.721,11 €	-633.541,60 €
LETO 18	2036		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,493628	- 3.577,99 €	-637.119,59 €
LETO 19	2037		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,474642	- 3.440,38 €	-640.559,97 €
LETO 20	2038		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,456387	- 3.308,06 €	-643.868,03 €
LETO 21	2039		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,438834	- 3.180,82 €	-647.048,85 €
LETO 22	2040		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,421955	- 3.058,48 €	-650.107,33 €
LETO 23	2041		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,405726	- 2.940,85 €	-653.048,18 €
LETO 24	2042		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,390121	- 2.827,74 €	-655.875,92 €
LETO 25	2043		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,375117	- 2.718,98 €	-658.594,90 €
LETO 26	2044		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,360689	- 2.614,40 €	-661.209,31 €
LETO 27	2045		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,346817	- 2.513,85 €	-663.723,16 €
LETO 28	2046		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,333477	- 2.417,16 €	-666.140,32 €
LETO 29	2047		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €		-7.248,36 €	0,320651	- 2.324,20 €	-668.464,52 €
LETO 30	2048		0,00 €	7.248,36 €	-7.248,36 €	88.508,25 €	81.259,89 €	0,308319	25.053,94 €	-643.410,58 €
		Interna stopnja donosa							-10,48%	
		Neto sedanja vrednost							-643.410,58 €	
		Relativna neto sedanja vrednost							-1,17	
		Doba vračanja investicije							-	

Tudi v primeru pomoči Skupnosti, predpisana diskontna stopnja 4 % ni presežena pri letnem finančnem toku. Pri takem letnem finančnem toku znaša neto sedanja vrednost - 643.410,58 € ter relativna neto sedanja vrednost – 1,17.

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).

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

13.3 Ekonomska analiza

Osnova za izračun kazalnikov ekonomske učinkovitosti investicijskega projekta predstavljajo parametri, upoštevani v finančni analizi, ki so nadgrajeni še s parametri proučevanja vpliva projekta na širše okolje in jih je mogoče ovrednotiti v denarju ter so predstavljeni v poglavju 13.1.

Predpostavke ekonomske analize:

- Referenčno obdobje 30 let.
- Predpisana diskontna stopnja 5 %⁵.
- Pri določanju kazalnikov ekonomskih učinkov je potrebno opraviti nekaj prilagoditev, in sicer odšteti je potrebno posredne davke, zato investicijska vrednost brez DDV znaša 644.868,83 €. Enako velja tudi za izračun ostanka vrednosti investicije, kjer se vrednost investicije po izteku obratovanja izračuna na podlagi vrednosti brez DDV.

Tabela 30: Ekonomska analiza projekta

LETO		Strošek investicije	Prihodki	Odhodki	Finančni učinek	Družbena korist	Ostanek vrednosti	Ekonomski tok	Diskontni faktor	Diskontirani ekonomski tok	Kumulativa
LETO 0	2018	144.734,42 €				41.184,93 €		-103.549,49 €	1,000000	- 103.549,49 €	-103.549,49 €
LETO 1	2019	500.134,41 €	0,00 €	3.465,74 €	-3.465,74 €	201.210,71 €		-302.389,44 €	0,952381	- 287.989,95 €	-391.539,44 €
LETO 2	2020		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,907029	27.691,36 €	-363.848,08 €
LETO 3	2021		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,863838	26.372,72 €	-337.475,35 €
LETO 4	2022		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,822702	25.116,88 €	-312.358,48 €
LETO 5	2023		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,783526	23.920,84 €	-288.437,64 €
LETO 6	2024		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,746215	22.781,75 €	-265.655,89 €
LETO 7	2025		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,710681	21.696,90 €	-243.958,98 €
LETO 8	2026		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,676839	20.663,72 €	-223.295,27 €
LETO 9	2027		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,644609	19.679,73 €	-203.615,53 €
LETO 10	2028		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,613913	18.742,60 €	-184.872,93 €
LETO 11	2029		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,584679	17.850,10 €	-167.022,83 €
LETO 12	2030		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,556837	17.000,09 €	-150.022,74 €
LETO 13	2031		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,530321	16.190,56 €	-133.832,18 €
LETO 14	2032		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,505068	15.419,59 €	-118.412,59 €
LETO 15	2033		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,481017	14.685,32 €	-103.727,27 €
LETO 16	2034		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,458112	13.986,02 €	-89.741,26 €
LETO 17	2035		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,436297	13.320,02 €	-76.421,24 €
LETO 18	2036		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,415521	12.685,73 €	-63.735,51 €
LETO 19	2037		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,395734	12.081,65 €	-51.653,86 €
LETO 20	2038		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,376889	11.506,33 €	-40.147,53 €
LETO 21	2039		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,358942	10.958,41 €	-29.189,12 €
LETO 22	2040		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,341850	10.436,58 €	-18.752,53 €
LETO 23	2041		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,325571	9.939,60 €	-8.812,93 €
LETO 24	2042		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,310068	9.466,29 €	653,36 €
LETO 25	2043		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,295303	9.015,51 €	9.668,87 €
LETO 26	2044		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,281241	8.586,20 €	18.255,07 €
LETO 27	2045		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,267848	8.177,34 €	26.432,40 €
LETO 28	2046		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,255094	7.787,94 €	34.220,34 €
LETO 29	2047		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €		30.529,72 €	0,242946	7.417,08 €	41.637,43 €
LETO 30	2048		0,00 €	5.941,28 €	-5.941,28 €	36.471,00 €	72.547,74 €	103.077,47 €	0,231377	23.849,80 €	65.487,23 €
Interni stopnja donosa										6,35 %	
Neto sedanja vrednost										65.487,23 €	
Relativna neto sedanja vrednost										0,11	
Diskontirano razmerje med koristi in stroški										1,09	
Enostavna vračilna doba										16,70	
Diskontirana doba vračanja										28,04	

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 6,35 %, neto sedanja vrednost 65.487,23 € ter relativna neto sedanja vrednost 0,11 z enostavno vračilno dobo 16,70 let.

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

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

13.4 Koristi, ki se ne dajo vrednotiti z denarjem

Koristi, ki se ne dajo oziroma jih je težko 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.

14 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZO OBCUTLJIVOSTI

14.1 Analiza tveganj

Analiza tveganja je po 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 31: 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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

		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. Regulativna 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.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

Tabela 32: 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 objektov	-	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. neizkušenega 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 osebe, 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.

14.2 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 z 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.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

Tabela 33: Analiza občutljivosti

	FAKTOR INVESTICIJSKIH STROŠKOV	FAKTOR SPREMEMBE KORISTI	EKONOMSKA ANALIZA			
			NETO SEDANJA VREDNOST	INTERNA STOPNJA DONOSA	SPREMEMBA NETO SEDANJE VREDNOSTI v %	SPREMEMBA INTERNE STOPNJE DONOSA v %
1	0%	0%	65.487,23 €	6,35%	0,00	0,00
2	1%	0%	59.276,70 €	6,20%	-9,48	-2,24
3	0%	-1%	57.899,94 €	6,19%	-11,59	-2,50
4	+5 %	0%	34.434,58 €	5,67%	-47,42	-10,69
5	+10 %	0%	3.381,94	5,06%	-94,84	-20,23
6	0 %	-5 %	27.550,80	5,56%	-57,93	-12,39
7	0 %	-10 %	-10.385,63	4,79%	-115,86	-24,49

Iz tabele 33 je razvidno, da je v okviru variante "z" investicijo ekonomsko upravičena v vseh predstavljenih predpostavkah, razen v primeru zmanjšanja koristi za 10 %.

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 11,59 %, zato je potrebno tej spremenljivki v času obratovanja posvetiti posebno pozornost oz. uvesti ukrepe, ki bodo v največji možni meri lahko preprečili to spremembo.

Prav tako so kritična spremenljivka investicijski stroški, saj se v primeru povečanja stroškov za 1 % ekonomska neto sedanja vrednost zmanjša za 9,48 %, zato je potrebno v času načrtovanja in izvajanja del uvesti ukrepe, ki bodo lahko v največji možni meri lahko preprečili to spremembo.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande

15 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Tabela 34: Zbirni prikaz rezultatov

Vrednost investicije po stalnih - tekočih cenah z DDV	786.739,97 €	
Od tega upravičeni stroški	536.974,66 €	
Od tega neupravičeni stroški	249.763,31 €	
Viri financiranja po stalnih cenah	Varianta 1	Varianta 2
Mestna občina Koper	786.739,97 €	523.671,79 €
CTN	0,00 €	263.068,18 €
<i>Kohezijska sredstva (85 %)</i>	<i>0,00 €</i>	<i>223.607,95 €</i>
<i>Sredstva SLO udeležba (15 %)</i>	<i>0,00 €</i>	<i>39.460,23 €</i>
KAZALNIKI	Kazalniki brez pomoči Skupnosti	Kazalniki s pomočjo Skupnosti
Finančna merila		
Neto sedanja vrednost	-858.418,23 €	-643.410,58 €
Interna stopnja donosa	-11,11%	-10,48%
Relativna neto sedanja vrednost	-1,12	-1,17
Enostavna vračilna doba	-	-
Diskontirana vračilna doba	-	-
Ekonomska merila		
Neto sedanja vrednost	65.487,23 €	
Interna stopnja donosa	6,35%	
Relativna neto sedanja vrednost	0,11	
Diskontirano razmerje med koristi in stroški	1,09	
Enostavna vračilna doba	16,70	
Diskontirana vračilna doba	28,04	

Glavni rezultat investicije

Glavni rezultat investicije je ureditev kolesarske in pešpoti čez Kanal Grande.

Skupna vrednost investicije

Skupna ocenjena vrednost investicije znaša tako po stalnih kot tekočih cenah 786.739,97 € 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 povabilu za upravičence mehanizma CTN PN 4.4, kjer bo 263.068,18 € financiranih z nepovratnimi sredstvi KS ter Ministrstva za infrastrukturo, prestali del stroškov v višini 523.671,79 € 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 – 858.418,23 €, negativna je tudi finančna relativna neto sedanja vrednost, ki 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).

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 – 643.410,58 €, negativna je tudi finančna relativna neto sedanja vrednost, ki znaša – 1,17.

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 65.487,24 € pri 5 %-nem diskontnem faktorju in 30 letnem ekonomskem obdobju,
- ekonomska interna stopnja donosnosti znaša 6,35 %,
- ekonomsko gledano se investicija povrne v 16,70 letih,
- ekonomska relativna neto sedanja vrednost znaša 28,04.

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.