MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTÀ DI CAPODISTRIA

EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI SKLAD ZA REGIONALNI RAZVOJ
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

GRADNJA PARKIRNE HIŠE P+R SONCE V KOPRU

Junij 2019

Naziv investicijskega projekta:

Gradnja parkirne hiše P+R Sonce v Kopru

Investitor investicijskega projekta:

Mestna občina Koper, Verdijeva ulica 10, 6000 Koper, Aleš Bržan, župan

---

Izdelovalec investicijske dokumentacije:

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

---

Datum izdelave dokumenta:

Junij 2019

Seznam uporabljenih kratic:

CPS	Celostna prometna strategija
CTN	Celostne teritorialne naložbe
DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta
DUO	Degradirano urbano območje
FI	Finančni instrument
IP	Investicijski program
IN TUS	Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije
JN	Javno naročilo
JPP	Javni potniški promet
KS	Kohezijski sklad
MOK	Mestna občina Koper
NERUO	Nerevitalizirano urbano območje
OP EKP	Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike
PIZ	Predinvesticijska zasnova
PO MZI	Posredniški organ Ministrstvo za infrastrukturo
PN	Prednostna naložba
P+R	Parkiraj in presedi
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
TUS	Trajnostna urbana strategija

KAZALO VSEBINE

UVODNO POJASNILO 1

1 OPREDELITEV INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJALCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE 2

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO 3

2.1 Predstavitev Mestne občine Koper 3

2.2 Opredelitev urbanega območja za izvajanje trajnostne urbane strategije ter prednostne usmeritve 4

2.3 Pregled splošnega stanja mirujočega prometa v Mestni občini Koper 6

2.4 Obstoječe stanje zemljišča predvidenega za umestitev parkirne hiše 8

2.5 Razlog za izvedbo investicije 10

3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI 11

3.1 Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije 11

3.2 Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami 12

3.2.1 Trajnostna urbana strategija mesta Koper 12
3.2.2 Celostna prometna strategija 14
3.2.3 Strategija prostorskega razvoja Slovenije 14
3.2.4 Strategija razvoja prometa v RS 15
3.2.5 Operativni program za izvajanje kohezijske politike v programskem obdobju 2014 - 2020 16
3.2.6 Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov 19

4 PREDSTAVITEV IN OPIS VARIANT INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER IZBOR OPTIMALNE VARIANTE 21

4.1 Varianta "brez" investicije 21

4.2 Varianta "z" investicijo 21

4.2.1 Zasnova parkirne hiše P+R 21
4.2.1.1 Umestitev v prostor 21
4.2.1.2 Funkcionalna zasnova stavbe 22
4.2.1.3 Izhodiščna zmogljivost parkirne hiše 22

4.3 Izbor optimalne variante 24

5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANO POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE IN NAVEDBO OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI 25

5.1 Opredelitev vrste investicije 25

5.2 Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah 25

5.2.1 Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah 25

5.2.2 Predračunska vrednost investicije po tekočih cenah 26

5.3 Osnova za določitev vrednosti investicije 27

6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO SKUPAJ Z INFORMACIJO O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI 28

6.1 Strokovne podlage ter predhodno pripravljena dokumentacije, idejne rešitve in študije 28

6.2 Opis lokacije 29

6.3 Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe investicijskega projekta 30

6.3.1 Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta "z" investicijo 30

6.3.2 Specifikacija investicijskih stroškov in dinamika financiranja po stalnih in tekočih cenah 30

6.4 Varstvo okolja 32

6.5 Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo 32

6.5.1 Kadrovska sposobnost javnega partnerja 33

6.6 Predvidena dinamika in viri financiranja oziroma okvirna finančna konstrukcija 34

posameznih variant 34

6.7 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oz. ekonomska upravičenost projekta 36

7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE 37

KAZALO TABEL

Tabela 1: Investitor 2
Tabela 2: Upravljalec 2
Tabela 3: Izdelovalec investicijske dokumentacije 2
Tabela 4: Odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije 2
Tabela 5: Kapaciteta javnih parkirnih prostorov 6
Tabela 6: Prispevek projekta k doseganju kazalnika učinka OP 19
Tabela 7: Prispevek projekta k doseganju kazalnika rezultata OP 19
Tabela 8: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah (marec/junij 2019) 25
Tabela 9: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške 26
Tabela 10: Predračunska vrednost investicije po tekočih cenah 26
Tabela 11: Predračunska vrednost investicije po tekočih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške 27
Tabela 12: Podatki o parceli 29
Tabela 13: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta za varianto "z" investicijo 30
Tabela 14: Specifikacija investicijskih stroškov in dinamika financiranja po stalnih cenah 31
Tabela 15: Specifikacija investicijskih stroškov in dinamika financiranja po tekočih cenah 31
Tabela 16: Dinamika in viri financiranja po stalnih cenah 35
Tabela 17: Dinamika in viri financiranja po tekočih cenah 35

KAZALO SLIK

Slika 1: Meje urbanega območja TUS 4
Slika 2: Prednostne usmeritve urbanega razvoja in območje urbanega razvoja 5
Slika 3: Lokacija zemljišča 8
Slika 4: Nerevitalizirano urbano območje v MOK – severni del 9
Slika 5: Tloris pritlične etaže 23
Slika 6: Tloris karakteristične etaže 23
Slika 7: Lokacija 29

UVODNO POJASNILO

Pričujoči dokument identifikacije investicijskega projekta obravnava investicijo v gradnjo parkirne hiše P+R Sonce v Kopru.

Glavni razlog za izvedbo investicijskega projekta je v razbremenjevanju, kar pomeni postopno umikanje mirujočega prometa, uvedbo alternativnih oblik dostopa in urejanje odprtih javnih mestnih površin. S tem pa doseganje cilja trajnostne mobilnosti v okviru trajnostnih urbanih strategij.

Namen predmetne investicije je spodbuditi uporabo javnega potniškega prometa, optimizirati stroške prevoza ter posledično zmanjšati uporabo in s tem število osebnih avtomobilov v mestnem središču.

Cilji investicijskega projekta so:
- razbremenitev parkiranja v centru mesta Koper;
- izboljšati prometno varnost v Kopru;
- izboljšati privlačnost obstoječe turistične ponudbe mesta Koper z zagotovitvijo večje količine parkirnih mest;
- zmanjšati prometno obremenitev;
- zmanjšanje urbanih okoljskih obremenitev;
- prometna razbremenitev ob zagotavljanju boljše prometne dostopnosti;
- urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal;
- prenova in revitalizacija degradiranih urbanih območij;
- varno in prijetno okolje;
- življenje v mestu – stalni prebivalci, uporabniki in obiskovalci;
- dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal.

Vsebinsko so v DIIP-u obdelani vsi vidiki investicijskega projekta in to v obsegu, ki ga zahteva dokument identifikacije investicijskega projekta. Sicer pa je obravnavani investicijski dokument izdelan v skladu z določili "Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ" (Uradni list RS št. 60/06) z vsemi spremembami in dopolnitvami "Uredbe o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ" (Uradni list RS št. 54/10, 27/16).

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

Tabela 1: Investitor

Naziv:	***Mestna občina Koper***
Naslov:	Verdijeva ulica 10, 6000 Koper
Odgovorna oseba:	Aleš Bržan, župan
Telefon:	05 664 61 00
Fax:	05 627 16 02
Spletna stran	www.koper.si
Matična št.:	5874424
Davčna št.:	SI40016803

Tabela 2: Upravljalec

Naziv:	***MARJETICA KOPER d.o.o.***
Naslov:	Ulica 15. Maja 4, 6000 Koper
Odgovorna oseba:	mag. Alfred Draščić, direktor
Telefon:	05 663 37 00
Fax:	05 663 37 06
Matična št.:	5072255
Davčna št.:	SI32375204
Spletna stran:	http://www.marjeticakoper.si/

Tabela 3: Izdelovalec investicijske dokumentacije

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

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

Naziv:	***Mestna občina Koper*** ***Samostojna investicijska služba***
Naslov:	Verdijeva ulica 6, 6000 Koper
Odgovorna oseba:	Petar Ziraldo, vodja
Telefon:	05 664 62 67

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

2.1 Predstavitev Mestne občine Koper

Na območju Mestne občine Koper s skupno površino 303,2 km2 je 104 statističnih naselij. Mestna občina Koper je s 51.828 prebivalci (v $^2/_2$ leta 2018) četrta najštevilčnejša slovenska občina. Urbanizacija, prebivalstvo in urbane dejavnosti so skoncentrirane na ožjem obalnem in priobalnem območju, ki skupno zajema 31 naselij na 20 % površine občine. To je območje urbane in suburbane koncentracije z osrednjim jedrnim območjem mesta Koper s primestnimi naselji v bližnjem obalnem zaledju, ki so z mestom funkcionalno intenzivno povezana. Na tem območju živi 89 % prebivalcev mestne občine.

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

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

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

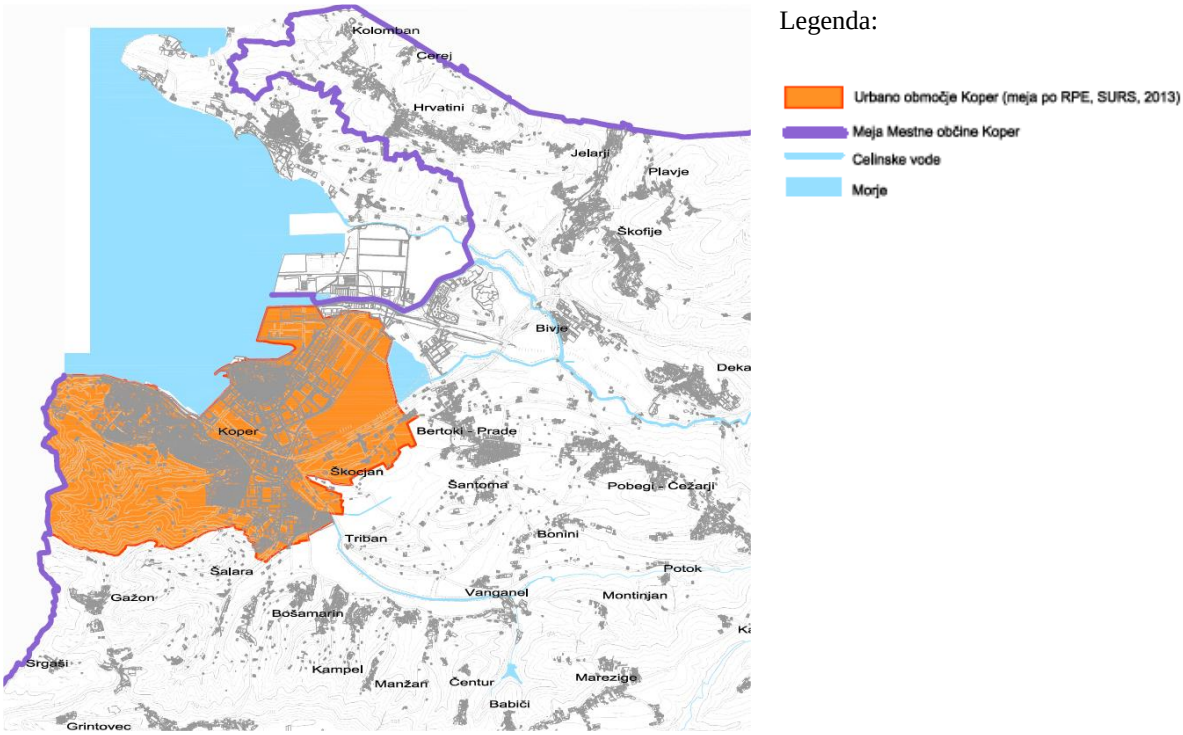
Prihodnji razvoj širšega mestnega in primestnega prostora načrtuje nadaljnji razvoj in reurbanizacijo osrednje urbane cone ter načrtno preusmerjanje urbanih tokov tudi v primestni prostor. Tako razširjeno urbano območje Kopra se funkcionalno povezuje s sosednjimi naselji, Ankaranom, Izolo in Piranom, v okviru obalnega somestja ter s

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

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

Upravičeno območje za izvajanje TUS Koper glede na zasnovo mreže naselij mestnega in primestnega prostora, medsebojnih funkcijskih in prostorskih povezav, trendov in razvojne problematike ter ob upoštevanju meril upravičenosti do evropskih razvojnih spodbud obsega mestno naselje Koper, kot ga določa Register prostorskih enot (SURS, 2013). Urbano območje Koper obsega 13 km^2, kar predstavlja približno 4,3 % celotne površine Mestne občine Koper.

Slika 1: Meje urbanega območja TUS



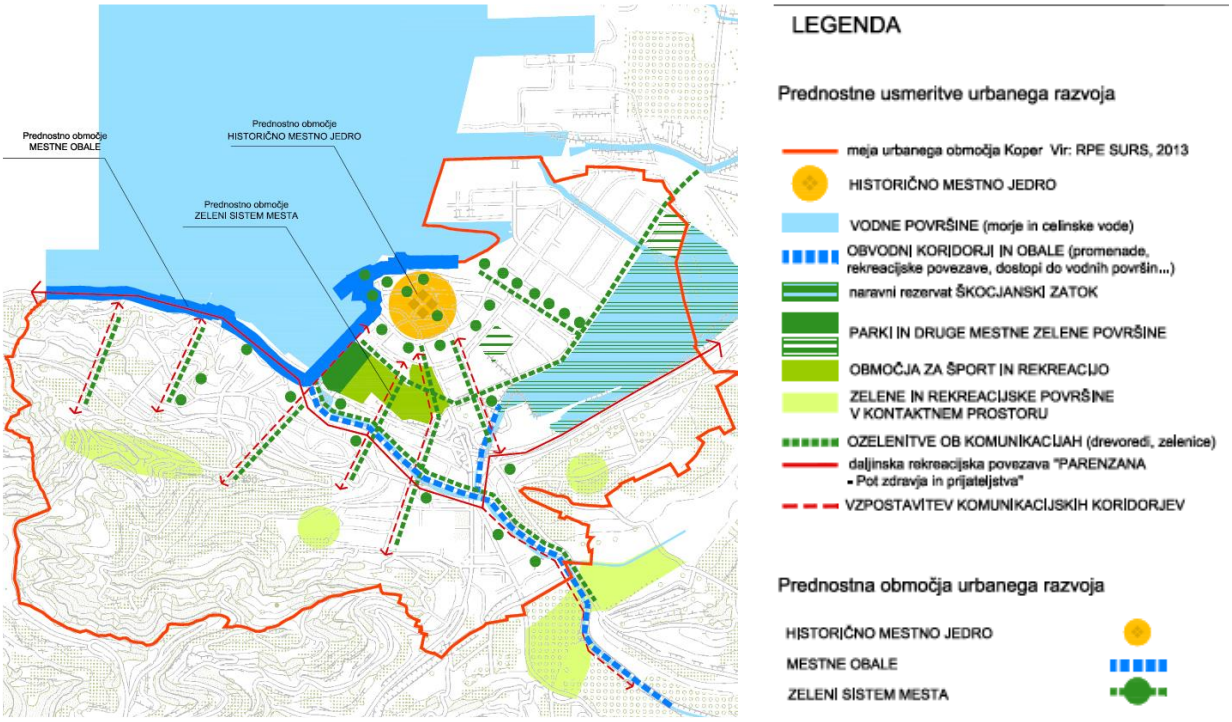
Vir: Trajnostna urbana strategija Mestne občine Koper, priloga.

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

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

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

Slika 2: Prednostne usmeritve urbanega razvoja in območje urbanega razvoja



Vir: Trajnostna urbana strategija Mestne občine Koper, priloga.

2.3 Pregled splošnega stanja mirujočega prometa v Mestni občini Koper

V Mestni občini Koper z javnimi parkirišči upravlja javno podjetje Marjetica Koper, d.o.o.-s.r.l., katere lastnica je Mestna občina Koper. Delo in delovanje podjetja je opredeljeno v Odloku o ureditvi položaja Javnega podjetja – Azienda pubblica Komunala Koper d.o.o.-s.r.l. (Uradne objave, št. 53/02 in Uradni list RS, št. 74/05, 84/06, 39/12, 103/12, 17/13, 40/15 in 24/16) ter v Odloku o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi položaja Javnega podjetja – Azienda pubblica Marjetica Koper, d.o.o. (Uradni list RS, št. 24/18).

Tabela 5: Kapaciteta javnih parkirnih prostorov

Cona parkiranja	Ime parkirišča	Št. mest	Št. mest za invalide	Št. mest za električno napajanje	Skupaj	Št. parkomat.	Urnik	CENIK (€) prva ura	Vsaka naslednja ura	Veljavnost splošnega abonmaja
Tržnica	Tržnica znotraj zapornic	331	11	2	344		pon 6-24; tor-pet 00-24; sob 6-15	brezplačno	1,00	NE
KP1	Za Banko Koper	54	3		57	1	pon-pet 6-19; sob 6-14	0,50	1,00	NE
KP2	Vergerijev trg	26	3	2	31	1	pon-pet 6-19	1,00	1,00	NE
KP3	Brolo 1, 2	84	4		88	2	pon-pet 6-19	1,00	1,00	NE
KP4	Novi Zdravstveni dom	22	1		23	1	non stop 24/7	0,50	1,00	NE
KP5	Ukmarjev trg 1,2	107	3	3	112	2	pon-ned 6-15 (1.10.-30.4.) pon-ned 6-19 (1.5.-30.9)	0,5	1,00	NE
KP6	Za Barko 1, 2 in 3	435	5		440	2	pon-pet 6-15	0,50	1,00	DA
KP7	OŠ Anton Ukmar	66	2		68	1	Pon-pet 7-16	brezplačno	0,5	NE
KP8	Ankaranska 5-5c	16	2		18	1	pon-pet 6-15	0,50	0,50	DA
KP9	Severna obvoznica 1, 2	55	3	2	60	1	pon-pet 6-15	0,50	1,00	DA
KP10	Severna obvoznica 3	48	1		49	1	pon-pet 6-15	0,50	1,00	DA
KP11	Severna obvoznica 4	64	1		65	1	pon-pet 6-15	0,50	1,00	DA

KP12	Piranska cesta – Olimpijski bazen	105	5		110	1	pon-pet 6-19 sob 6-14	0,50	1,00	DA
KP13	Tržnica parkomat 1 (izven zapornic)	82	2		84	1	pon-pet 6-19; sob 6-14	0,50	1,00	DA
KP14	Tržnica parkomat 2 (izven zapornic)	78	2		80	1	pon-pet 6-19; sob 6-14	0,50	1,00	DA
KP15	Bertoki	24	1		25	1	pon-pet 6-15	brezplačno	1,00	NE
KP16	Zeleni park 1 in 2	105	4		109	2	pon-pet 6-19; sob 6-14	0,50	1,00	NE
KP17	Ob stadionu 1, 2	408	14		422	2	pon-pet 6-15	0,50	1,00	DA
KP18	Ob atletskem stadionu 1, 2	134	4		138	2	pon-pet 6-15	brezplačno	1,00	DA
KP19	Žusterna makadam	348	2		350	1	Non stop 24/7 (samo od 1.5.-15.10)	0,5	0,5; 2,00 = 24h	NE
KP20	Ob Pošti 1	19	2		21	0	pon-pet 6-15	brezplačno	1,00	DA
KP21	Ob Pošti 2	50	2		52	1	non stop 24/7	1,00 (veljavnost do 23:59)		NE
KP22	Šalara 1	13	1		14	1	pon-pet 6-15	brezplačno	0,50	DA
KP23	Šalara 2	29	1		30	1	pon-pet 6-15	brezplačno	0,50	DA
KP25	Hrvatini	18	1		19	1	pon-pet 6-15	brezplačno	0,50	NE
KP26	Pri Rotundi	91	1		92	1	pon-pet 6-15	0,50	1,00	DA
KP27	Kolodvorska 1	117	3		120	1	non stop 24/7	1,00 (veljavnost do 23:59)		NE
KP28	Kolodvorska 2	61	2	2	65	1	non stop 24/7	1,00 (veljavnost do 23:59)		NE
KP29	Ob Semedeli	260	4	6	270	1	non stop 24/7	1,00 (veljavnost do 23:59)		NE
KP30	Ob mandraču	103	4		107	1	pon-pet 6-15	brezplačno	1,00	DA
KP31	Ul. 15. maja	16	1		17	1	pon-pet 6-15	brezplačno	1,00	DA
KP32	Škofije center	20	1		21	1	pon-pet	brezplačno	0,50	DA

							6-15			
KP33	Makadamsko parkirišče za tržnico	250	3		253	1	pon-pet 00-24	1,00 (veljavnost 24 ur)		DA
KP35	Mejni prehod Škofije	32	2		34	1	Pon-pet 6-15	brezplačno	0,5	DA
	SKUPAJ				**3788**	**38**				

Vir: Internetna stran Marjetica Koper d.o.o., dostopno na: http://www.marjeticakoper.si/.

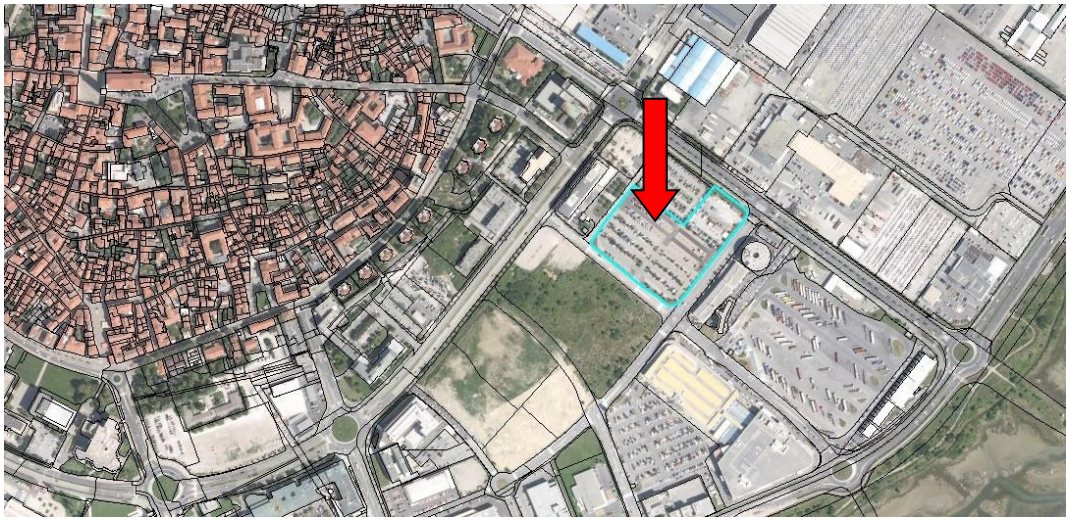
Skupno število javnih parkirnih prostorov s katerimi razpolaga mesto in je v upravljanju Marjetice Koper, d.o.o.-s.r.l. je 3.788 parkirnih mest.

2.4 Obstoječe stanje zemljišča predvidenega za umestitev parkirne hiše

Razpoložljivo zemljišče za umestitev parkirne hiše je na delu parcele št. 1567/33 k.o. Koper. Zemljišče meri cca 5.400 m^2 in je členjene pravokotne oblike. Z južne strani meji na javno mestno cesto. V neposredni bližini se na križanju stranskih omenjenih odsekov Ankaranske ceste nahaja krožišče.

Lokacija zemljišča je umeščena v ureditveno enoto Eu 3-18 (PUP), in sicer na severovzhodni del kareja med Ferrarsko cesto, Vzhodno vpadnico in Ankaransko vpadnico. Kare v obstoječem stanju predstavlja delno zazidano območje, v pretežni meri pa je namenjeno parkiriščem.

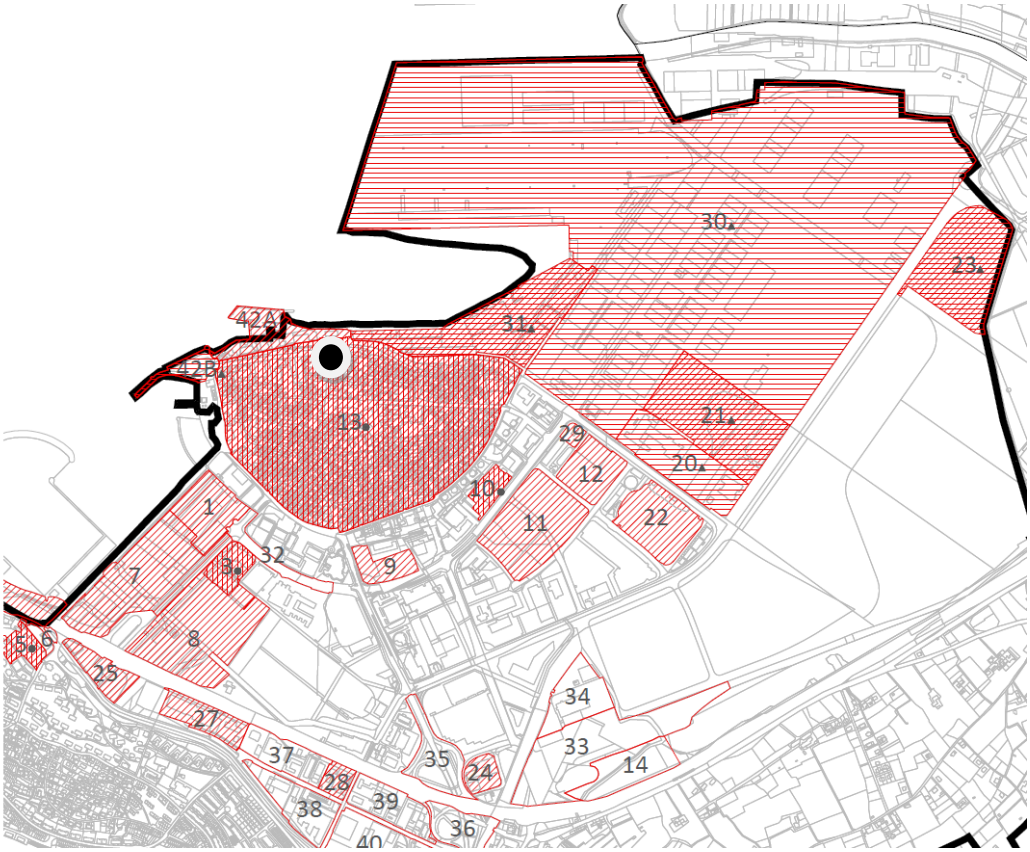
Slika 3: Lokacija zemljišča



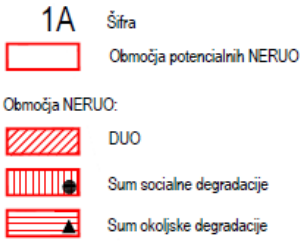
Vir: Atlas okolja.

Parkirna hiša je predvidena na trenutno degradiranem področju, ki se po metodologiji DUO uvršča v območje fizične degradacije.

Slika 4: Nerevitalizirano urbano območje v MOK – severni del



Leganda:



Vir: Merila in kriteriji za določitev degradiranih urbanih območij (DUO 2), Fakulteta za arhitekturo, september 2016.

● Obravnavano degradirano urbano območje se nahaja pod št. 12.

Parkirna hiša bo umeščena na robu mesta ob glavni mestni vpadnici, v neposredni bližini glavnega vozlišča mestnega linijskega prometa. Na tem območju je prometna problematika izjemno raznovrstna in večplastna, prepletajo in plastijo se prometni pritiski ožjega in širšega gravitacijskega območja. Tako prihaja do prepleta stanovalcev, poslovnih uporabnikov, občasnih uporabnikov in obiskovalcev.

2.5 Razlog za izvedbo investicije

Glavni razlog za izvedbo investicijskega projekta je v razbremenjevanju, kar pomeni postopno umikanje mirujočega prometa, uvedbo alternativnih oblik dostopa in urejanje odprtih javnih mestnih površin. S tem pa doseganje cilja trajnostne mobilnosti v okviru trajnostnih urbanih strategij.

Gradnja parkirne hiše P+R ob vhodu v mestno jedro je opredeljena kot eden izmed ukrepov za integracijo različnih oblik mobilnosti v tretjem stebru akcijskega načrta Celostne prometne strategije Mestne občine Koper, s čimer je projekt upravičen za kandidiranje in pridobivanje investicijskih sredstev iz evropskih finančnih virov, ki spodbujajo trajnostno mobilnost.

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

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

3.1 Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije

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

Sistem P+R je eden pogostih elementov učinkovitejše trajnostne mobilnosti, saj spodbuja kakovostnejši in fleksibilnejši potniški promet. Parkirišče postane vezna točka, kjer uporabniki osebnih avtomobilov le-tega parkirajo in se na pot v središče mesta odpravijo z mestno avtobusno linijo ali s kolesi iz servisa izposoje koles, pogosto omogočenim v (bližini) P+R parkirnih mest.

Namen predmetne investicije je spodbuditi uporabo javnega potniškega prometa, optimizirati stroške prevoza ter posledično zmanjšati uporabo in s tem število osebnih avtomobilov v mestnem središču.

Cilji investicijskega projekta so:
- razbremenitev parkiranja v centru mesta Koper;
- izboljšati prometno varnost v Kopru;
- izboljšati privlačnost obstoječe turistične ponudbe mesta Koper z zagotovitvijo večje količine parkirnih mest;
- zmanjšati prometno obremenitev;
- zmanjšati urbanih okoljskih obremenitev;
- prometna razbremenitev ob zagotavljanju boljše prometne dostopnosti;
- urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal;
- prenova in revitalizacija degradiranih urbanih območij;
- varno in prijetno okolje;
- življenje v mestu – stalni prebivalci, uporabniki in obiskovalci;
- dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal.

3.2 Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami

Projekt "Gradnja parkirne hiše P+R Sonce v Kopru" je usklajen s sledečimi razvojnimi strategijami:

- Trajnostna urbana strategija mesta Koper,
- Celostna prometna strategija Mestne občine Koper,
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije,
- Strategija razvoja prometa v RS,
- Operativni program za izvajanje kohezijske politike v programskem obdobju 2014 – 2020,
- Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov.

3.2.1 Trajnostna urbana strategija mesta Koper

Mestna občina Koper je dne 17.3.2016 sprejela Trajnostno urbano strategijo mesta Koper, s katero opredeljuje razvojno vizijo urbanega območja mesta, ki bo v nadaljnjih fazah omogočala jasno usmeritev in pomoč pri sprejemanju odločitev glede razvojnih prioritet, načrtovanju in realizaciji aktivnosti in ukrepov.

Trajnostna urbana strategija predstavlja formalno obliko dokumenta v okviru instrumenta CTN izbranih mest in urbanih območij, na podlagi katere bo omogočeno tudi črpanje finančnih sredstev iz evropskih kohezijskih skladov. Z uporabo tega mehanizma je namen doseči povezane učinke vlaganj za trajnostni urbani razvoj.

CTN se v okviru trajnostnega urbanega razvoja posveča dvema izmed prej naštetih prednostnih osi, in sicer:

- boljše stanje okolja in biotske raznovrstnosti in
- trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja.

V okviru prednostnih osi zasleduje naslednje specifične cilje:

- učinkovita raba prostora v urbanih območjih;
- povečanje učinkovitosti rabe energije v gospodinjstvih;
- razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Za dosego zastavljenih ciljev bo mehanizem prednostno spodbujal ukrepe za:

- izboljšanje urbanega okolja, oživitev mest, sanacijo in dekontaminacijo degradiranih zemljišč (vključno z območji, na katerih poteka preobrazba), zmanjšanje onesnaženosti zraka in spodbujanje ukrepov za zmanjšanje hrupa;
- večjo energetsko učinkovitost, pametno upravljanje z energijo in uporabo obnovljivih virov energije v javni infrastrukturi, vključno z javnimi stavbami, in v stanovanjskemu sektorju;
- nizkoogljične strategije za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s trajnostno mobilnostjo in ustreznimi omilitvenimi in prilagoditvenimi ukrepi.

Trajnostni urbani razvoj želi s celovitim pristopom načrtovanja in izvajanja naložb razvojno izpostaviti in izkoristiti notranje potenciale mest za izboljšanje kakovosti bivanja in spodbuditev gospodarske rasti. V okviru spodbujanja trajnostnega urbanega razvoja se mesta usmerijo zlasti v:

- povečanje privlačnosti mest in mestnih območij;

- oživljanje mest in posameznih mestnih predelov (zlasti stanovanjskih sosesk in slabo izkoriščenih in degradiranih območij v mestih);
- krepitev gospodarskih, stanovanjskih in oskrbnih funkcij mest;
- ustvarjanje pogojev za trajnostno mobilnost;
- izboljšanje kvalitete okolja in bivanja v mestih.

Pri tem je pomembno, da naložbe prispevajo k:
- ustvarjanju pogojev za ustvarjanje novih delovnih mest v gospodarstvu;
- prenovi javnih površin za oddih, rekreacijo in medgeneracijsko povezovanje;
- zagotavljanju zadostnega števila javnih najemnih stanovanj;
- spodbujanju multimodalne mobilnosti;
- prenovi energetsko neučinkovitega in nefunkcionalnega stanovanjskega fonda (zmanjševanje energetske revščine);
- večji dostopnosti do kulturnih vsebin;
- večji zmogljivosti in usposobljenosti lokalnih skupnosti za izvajanje celovitih projektov za urbani razvoj in urbane prenove.

Predmetna investicija je usklajena z vizijo Trajnostne urbane strategije mesta Koper, v kateri so opredeljeni ukrepi in cilji vezani na projekt.

Projekt bo prispeval k naslednjim operativnim ciljem Trajnostne urbane strategije mesta Koper:
- *zmanjšanje prometnih obremenitev;*
- *zmanjšanje urbanih okoljskih obremenitev;*
- *prometna razbremenitev ob zagotavljanju boljše prometne dostopnosti,*
- *urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal;*
- *prenova in revitalizacija degradiranih urbanih območij;*
- *varno in prijetno okolje;*
- *življenje v mestu – stalni prebivalci, uporabniki in obiskovalci;*
- *dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal.*

Projekt bo prispeval k naslednjim ukrepom Trajnostne urbane strategije mesta Koper:
- *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;*
- *vzpostavitev morskega potniškega prometa (lokalne, linijske in turistične povezave);*
- *ureditev multimodalnih prometnih vozlišč na dostopih (postajališča JPP, izposojevalnica koles in kolesarnice, P+R parkirišča);*
- *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;*
- *dopolnjevanje opremljenosti in urejenosti obalnih ureditev;*
- *oblikovanje in trženje blagovne znamke mesta Koper.*

3.2.2 Celostna prometna strategija

Mestna občina Koper je dne 25.5.2017 sprejela Celostno prometno strategijo Mestne občine Koper, katere namen je zagotoviti boljšo dostopnost in mobilnost vseh prebivalcev občine, ter spodbuditi uravnotežen razvoj vseh načinov mobilnosti. Strategija temelji na konceptu zelene hierarhije mobilnosti, ki prednostno upošteva pešce, posebna pozornost je namenjena funkcionalno oviranim osebam. Sledijo druga nemotorizirana prevozna sredstva, kot so kolesa, rolerji, skiroji, nato različna sredstva javnega prevoza, na dnu piramide pa je uporaba osebnega avtomobila in tovorni promet. Osrednja cilja celostnega prometa sta dostopnost in mobilnost.

Celostna prometna strategija Mestne občine Koper predvideva 5 strateških stebrov načrtovanja, in sicer:

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

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

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

3.2.3 Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (v nadaljnjem besedilu: Prostorska strategija) je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Podaja okvir za prostorski razvoj na celotnem ozemlju države in postavlja usmeritve za razvoj v evropskem prostoru. Določa zasnovo urejanja prostora, njegovo rabo in varstvo. Prostorska strategija izhaja iz upoštevanja družbenih, gospodarskih in okoljskih dejavnikov prostorskega razvoja. V skladu z načelom vzdržnega prostorskega razvoja, ki je njeno temeljno načelo, prostorska strategija uveljavlja smotrno rabo prostora ter varnost življenja in dobrin. Poudarja prizadevanja za ohranitev prepoznavnosti prostora in krepitev identitete Slovenije ter njenih lokalnih oziroma regionalnih identitet, kar v razmerah evropske konkurence ponuja primerjalne prednosti.

Ob poštevanju izhodišč so cilji prostorskega razvoja opredeljeni z namenom razreševanja obstoječih in pričakovanih prostorskih problemov v Sloveniji ter preusmeritve negativnih teženj in doseganja večje stopnje urejenosti v prostoru, in so sledeči:

- racionalen in učinkovit prostorski razvoj;
- razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij;
- večja konkurenčnost slovenskih mest v evropskem prostoru;

- kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij;
- skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi;
- medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij;
- povezanost infrastrukturnih omrežij z evropskimi infrastrukturnimi sistemi ter navezovanje na mednarodna telekomunikacijska omrežja;
- preudarna raba naravnih virov;
- prostorski razvoj usklajen s prostorskimi omejitvami;
- kulturna raznovrstnost kot temelj nacionalne prostorske prepoznavnosti;
- ohranjanje narave;
- varstvo okolja.

V poglavju 2.1 je predstavljen razvoj pametne infrastrukture med katerim pod točko 2.1.6 navaja tudi javni potniški promet in prometna vozlišča za javni potniški promet, in sicer:

- Javni potniški promet na državni, regionalni in lokalni ravni se razvija v logistično povezan sistem. Razvoj celotnega sistema javnega potniškega prometa se razvija v kombinaciji med letalskimi, tirnimi, cestnimi in pomorskimi prevozi, s poudarkom na železniškem javnem potniškem prometu v smereh V. in X. prometnega koridorja skozi Slovenijo.
- Za hitrejši razvoj javnega potniškega prometa in kvalitetnejše prevozne usluge se razvija sistem potniških terminalov in se postajališča različnih prevoznih sistemov javnega potniškega prometa logistično povezuje. Regionalna središča se skladno z razvojem poselitve razvija v prometna vozlišča za javni potniški promet.
- S pospešenim razvojem javnega potniškega prometa se izboljšuje dostopnost z javnimi prometnimi sredstvi do središč regionalnega pomena. Prometni sistemi javnega potniškega prometa v urbanih območjih morajo biti učinkovito povezani v sistem javnega potniškega prometa regionalnega, nacionalnega in mednarodnega pomena, zato se v širših mestnih območjih naselja povezuje s sistemov primestnega železniškega prometa.
- Soodvisno z razvojem poselitve se prednostno in povezano razvija vse oblike javnega potniškega prometa v tako imenovani prometni sistem »vlak-bus« v povezavi s parkirišči in kolesarskimi potmi z namenom, da se omogoči sistem »parkiraj in bodi peljan«. V priobalnem območju se pospešuje razvoj javnega pomorskega potniškega prometa. V ožjih urbanih in lokalnih območjih se ob izboljšanju integriranega javnega potniškega prometa spodbuja tudi razvoj nemotoriziranega prometa kot sta kolesarjenje in pešačenje. V prometnih vozliščih se razvija potniška prometna vozlišča, ki bodo prostorsko ločena od tovornih prometnih terminalov.

Predmetna investicija je usklajena s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, saj omogoča povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture. Predvideva namreč vzpostavitev parkirišča P+R, t.j. površin za mirujoči promet z navezanostjo na javni potniški promet.

3.2.4 Strategija razvoja prometa v RS

Vlada republike Slovenije je na svoji 48. redni seji dne 29. 7. 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (v nadaljnjem besedilu: Strategija) in Okoljsko

poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (sklep št.: 37000-3/2015/8).

V poglavju 3.2.2 Strategija predstavlja trajnostno mobilnost in sicer poudarja, da je trenutni položaj glede trajnostne mobilnosti in uporabe javnega potniškega prometa (JPP) v Sloveniji slab, zato je izvajanje ukrepov, ki vodijo k trajnostni mobilnosti v obdobju 2014– 2020, ena od glavnih prednostnih nalog Ministrstva za infrastrukturo. Z uvajanjem trajnostne mobilnosti na vseh ravneh se želi pomembno prispevati k zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora na urbanih območjih in prometne varnosti ter povečanju mobilnosti prebivalstva z odmaknjenih območij. Slovenija si prizadeva za trajnostno mobilnost zato, da se ta trend obrne z zagotovitvijo dostopnosti z javnimi prevoznimi sredstvi oz. zagotavljanjem pogojev za trajnostno mobilnost, ki vključuje tudi pešačenje in kolesarjenje. Za izboljšanje javnega potniškega prometa se bo uveljavil razvoj celostne trajnostne in dostopne mobilnosti v mestih, uvedene bodo napredne tehnologije za učinkovitejše spremljanje in upravljanje tega prometa. Sinergije z zgraditvijo infrastrukture bodo zagotovljene z izborom tistih projektov/ukrepov, ki bodo kazali največje sinergijske učinke na ravni kazalnikov onesnaženosti (zrak) in mobilnosti (potniški km).

Poleg ustreznih infrastrukturnih pogojev za delovanje integriranega javnega potniškega prometa se bo treba lotiti celovitih rešitev z uporabo smernic za izdelavo celostnih prometnih strategij. Ukrepi, ki jih je Ministrstvo za infrastrukturo predlagalo za izvajanje z razpoložljivimi sredstvi EU (KS in ESRR), se bodo predvidoma pripravljali in vodili na Ministrstvu za infrastrukturo.

Upravičenci do sredstev za trajnostno mobilnost bodo predvidoma Ministrstvo za infrastrukturo, lokalne skupnosti in osebe zasebnega prava, instrumenta za določitev upravičencev pa javni razpis in neposredna potrditev operacije.

Ukrepi bodo nadaljevanje in smiselna izpopolnitev projektov, ki se že izvajajo (povezovanje javnega potniškega prometa, projekti P + R – parkiraj in se pelji), s tem da se trajnostni mobilnosti za obdobje 2014–2020 namenja višja kvota sredstev Kohezijskega sklada in sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj, hkrati pa se širi nabor ukrepov.

Predmetna investicija je usklajena s Strategijo razvoja prometa v RS, saj bo izvedba investicije prispevala k zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora na urbanih območjih in prometne varnosti ter povečanju mobilnosti prebivalstva z odmaknjenih območij.

3.2.5 Operativni program za izvajanje kohezijske politike v programskem obdobju 2014 - 2020

Enoten Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014 - 2020 je strateški izvedbeni dokument, ki bo podlaga za črpanje 3,2 milijarde evrov razpoložljivih sredstev iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), Evropskega socialnega sklada (ESS) in Kohezijskega sklada (KS) v obdobju 2014-2020. Dokument je 15. decembra 2014 potrdila Evropska komisija. Evropska komisija je opredelila 11

tematskih ciljev, znotraj katerih lahko države članice financirajo ukrepe evropske kohezijske politike in z njimi prispevajo k skupnemu doseganju ciljev Strategije EU 2020.

V okviru četrtega tematskega cilja "trajnostna raba, proizvodnja energije in pametna omrežja" bodo podprte naslednje prednostne naložbe:
- podpora energetski učinkovitosti in uporabi obnovljivih virov energije v javni infrastrukturi vključno v javnih stavbah in stanovanjskem sektorju,
- spodbujanje proizvodnje in distribucije energije, ki izvira iz obnovljivih virov,
- razvoj in uporaba pametnih distribucijskih sistemov, ki delujejo pri nizkih in srednjih napetostih,
- spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za mestna območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi.

Predmetna investicija je usklajena z Operativnim programom za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020, in sicer s prednostno osjo 4: "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 mestna območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi" in njenim specifičnim ciljem razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Ukrepi, ki jim je podpora namenjena v okviru prednostne naložbe

V okviru prednostne naložbe so podpore namenjene aktivnostim, ki zmanjšujejo vplive osebnega prometa na kakovost zraka in uravnavajo naraščajoče potrebe po mobilnosti z izboljšavami na področju trajnostne mobilnosti, kar prispeva k večji kakovosti bivanja. Naložbe v trajnostno urbano mobilnost bodo sledile celostnemu pristopu in temeljile na celostnem konceptu mobilnosti za mesta ali funkcionalna urbana območja, ki pokrivajo vse relevantne načine mobilnosti (hoja, kolesarjenje, uporaba JPP in drugih alternativnih oblik trajnostne mobilnost) in ukrepe za njihovo spodbujanje. To predstavlja celosten koncept tehničnih, političnih in mehkih ukrepov, ki izboljšujejo uspešnost in stroškovno učinkovitost naložbe. Vse naložbe, ki so predlagane za podporo iz ESRR in KS za prednostno naložbo, so določene v členu 5(4) Uredbe (EU) št. 1301/2013 in členu 4(a)(v) Uredbe ((EU) št. 1300/2013 in bodo vključene v celostne prometne strategije, ki bodo povezane z načrti za kakovost zraka ter strategijami trajnostnega razvoja za mestna območja. Za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in manjše emisije PM10 iz prometa v urbanih območjih in njihovem širšem zaledju se bodo za mesta in regije izdelale celostne prometne strategije (Sustainable Urban Mobility Plan), s katerimi bodo definirani prioritetni ukrepi trajnostne mobilnosti na nivoju občine ali regije, ki se bodo financirali iz KS in ESRR. Slovenske smernice za izdelavo celostnih prometnih strategij so skladne s smernicami Evropske komisije (Guidelines: Developing and implementig a sustainable urban mobility plan) in prilagojene slovenskim razmeram, za katere so značilne majhna in srednje velika mesta.

Predvideni ukrepi, ki se bodo izvajali na podlagi izdelanih celostnih prometnih strategij na nivoju občin ali regij, so:

- ureditev varnih dostopov do postaj in postajališč JPP, ureditev stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, sistem P+R, postajališča JPP, pločniki, kolesarske steze. Te naložbe so predvidene v manjšem obsegu kot dopolnitev vrzeli v obstoječih infrastrukturnih omrežjih za trajnostno mobilnost v mestih.
- poleg ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost se bodo oblikovali in izvajali ustrezni ukrepi upravljanja mobilnosti kot so:
    - Ukrepi trajnostne parkirne politike, ki pomenijo celovit pristop na ravni parkiranja v nekem mestu, kar pomeni, da z omejevanjem parkiranja v mestnih središčih, finančno politiko dražjega parkiranja v centrih in cenejšega parkiranja na obrobju mest ter sistemom P + R upravljajo količino prometa v mestih.
    - Izdelava mobilnostnih načrtov: različne institucije si glede na specifiko prostora v katerem se nahajajo, potovalnih navad zaposlenih in možnostih trajnostnega prihoda na delo in šolo, izdelajo lasten mobilnostni načrt ter med zaposlenimi spodbujajo spreminjanje potovalnih navad.
    - Omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebni promet: mesto določi omejitev vstopa osebnih vozil v širša oziroma ožje prometne središče na osnovi različnih kriterijev, kot so npr. emisijski standardi vozil (okoljske cone) ali zapore določenih območij.
    - Zelena mestna logistika: mesta bodo določila politiko na področju dostave blaga, ki bo določal skladnost dostavnih vozil z okoljskimi standardi, časovna okna dostave ter bo spodbujal alternativne rešitve glede na specifiko prostora v mestnih središčih.
    - Uporaba sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti: na voljo so številni mehanizmi kot npr. spremljanje vozil v realnem času s prikazovalniki na postajališčih JPP, informacijski portali za potnike z možnostjo uporabe mobilnih telefonov, ipd.
    - Izobraževalno ozaveščevalne dejavnosti o trajnostni mobilnosti bodo usmerjene na različne ciljne skupine, od vrtcev, osnovnih šol, srednjih šol, študentske populacije do odraslih voznikov avtomobilov in različne strokovne javnosti.

Ukrepi spodbujanja javnega potniškega prometa v mestih in z njimi povezanih funkcionalnih urbanih območjih bodo omogočala preusmeritev individualnih prevozov v javni potniški promet in pomembno prispevali k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov in delcev v ozračje. Na področju ukrepov trajnostne mobilnosti se bo sledilo zavezam nastajajočega Operativnega programa zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 za področje prometa.

Predmetna investicija je usklajena z Operativnim programom za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020, in sicer s prednostno osjo 4: "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 mestna območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi" in njenim specifičnim ciljem razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih. Z izvedbo investicije se bo povečana učinkovitost javnega potniškega prometa in ostalih oblik trajnostne mobilnosti, kar bo prispevalo k boljši kakovosti zraka, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora v

urbanih območjih ter povečanju prometne varnosti. Izboljšala se bo raba prostora in urbanega okolja, kakovost javnih površin, saniralo se bo degradirano območje, povečala se bo kakovost življenja v mestu, reaktivirana bo slabo izkoriščena površina znotraj mesta, ustvarjeni bodo pogoji za razvoj gospodarskih in družbenih dejavnosti ter povečana privlačnost urbanega okolja.

Tabela 6: 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 7: Prispevek projekta k doseganju kazalnika rezultata OP

ID	**Kazalnik rezultata**	**Pisna utemeljitev**
4.22	Delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom	Mestna občina Koper razpolaga s podatki o številu potnikov v mestnem javnem potniškem prometu. V preteklih letih se je že veliko truda vložilo v celovit izgled vozil vključenih v omrežje, sedaj se nadaljuje s celovito ureditvijo podobe avtobusnega vozlišča javnega potniškega prometa, ki je bilo v preteklih letih zelo zanemarjeno in je ustrezalo le minimalnim standardom. Ocenjuje se, da bo izgradnja nove parkirne hiše P+R bistveno pripomogla k prepoznavnosti in uporabi JPP kot kvalitetne in okolju sprejemljive alternative avtomobilskemu prometu. Izvedba predmetne investicije bo prispevala k spremembi navad določenega deleža prebivalcev Kopra (št. preb. 51.828), da se bodo namesto z osebnim avtomobilom peljali z javnim potniškim prometom.
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 osebnih motornih prevoznih sredstev, razdalj, ki jih te osebe sedaj prevozijo, vse ponderirano s faktorji za izračun emisij CO2 iz motornih prevoznih sredstev.

3.2.6 Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov

Slovenija podpira mednarodno vizijo preprečiti nevarne posledice podnebnih sprememb in zadržati rast globalne temperature pod mejo 2 °C. Aktivno bo prispevala k uresničevanju te vizije s prehodom na gospodarstvo, katerega rast ne bo temeljila na povečani rabi naravnih virov in energije, ampak bo z učinkovitostjo in inovacijami zmanjševala emisije toplogrednih plinov, izboljševala konkurenčnost ter spodbujala rast in zaposlenost.

Cilj Slovenije do leta 2020 je, da se emisije toplogrednih plinov ne bodo povečale za več kakor 4 % glede na leto 2005 oziroma da bodo leta 2020 manjše od vrednosti 12.117 kt CO2 ekv. Obveznost zmanjšanja emisij toplogrednih plinov se ne nanaša na obdobje do leta 2020, ampak ima Slovenija tudi pravno obvezujoče letne cilje, saj emisije toplogrednih plinov v obdobju 2013−2020 ne smejo biti večje od ciljnih letnih emisij določenih z linearno trajektorijo do cilja v letu 2020. Od leta 2015 dalje bodo izračuni emisij toplogrednih plinov upoštevali vrednost potenciala globalnega segrevanja iz 4. Poročila Medvladnega foruma o podnebnih spremembah (IPCC), kar posledično pomeni, da bo potrebno ustrezno uskladiti izračune absolutnih letnih obveznosti zmanjšanja emsij toplogrednih plinov.

Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 je izvedbeni načrt ukrepov za doseganje pravno obvezujočega cilja Slovenije za zmanjšanje emisij TGP do leta 2020 iz podnebno energetskega paketa po Odločbi 2009/406/ES.

OPTGP 2020 se zato osredotoča na ukrepe na področjih oz. sektorjih, ki pomenijo največje deleže v emisijah toplogrednih plinov, to so energetska sanacija stavb, emisije iz prometa, kmetijstva in emisije toplogrednih plinov ter pri ravnanju z odpadki.

Ključni sektor pri doseganju državnih ciljev do leta 2020 je promet. Ukrepi na tem področju bodo usmerjeni v obvladovanje emisij toplogrednih plinov, zato sta ključna krepitev aktivnosti in dosledno izvajanje ukrepov, zlasti pa:

- promocija in konkurenčnost javnega potniškega prometa;
- spodbujanje trajnostnega tovornega prometa;
- povečanje energetske učinkovitosti cestnih motornih vozil in
- spodbujanje nemotoriziranih oblik prometa.

Doslej sprejeti ukrepi so nadgrajeni s spremembami sistema koncesij, cenovne politike in sistema subvencioniranja v javnem potniškem prometu ter s spremembami sistema povračila za prevoz na delo in povračila potnih stroškov. Ključna bo tudi postopna ukinitev subvencij za rabo goriva/vračila trošarine v povezavi z uveljavljanjem novih ukrepov: shemo prostovoljnih obveznosti in finančnih spodbud za povečanje učinkovitosti rabe energij.

Predmetna investicija je usklajena z Operativnim programom zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, saj bo s predvideno investicijo zmanjšala rabe goriv v prometu s tem pa zmanjšala emisije drugih škodljivih snovi v zrak, kar bo posredno pozitivno vplivalo na zdravje. Zmanjšuje se odvisnost od uvoza goriv. Spodbujanje javnega prometa pozitivno vpliva na rabo prostora, zlasti urbanega in prometno varnost.

4 PREDSTAVITEV IN OPIS VARIANT INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER IZBOR OPTIMALNE VARIANTE

4.1 Varianta ''brez'' investicije

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

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

4.2 Varianta ''z'' investicijo

Varianta "z" investicijo pomeni, da se gradnja parkirne hiše P+R Sonce v Kopru izvede. Z izvedbo investicije se pridobijo nove površine za mirujoči promet s tesno povezanostjo z javnim potniškim prometom. Investicija bo zmanjšala potrebo po rabi osebnega vozila, skrajšala dolžine poti, opravljene z osebnimi vozili, zmanjšala število vozil v mestnih središčih, optimizirala stroške prevoza in s tem pospešila razvoj javnega potniškega prometa. Prebivalcem se bo ponudila možnost za prestopanje iz osebnih vozil na trajnostno naravnane, energetsko učinkovite in čistejše oblike prevoza.

Posledično se bo zmanjšala onesnaženost okolja z izpušnimi plini, kar bo pripomoglo k doseganju boljših pogojev za bivanje prebivalcev mesta Koper in bistveno povečalo atraktivnost urbanih območij.

Projekt bo podpiral učinkovitejše delovanje sistema javnega potniškega prometa za povečanje deleža potnikov javnega potniškega prometa.

4.2.1 Zasnova parkirne hiše P+R[1]

4.2.1.1 Umestitev v prostor

Postavitev stavbe v prostor upošteva mikrolokacijska izhodišča PUP-a za umeščanje objektov, in sicer je stavba znotraj opredeljenih gradbenih mej.

Izhodiščni tlorisni gabarit stavbe meri 136 × 33 m, ki se glede na raster nosilne konstrukcije in izvedbo fasadnega ovoja lahko spreminja.

Upoštevane so obstoječe/predvidene ureditve obodnih cest, vključno s kolesarskimi in peš površinami ter spremljajočo zasaditvijo.

[1] Povzeto po Elaboratu Prostorska urbanistična preveritev: Garažna hiša P+R ob Vzhodni vpadnici v Kopru, ki jo je marca 2019 izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o..

Odmiki stavbe od parcelnih mej, sosednjih objektov in ureditev zagotavljajo ustrezne svetlobne, higienske, funkcionalno-tehnične, požarno varstvene pogoje nove gradnje in sosednjih površin.

4.2.1.2 Funkcionalna zasnova stavbe

Priključek parkirne hiše na cestno omrežje je predviden s stranskega kraka Ankaranske ceste. Izhodiščni predlog priključka je po načelu desno-desno. Priključek je predviden na cestni odsek med dvema krožiščema v medsebojni razdalji cca 180 m, s čimer je zagotovljeno ustrezno napajanje za dostop in izvoz iz garaže. Lokacija novo predlaganega priključka je v oddaljenosti cca 50 m od krožišča na Vzhodni vpadnici.

Priključek se nadaljuje v dostopno cesto, ki je umeščena ob stransko fasado parkirne hiše. Dostopna cesta je predvidena v maksimalni dolžini 55 m (do postavitve vstopne zapornice), kar omogoča čakalno površino za cca 8 avtomobilov za vstopanje in izstopanje iz parkirne hiše.

Dopustni višinski gabarit pozidave znaša 24 m (po PUP), kar omogoča etažnost stavbe P+3 in skupno izrabo petih (5) etaž za parkiranje, vključno s povozno streho.
Možna je izvedba stavbe kot betonska ali jeklena konstrukcija.

4.2.1.3 Izhodiščna zmogljivost parkirne hiše

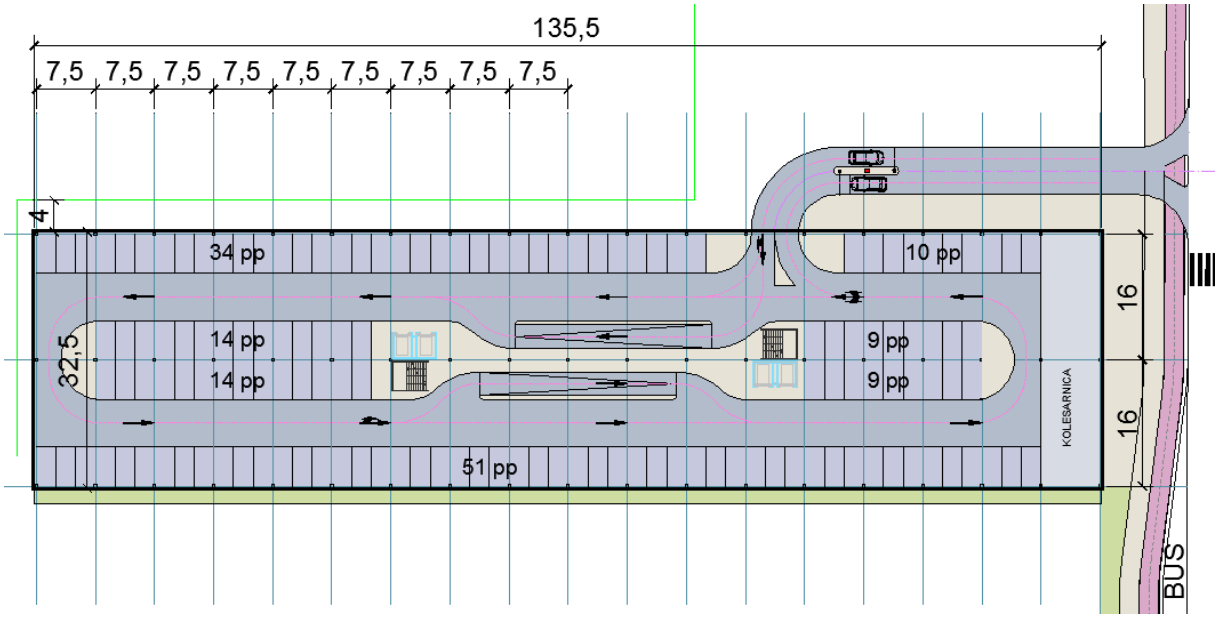
V pritlični etaži variantne rešitve je predvideno 140 parkirnih prostorov, v ostalih etažah pa 160. Za predmetno investicijo se načrtuje:

P+2	3 etaže	460 PM

Zagotovljene bodo parkirne površine za funkcionalno ovirane osebe.

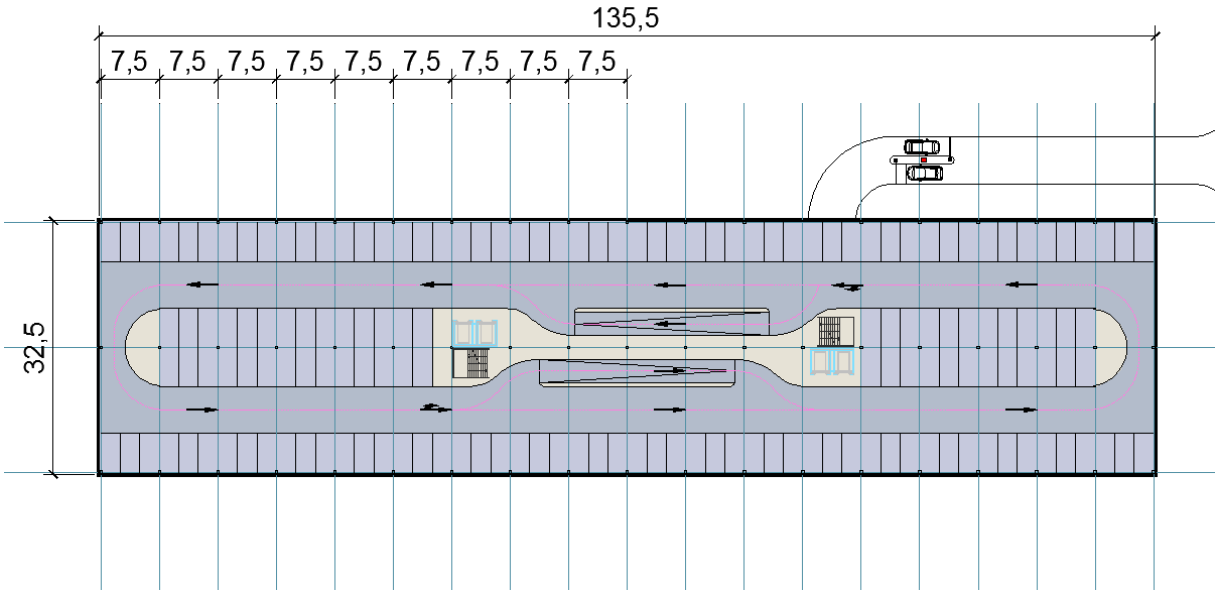
Parkirne etaže medsebojno povezujejo enosmerne rampe (ločeno za vzpenjanje in spuščanje), ki omogočajo optimalno kroženje in vodenje prometa po garaži.

Slika 5: Tloris pritlične etaže



Vir: Prostorska urbanistična preveritev: Garažna hiša P+R ob Vzhodni vpadnici v Kopru, ki jo je marca 2019 izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o..

Slika 6: Tloris karakteristične etaže



Vir: Prostorska urbanistična preveritev: Garažna hiša P+R ob Vzhodni vpadnici v Kopru, ki jo je marca 2019 izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o..

V sklopu stavbe bodo vgrajena vertikalna komunikacijska jedra s stopnišči in dvigali za vertikalno komunikacijo pešcev. V pritličju stavbe se uredi javna izposojevalnica mestnih koles. Za intermodalno vključitev parkirne hiše v prometno omrežje mesta je nujno treba prilagoditi trase linije mestnega avtobusa in temu primerno preučiti potrebne prilagoditve cestnih ureditev (nove avtobusne postaje, prehodi za pešce, dograditev mreže kolesarskih stez in pločnikov ipd.).

4.3 Izbor optimalne variante

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

Z izvedbo variante "z" investicijo se bo spodbudila uporaba javnega potniškega prometa, optimizirala stroške prevoza ter posledično zmanjšala uporabo in s tem število osebnih avtomobilov v mestu, kar pomeni da se bo zmanjšalo onesnaževanje okolja. Že samo s tega vidika je veliko boljša varianta "z" investicijo.

Varianta "z" investicijo pomeni doseganje zastavljenih ciljev ter je ekonomsko upravičena, saj so z vidika zmanjšanja prometnih in urbanih okoljskih obremenitev ti ukrepi nujni.

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

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

5.1 Opredelitev vrste investicije

Investicija zajema gradnjo parkirne hiše P+R Sonce v Kopru, s katero bo Mestna občina Koper vzpostavila in spodbudila učinkovit sistem javnega potniškega prometa, s tem posledično prebivalcem ponudila možnost za prestopanje iz osebnih vozil na trajnostno naravnane, energetsko učinkovite in čistejše oblike prevoza ter povečala atraktivnost urbanega območja.

5.2 Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah

5.2.1 Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah

Tabela 8: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah (marec/junij 2019)

Zap.št.	Opis	Vrednost brez DDV	Znesek nepovračljivega DDV	Vrednost z nepovračljivim DDV
1.	Izdelava investicijske dokumentacije	7.000,00 €	0,00 €	7.000,00 €
2.	Stroški natečaja	35.000,00 €	0,00 €	35.000,00 €
3.	Izdelava projektne dokumentacije	100.000,00 €	0,00 €	100.000,00 €
4.	Gradnja	5.200.000,00 €	0,00 €	5.200.000,00 €
5.	Nadzor (1,2 % gradnje)	62.400,00 €	0,00 €	62.400,00 €
6.	Ostalo (priključki, tehnični pregled…)	10.000,00 €	0,00 €	10.000,00 €
Vrednost investicije z nepovračljivim DDV		**5.414.400,00 €**	**0,00 €**	**5.414.400,00 €**
Znesek povračljivega DDV			*1.191.168,00 €*	
Vrednost investicije s celotnim DDV - informativno				6.605.568,00 €

Mestna občina Koper ima pri predmetni investiciji pravico do odbitka vstopnega DDV v celoti, saj se bo parkirna hiša predala v najem Marjetici Koper, d.o.o.-s.r.l..

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

	Upravičeni stroški	**Neupravičeni stroški**
Izdelava investicijske dokumentacije	6.000,00 €	1.000,00 €
Stroški natečaja	35.000,00 €	0,00 €
Izdelava projektne dokumentacije	100.000,00 €	0,00 €
Gradnja	5.200.000,00 €	0,00 €
Nadzor	62.400,00 €	0,00 €
Ostalo (priključki, tehnični pregled…)	10.000,00 €	0,00 €
DDV	0,00 €	0,00 €
Skupaj	**5.413.400,00 €**	**1.000,00 €**

Vrednost investicijskega projekta oz. višina investicijskih stroškov po stalnih cenah znaša 5.414.400,00 €. Neupravičen strošek investicije predstavljajo stroški nastali pred datumom sklepa o potrditvi DIIP (izdelava DIIP). Med upravičene stroške[2] pa spadajo vsi ostali stroški v višini 5.413.400,00 €.

5.2.2 Predračunska vrednost investicije po tekočih cenah

Vrednost investicije po tekočih cenah je preračunana na osnovi podatkov o predvideni inflaciji v skladu s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj, ki jo je marca 2019 izdelal UMAR; le-ta napoveduje za leto 2019 1,6 %, za leto 2020 1,9 % ter za leto 2021 2,2 % povprečno inflacijsko stopnjo.

Tabela 10: Predračunska vrednost investicije po tekočih cenah

Zap.št.	**Opis**	**Vrednost brez DDV**	**Znesek nepovračljivega DDV**	**Vrednost z nepovračljivim DDV**
1.	Izdelava investicijske dokumentacije	7.123,70 €	0,00 €	7.123,70 €
2.	Stroški natečaja	35.279,66 €	0,00 €	35.279,66 €
3.	Izdelava projektne dokumentacije	101.806,13 €	0,00 €	101.806,13 €
4.	Gradnja	5.369.992,14 €	0,00 €	5.369.992,14 €
5.	Nadzor (1,2 % gradnje)	64.439,91 €	0,00 €	64.439,91 €
6.	Ostalo (priključki, tehnični pregled…)	10.379,53 €	0,00 €	10.379,53 €
Vrednost investicije z nepovračljivim DDV		**5.589.021,07 €**	**0,00 €**	**5.589.021,07 €**
Znesek povračljivega DDV			*1.229.584,63 €*	
Vrednost investicije s celotnim DDV - informativno				6.818.605,70 €

[2] Upravičeni stroški so stroški, ki so z operacijo neposredno povezani, so potrebni za njeno izvajanje, so v skladu s cilji operacije in smernicami za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih.

Tabela 11: Predračunska vrednost investicije po tekočih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške

	Upravičeni stroški	**Neupravičeni stroški**
Izdelava investicijske dokumentacije	6.121,05 €	1.002,65 €
Stroški natečaja	35.279,66 €	0,00 €
Izdelava projektne dokumentacije	101.806,13 €	0,00 €
Gradnja	5.369.992,14 €	0,00 €
Nadzor	64.439,91 €	0,00 €
Ostalo (priključki, tehnični pregled…)	10.379,53 €	0,00 €
DDV	0,00 €	0,00 €
Skupaj	**5.588.018,42 €**	**1.002,65 €**

Vrednost investicijskega projekta oz. višina investicijskih stroškov po tekočih cenah znaša 5.589.021,07 €. Neupravičen strošek investicije predstavljajo stroški nastali pred datumom sklepa o potrditvi DIIP (izdelava DIIP) v skupni višini 1.002,65 €. Med upravičene stroške pa spadajo vsi ostali stroški v višini 5.588.018,42 €.

5.3 Osnova za določitev vrednosti investicije

Osnova oz. izhodišče za oceno investicijske vrednosti za gradnjo je Elaborat Prostorska urbanistična preveritev: Garažna hiša P+R ob Vzhodni vpadnici v Kopru, ki jo je marca 2019 izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o..

Ostali stroški so ocenjeni na podlagi dosedanjih izkušenj primerljivih postopkov javnih naročil.

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

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

1. Elaborat Prostorska urbanistična preveritev: Garažna hiša P+R ob Vzhodni vpadnici v Kopru, PS Prostor d.o.o., marec 2019.
2. Trajnostna urbana strategija mesta Koper, dostopna na: file:///C:/Users/Uporabnik/Downloads/TUS%20Koper%20FEB%202016%20(1).pdf
3. Celostna prometna strategija Mestne občine Koper, dostopna na: http://pic.harphasea.si/CPS_MOK/datoteke/CPS_MOK_2017.pdf
4. Strategija prostorskega razvoja Slovenije, dostopna na: http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/sprs_slo.pdf.
5. 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.
6. Operativni program za izvajanje kohezijske politike v programskem obdobju 2014 – 2020, dostopen na: http://www.energetika-portal.si/dokumenti/strateski-razvojni-dokumenti/operativni-program-za-izvajanje-evropske-kohezijske-politike/.
7. Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, dostopen na: http://www.energetika-portal.si/dokumenti/strateski-razvojni-dokumenti/operativni-program-ukrepov-zmanjsanja-emisij-tpg/.
8. Merila in kriteriji za določitev degradiranih urbanih območij (DUO 2), Fakulteta za arhitekturo, september 2016.
9. SURS, dostopen na: http://www.stat.si/statweb.
10. Atlas okolja, dostopen na: http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso.
11. E-Prostor, dostopen na: http://www.e-prostor.gov.si/.
12. Pomladanska napoved gospodarskih gibanj UMAR, marec 2019.

6.2 Opis lokacije

Parkirna hiša je umeščena na SV del kareja med Ferrarsko cesto, Vzhodno vpadnico in Ankaransko vpadnico. Kare v obstoječem stanju predstavlja delno zazidano območje, v pretežni meri pa je namenjeno parkiriščem.

Razpoložljivo zemljišče za umestitev parkirne hiše je na delu parcele št. 1567/33, k.o. Koper. Zemljišče meri 5.400 m2 in je členjene pravokotne oblike. Z južne strani meji na javno mestno cesto. V neposredni bližini se na križanju stranskih omenjenih odsekov Ankaranske ceste nahaja krožišče.

Slika 7: Lokacija

Vir: Atlas okolja, dostopen na: http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso.

Tabela 12: Podatki o parceli

Katastrska občina	Parcela številka	Dejanska raba	Namenska raba	Lastnik
Koper	1567/33	Pozidano zemljišče	Območja centralnih dejavnosti	Mestna občina Koper

Vir: E-Prostor, dostopen na: http://www.e-prostor.gov.si/.

Stavba parkirne hiše je v prostor umeščena in zasnovana ob upoštevanju izhodišč in določil veljavnega prostorskega izvedbenega akta, in sicer Prostorskih ureditvenih pogojev za posege v prostor na območju mestnega jedra Koper z vplivnim območjem (Ur.obj., št. 29/91, Uradni list RS št. 16/07, 39/07, 65/10, 14/11, 18/14, 76/15, 43/17,

41/18, 69/18. Poleg tega upošteva obstoječe in načrtovane prostorske in prometne ureditve konkretnega prostora tj. obodnih mestnih ulic na katere se prostorsko in funkcionalno navezuje.

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

6.3.1 Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta "z" investicijo

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

Tabela 13: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta za varianto "z" investicijo

Aktivnosti	**Začetek**	**Zaključek**
Izdelava Prostorske urbanistične preveritve	marec 2019	
Izdelava in potrditev DIIP	junij 2019	julij 2019
Vloga za pridobitev nepovratnih sredstev	oktober 2019	oktober 2019
Objava javnega projektnega natečaja	julij 2019	november 2019
Pogajanja za izbiro izvajalca projektiranja	december 2019	december 2019
Sklenitev pogodbe za projektiranje	december 2019	december 2019
Izdelava Idejne zasnove za pridobitev projektnih in drugih pogojev (IZP) in projektne dokumentacije za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja (DGD)	december 2019	marec 2020
Izdelava predinvesticijske zasnove (PIZ)	april 2020	maj 2020
Pravnomočno gradbeno dovoljenje	marec 2020	junij 2020
Izdelava projektne dokumentacije za izvedbo gradnje (PZI)	junij 2020	julij 2020
Izdelava investicijskega programa (IP)	marec 2020	april 2020
Razpis za izbiro izvajalca del	julij 2020	avgust 2020
Podpis pogodbe za izvedbo	september 2020	september 2020
Izvedba del	september 2020	julij 2021
Nadzor izvedbe	september 2020	julij 2021
Tehnični pregled in odprava pomanjkljivosti	**marec 2021**	**julij 2021**
Pridobitev uporabnega dovoljenja ter pričetek rednega delovanja	**maj 2021**	**avgust 2021**

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

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

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

Tabela 14: Specifikacija investicijskih stroškov in dinamika financiranja po stalnih cenah

Zap.št.	Dinamika financiranja po stalnih cenah	2019	2020	2021	Skupaj
1.	Izdelava investicijske dokumentacije	1.000,00 €	6.000,00 €	0,00 €	7.000,00 €
2.	Stroški natečaja	35.000,00 €	0,00 €	0,00 €	35.000,00 €
3.	Izdelava projektne dokumentacije	0,00 €	100.000,00 €	0,00 €	100.000,00 €
4.	Gradnja	0,00 €	1.560.000,00 €	3.640.000,00 €	5.200.000,00 €
5.	Nadzor	0,00 €	18.720,00 €	43.680,00 €	62.400,00 €
6.	Ostalo (priključki, tehnični pregled…)	0,00 €	0,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €
SKUPAJ		**36.000,00 €**	**1.684.720,00 €**	**3.693.680,00 €**	**5.414.400,00 €**

Tabela 15: Specifikacija investicijskih stroškov in dinamika financiranja po tekočih cenah

Zap.št.	Dinamika financiranja po tekočih cenah	2019	2020	2021	Skupaj
1.	Izdelava investicijske dokumentacije	1.002,66 €	6.121,04 €	0,00 €	7.123,70 €
2.	Stroški natečaja	35.279,66 €	0,00 €	0,00 €	35.279,66 €
3.	Izdelava projektne dokumentacije	0,00 €	101.806,13 €	0,00 €	101.806,13 €
4.	Gradnja	0,00 €	1.601.969,16 €	3.768.022,98 €	5.369.992,14 €
5.	Nadzor	0,00 €	19.223,63 €	45.216,28 €	64.439,91 €
6.	Ostalo (priključki, tehnični pregled…)	0,00 €	0,00 €	10.379,53 €	10.379,53 €
SKUPAJ		**36.282,32 €**	**1.729.119,96 €**	**3.823.618,79 €**	**5.589.021,07 €**

6.4 Varstvo okolja

Glede na predvideno zmogljivost parkirne hiše bo treba izvesti predhodni postopek za ugotovitev, če je za poseg treba izvesti presojo vplivov na okolje, ker bi lahko imel pomembne vplive na okolje (na podlagi Uredbe o vrstah posegov v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list. RS, št. 51/2014, 57/2015, 26/2017) (v nadaljevanju Uredba). V Prilogi 1 Uredbe je v razdelku G "Urbanizem in gradbeništvo" pod oznako G.II.2 opredeljeno, da je za "Parkirišče, garažno hišo ali avtobusno postajo za najmanj 100 vozil ali neto tlorisne površine najmanj 10.000 m^2" potrebna izvedba predhodnega postopka.

Investicijski projekt bo 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, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg in 84/18 – ZIURKOE) 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). Izvedba investicijskega projekta v okviru variante "z" investicijo bo imela pozitiven učinek na okolje.

6.5 Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Investitor predmetne investicije je Mestna občina Koper. Pripravo in izvedbo investicijskega projekta bo vodil investitor Mestna občina Koper v okviru obstoječih kadrovskih in prostorskih 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 in 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 so:

- usklajevati in spremljati izvedbo aktivnosti ter zagotoviti učinkovito izvedbo projekta v skladu s projektno in investicijsko dokumentacijo;
- izvesti javna naročila za izbor izvajalca;
- zagotoviti finančna sredstva za pokrivanje celotnega investicijskega projekta;
- 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 udeleženih 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 bodo vključeni v izvedbo projekta, je projekt izvedljiv. Kadri razpolagajo z ustreznimi strokovnimi znanji.

6.5.1 Kadrovska sposobnost javnega partnerja

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

Pri pripravi in izvedbi projekta bo sodelovala 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 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. energetsko 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 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, finance in računovodstvo, Občinski svet.

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

V nadaljevanju je predstavljena predvidena dinamika in viri financiranja. Glede na to, da v okviru variante "brez" investicije do investicijskih vlaganj ne bo prišlo in posledično ne prinaša investicijskih stroškov, zanjo ni potrebno izdelati finančne konstrukcije.

Pri tem pa je potrebno poudariti, da bo Mestna občina Koper kandidirala za pridobitev kohezijskih sredstev preko mehanizma CTN v prednostni naložbi 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"*.

V primeru pridobitve kohezijskih sredstev, se bodo zmanjšala lastna proračunska sredstva Mestne občine Koper za znesek nepovratnih sredstev.

Tabela 16: Dinamika in viri financiranja po stalnih cenah

Zap.št.	Dinamika financiranja po stalnih cenah	2019	2020	2021	Skupaj
1.	Izdelava investicijske dokumentacije	1.000,00 €	6.000,00 €	0,00 €	7.000,00 €
2.	Stroški natečaja	35.000,00 €	0,00 €	0,00 €	35.000,00 €
3.	Izdelava projektne dokumentacije	0,00 €	100.000,00 €	0,00 €	100.000,00 €
4.	Gradnja	0,00 €	1.560.000,00 €	3.640.000,00 €	5.200.000,00 €
5.	Nadzor	0,00 €	18.720,00 €	43.680,00 €	62.400,00 €
6.	Ostalo (priključki, tehnični pregled…)	0,00 €	0,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €
SKUPAJ		**36.000,00 €**	**1.684.720,00 €**	**3.693.680,00 €**	**5.414.400,00 €**
Viri financiranja po stalnih cenah					
Mestna občina Koper		**36.000,00 €**	**1.684.720,00 €**	**3.693.680,00 €**	**5.414.400,00 €**

Tabela 17: Dinamika in viri financiranja po tekočih cenah

Zap.št.	Dinamika financiranja po tekočih cenah	2019	2020	2021	Skupaj
1.	Izdelava investicijske dokumentacije	1.002,66 €	6.121,04 €	0,00 €	7.123,70 €
2.	Stroški natečaja	35.279,66 €	0,00 €	0,00 €	35.279,66 €
3.	Izdelava projektne dokumentacije	0,00 €	101.806,13 €	0,00 €	101.806,13 €
4.	Gradnja	0,00 €	1.601.969,16 €	3.768.022,98 €	5.369.992,14 €
5.	Nadzor	0,00 €	19.223,63 €	45.216,28 €	64.439,91 €
6.	Ostalo (priključki, tehnični pregled…)	0,00 €	0,00 €	10.379,53 €	10.379,53 €
SKUPAJ		**36.282,32 €**	**1.729.119,96 €**	**3.823.618,79 €**	**5.589.021,07 €**
Viri financiranja po tekočih cenah					
Mestna občina Koper		**36.282,32 €**	**1.729.119,96 €**	**3.823.618,79 €**	**5.589.021,07 €**

6.7 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oz. ekonomska upravičenost projekta

Temeljni namen investicije je:
- vzpostavitev učinkovitega sistema javnega potniškega prometa in spodbujanje njegove uporabe z izgradnjo območja parkiraj in pelji se,
- prebivalcem ponuditi možnost za prestopanje iz osebnih vozil na trajnostno naravnane, energetsko učinkovite in čistejše oblike prevoza,
- z razvojem čistih in trajnostnih oblik prevoza povečati atraktivnost urbanih območij, zmanjšanje števila osebnih vozil, ki obremenjujejo ulice in ceste ter z zmanjšanjem izpustov in hrupa dvigniti kvaliteto bivanja.

Koristi, ki jih izvedba predmetne operacije prinaša na družbenem področju:
- povečanje kakovosti življenja prebivalcev Mestne občine Koper,
- razvoj trajnostne urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v Mestni občini Koper,
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema.

Koristi, ki jih izvedba predmetne operacije prinaša na razvojno gospodarskem področju:
- razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe, s čemer bi se povečal tudi obisk tujih in domačih gostov.

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

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

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

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

Skladno s 4. členom zgoraj navedene Uredbe, je za investicijske projekte, ki presegajo vrednosti 2.500.000,00 € potrebno pripraviti
- Dokument identifikacije investicijskega projekta,
- Predinvesticijsko zasnovo ter
- Investicijski program.

Glede na predvidene usmeritve in vsebino, ki je podana v DIIP-u je vsekakor smiselno, da se nadaljuje z nadaljnjimi aktivnostmi na projektu in sicer se nadaljuje s pripravo spodaj navedene dokumentacije:
- Izdelava IZP in DGD,
- Gradbeno dovoljenje,
- Izdelava PZI
- Izdelava PIZ in IP,
- Razpisna dokumentacija in objava JN,
- Pogodba z izbranim izvajalcem.