



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTA' DI CAPODISTRIA

INVESTICIJSKI PROGRAM

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

za projekt

NAKUP NOVIH E AVTOBUSOV ZA PREVOZ POTNIKOV

Koper, junij 2019

ZELEN
IN PARTNERJI

INVESTITOR IN KONCEDENT

Naziv:	Mestna občina Koper
Naslov:	Verdijeva ulica 10, 6000 Koper - Capodistria
Telefon:	05 664 61 00
Elektronska pošta:	obcina@koper.si
Odgovorna oseba:	Aleš Bržan, župan
Podpis in žig odgovorne osebe:	
Skrbnik investicijskega projekta:	mag. Nataša Likar, podsekretar Urada za gospodarske javne službe in promet
Podpis vodje investicijskega projekta:	

IZDELOVALEC INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

Naziv:	Zelen in partnerji, d.o.o.
Naslov:	Prvomajska ulica 28a, 5000 Nova Gorica
Telefon:	05 333 46 16
E-mail:	info@zelen-partnerji.eu
Odgovorna oseba:	Urša Piculin Tancoš, direktorica
Podpis in žig odgovorne osebe:	
Odgovorna oseba za izdelavo IP:	Urša Piculin Tancoš
Podpis in žig odgovorne osebe za izdelavo IP:	

IZDELOVALEC PROJEKTNE DOKUMENTACIJE

Naziv:	/
Naslov:	/
Telefon:	/
Faks:	/
Elektronska pošta:	/
Odgovorna oseba projektanta:	/
Podpis in žig odgovorne osebe:	/
Odgovorni projektant:	/

KONCESIONAR

Naziv:	Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov d.o.o.
Naslov:	Kolodvorska 11, 6000 Koper
Telefon:	05 662 51 00
E-mail:	info@arriva.si
Odgovorna oseba:	Bo Erik Stig Karlsson, direktor

KAZALO

1. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	7
1.1. Investitor in koncedent	7
1.2. Izdelovalec investicijske in projektne dokumentacije	7
1.3. Koncesionar	7
1.4. Naročnik investicijske dokumentacije	8
1.5. Predstavitev koncedenta in koncesionarja	8
1.5.1. Investitor - Koncedent	8
1.5.2. Koncesionar	10
1.6. Namen in cilj investicijskega projekta	12
1.7. Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta	13
2. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	13
2.1. Cilji investicije	13
2.2. Spisek strokovnih podlag.....	15
2.3. Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire optimalne variante	15
2.3.1. Varianta »brez investicije«	15
2.3.2. Variante »z investicijo«	16
2.3.3. Utemeljitev izbire optimalne variante.....	16
2.4. Odgovorne osebe	17
2.5. Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije.....	17
2.6. Prikaz ocenjene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije.....	17
3. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU	18
3.1. Investitor in koncedent	18
3.2. Izdelovalec investicijske in projektne dokumentacije	18
3.3. Koncesionar	19
4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA TER USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIM RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI STRATEGIJ POSAMEZNIH PODROČIJ IN DEJAVNOSTI ...	19
4.1. Analiza obstoječega stanja	19
4.2. SWOT analiza.....	23
4.3. Usklajenost investicijskega projekta z državnim razvojnim dokumentom in drugimi razvojnimi dokumenti, usmeritvami skupnosti ter strategijami in izvedbenimi dokumenti strategij posameznih področij in dejavnosti.....	24
5. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI	27
6. TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL.....	27
6.1. Opredelitev investicije.....	27
6.2. Projektirane površine	29
7. ANALIZA ZAPOSLENIH z alternativo “z” investicijo glede na alternativo “brez” investicije	29
8. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA, LOČENA NA UPRAVIČENE IN NEUPRAVIČENE STROŠKE	29

9. ANALIZA LOKACIJE	30
10. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE	32
11. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI	34
11.1. Časovni načrt izvedbe.....	34
11.2. Organizacija vodenja projekta.....	35
11.3. Analiza izvedljivosti	36
12. NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA.....	36
13. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI	37
13.1. Opis metodologije in uporabljenih izhodišč.....	37
13.2. Finančna analiza	37
13.2.1. Izhodišča in pojasnila.....	37
13.2.2. Vrednost investicije in finančna konstrukcija.....	39
13.2.3. Prihodki in odhodki v ekonomski življenjski dobi projekta	40
13.2.4. Izračuni neto sedanje vrednosti in interne stopnje donosnosti.....	42
13.2.5. Denarni tok investicije – finančna vzdržnost projekta	43
13.3. Ekonomska analiza	43
13.3.1. Koristi, ki jih lahko izrazimo v denarju.....	43
13.3.2. Koristi, ki jih ni mogoče izraziti v denarju.....	45
14. ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI.....	46
14.1. Analiza občutljivosti.....	46
14.2. Kvalitativna analiza tveganj.....	47
14.3. Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta...	49
15. PRILOGE.....	50

KAZALO SLIK

Slika 1: Lokacija Mestne občine Koper	8
Slika 2: Organiziranost občinske uprave.....	9
Slika 3: Celotni prihodki Arriva Dolenjska in Primorska 2014 – 2018 (v EUR).....	12
Slika 4: Čisti poslovni izid Arriva Dolenjska in Primorska 2014 – 2018 (v EUR).....	12
Slika 5: Prikaz e-avtobusa, ki je predmet projekta	28
Slika 6: Prikaz poteka linije 1	30
Slika 7: Prikaz poteka linije 2	30
Slika 8: Prikaz poteka linije 3	31

KAZALO TABEL

Tabela 1: Statistični podatki Mestne občine Koper za leto 2017	10
Tabela 2: Celotni prihodki in čisti poslovni izid Arriva Dolenjska in Primorska v obdobju 2014-2018 (v EUR)	11
Tabela 3: Odgovorne osebe	17
Tabela 4: Investicijski stroški (v EUR).....	17

Tabela 5: Viri financiranja (v EUR)	18
Tabela 6: Cene vozovnic v mestnem linijskem prometu MO Koper z vključenim DDV	20
Tabela 7: Vozni park za izvajanje GJS avtobusnih linijskih prevozov na območju MO Koper na dan 5.6.2019.....	21
Tabela 8: Povprečno število prepeljanih potnikov na mesec v MO Koper po letih - mestni linijski avtobusni JPP.....	21
Tabela 9: Skupno število prepeljanih potnikov v mestnem avtobusnem prometu MO Koper na leto v obdobju 2015 - 2018	22
Tabela 10: Število prevoženih kilometrov v MO Koper letno v obdobju 2015 – 2018	22
Tabela 11: Primerjava parametrov avtobusov Euro VI diesel in električnih avtobusov	22
Tabela 12: SWOT analiza	23
Tabela 13: Tehnične lastnosti vozila.....	28
Tabela 14: Ocena vrednost projekta, ločeno na upravičene in neupravičene stroške (v EUR)	29
Tabela 15: Primerjava okoljskih kazalnikov.....	32
Tabela 16: Stroški škodljivih vplivov na zdravje zaradi onesnaženja iz prometa (V EUR na tono emisij; 2010).....	33
Tabela 17: Terminski načrt izvedbe projekta	34
Tabela 18: Viri financiranja (v EUR)	37
Tabela 19: Investicijski stroški (v EUR)	39
Tabela 20: Viri financiranja (v EUR)	40
Tabela 21: Rezultati finančne analize	42
Tabela 22: Rezultati ekonomske analize	45
Tabela 23: Klasifikacija resnosti tveganja	47
Tabela 24: Raven tveganja	48
Tabela 25: Možna tveganja in ukrepi za njihovo reševanje	48
Tabela 26: Rezultati finančne in ekonomske analize	49

1. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

1.1. Investitor in koncedent

Naziv:	Mestna občina Koper
Naslov:	Verdijeva ulica 10, 6000 Koper - Capodistria
Telefon:	05 664 61 00
Elektronska pošta:	obcina@koper.si
Odgovorna oseba:	Aleš Bržan, župan
Skrbnik investicijskega projekta:	mag. Nataša Likar, podsekretar Urada za gospodarske javne službe in promet

1.2. Izdelovalec investicijske in projektne dokumentacije

a) Izdelovalec investicijske dokumentacije:

Naziv:	Zelen in partnerji, d.o.o.
Naslov:	Prvomajska ulica 28a, 5000 Nova Gorica
Telefon:	05 333 46 16
E-mail:	info@zelen-partnerji.eu
Odgovorna oseba:	Urša Piculin Tancoš, direktorica
Odgovorna oseba za izdelavo investicijskega programa:	Mirjana Zelen

b) Izdelovalec projektne dokumentacije:

Projektna dokumentacija v trenutku izdelave investicijskega programa še ne obstaja.

1.3. Koncesionar

Naziv:	Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov d.o.o.
Naslov:	Kolodvorska 11, 6000 Koper
Telefon:	05 662 51 00
E-mail:	info@arriva.si
Odgovorna oseba:	Bo Erik Stig Karlsson, direktor

1.4. Naročnik investicijske dokumentacije

Naziv:	Goriška lokalna energetska agencija - GOLEA
Naslov:	Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica
Telefon:	05 393 24 60
Elektronska pošta:	info@golea.si
Odgovorna oseba:	Rajko Leban, direktor
Vodja projekta:	Irena Pavliha

Izdelava dokumentacije je sofinancirana iz programa »Obzorje 2020« iz projekta tehnične pomoči EIB ELENA po pogodbi ELENA-2014-060.

1.5. Predstavitev koncedenta in koncesionarja

1.5.1. Investitor - Koncedent

Mestna občina Koper je del Obalno-kraške statistične regije. Obsega 303,2 km², z 8 km obale slovenskega morja in se po površini uvršča na sedmo mesto med slovenskimi občinami. V občini so 104 naselja, ki so organizirana v 22 krajevnih skupnosti. Na jugu meji na občini Izola in Piran, na severu na občino Hrpelje - Kozina, na vzhodu meji na Hrvaško, na zahodu na Tržaški zaliv in Ankaran, na severu pa na Italijo.

Slika 1: Lokacija Mestne občine Koper



Vir: Skupnostobcin.si

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

Na čelu Mestne občine Koper je župan Aleš Bržan, s tremi podžupanjami in dvema podžupanoma. Organiziranost občinske uprave MOK je predstavljena v spodnjem organigramu.

Slika 2: Organiziranost občinske uprave



Vir: Mestna občina Koper

Občina opravlja strokovne, upravne, organizacijsko - tehnične in administrativne naloge na področjih splošnih, normativno pravnih in upravnih zadev, javnih financ, gospodarskih in družbenih dejavnosti, varstva okolja in urejanja prostora, stanovanjskega gospodarstva, gospodarskih javnih služb in infrastrukture, občinskega komunalnega nadzorstva ter gospodarjenja s premoženjem občine, osnovnega šolstva in varstva otrok, športa, kulture in zdravstvenega varstva, itd.

Ekonomsko gledano Koper predstavlja enega od najrazvitejših področij Slovenije, zahvaljujoč privlačni sili koprskega pristanišča Luke Koper, ki je ena glavnih jadranskih luk in glavna tovorna postaja za velik del Srednje Evrope.

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

Tabela 1: Statistični podatki Mestne občine Koper za leto 2017

Površina km ²	303
Prebivalstvo	51.828
Moški	25.579
Ženske	26.249
Povprečna starost	43,8 leta
Gostota poseljenosti	170,9 preb./km ²
Naravni prirast (2017)	0,2 na 1.000 prebivalcev
Skupni prirast (2017)	8,3 na 1.000 prebivalcev
Delovno aktivno prebivalstvo po prebivališču (2017)	21.694
Nastali komunalni odpadki (2017)	570 kg/preb.

Vir: Statistični urad RS

Mestna občina Koper je bogata z:

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

1.5.2. Koncesionar

Po Koncesijski pogodbi o izvajanju izbirne gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju Mestne občine Koper, sklenjeni na podlagi Odloka o organizaciji in načinu izvajanja izbirne gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju Mestne občine Koper, je od 1.10.2014 dalje koncesionar za izvajanje gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v MO Koper družba **Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov d.o.o., Kolodvorska 11, 6000 Koper**.

Družba je del **skupine Arriva Slovenija**, ki združuje naslednje družbe:

- Arriva Štajerska
- Arriva Kam-Bus
- Arriva Dolenjska in Primorska
- Arriva Alpetour

Skupina Arriva Slovenija je največja skupina avtobusnih podjetij v Sloveniji, ki opravlja transportne storitve prevoza potnikov za mestna, primestna in medmestna področja, kot tudi transportne storitve po naročilu in za različne institucije. Prav tako visok tržni delež dosega s turistično dejavnostjo.

Skupina zaposluje okrog 975 ljudi, ki upravljajo s 545 vozili. Deluje v skoraj vseh večjih mestih v Sloveniji (Ljubljana, Maribor, Kranj, Koper, Novo mesto, Ptuj, Piran, Ilirska Bistrica, Slovenska Bistrica, Portorož) in jih medsebojno povezuje. Prav tako skupina opravlja prevoz potnikov na mednarodnih linijah, predvsem z Italijo in Avstrijo ter z Hrvaško, Bosno in Hercegovino in Srbijo.

(vir: www.arriva.si)

Podjetje **Arriva Dolenjska in Primorska** d.o.o. je glavni avtobusni prevoznik na območju Dolenjske in Primorske regije ter glavnega mesta in okolice. Ponuja in opravlja vse dejavnosti in storitve, ki so vezane na prevoz potnikov:

- mestni promet v mestih Koper in Piran ter Novo Mesto;
- medkrajevni promet med obmorskimi mesti in mesti v notranjosti države;
- mednarodni promet s sosednjima državama Italijo in Hrvaško;
- turistične prevoze po željah strank.

Osnovni podatki podjetja:

Naziv podjetja: Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov d.o.o.

Skrajšan naziv podjetja: Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o.

Sedež: Kolodvorska 11, 6000 Koper

Organizacijska oblika: družba z omejeno odgovornostjo

Transakcijski račun: 03135-1000007275 (SKB BANKA D.D. LJUBLJANA)

Davčna številka: SI68738196

Matična številka: 5352657

Osnovni kapital: 4.028.115,00 EUR

Datum vpisa pri registrirnem organu: 25.04.1990

Glavna dejavnost podjetja: 49.391 Medkrajevni in drugi cestni potniški promet

Velikost podjetja po ZGD: srednje veliko podjetje

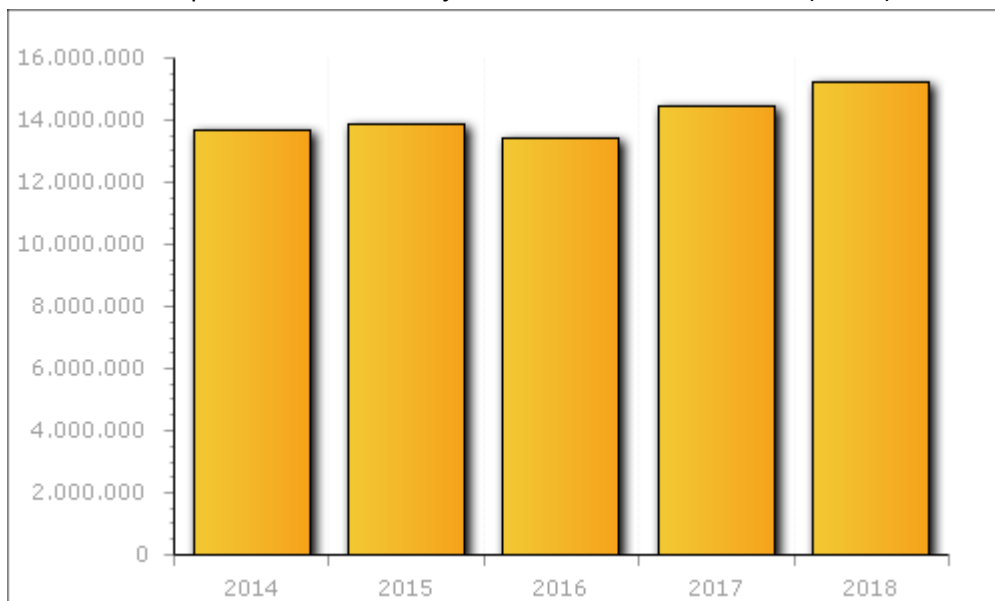
(vir: www.arriva.si; Bonitete.si)

Tabela 2: Celotni prihodki in čisti poslovni izid Arriva Dolenjska in Primorska v obdobju 2014-2018 (v EUR)

V EUR	2014	2015	2016	2017	2018
Celotni prihodki	13.691.874	13.884.609	13.418.405,41	14.427.503,76	15.235.890,50
Čisti poslovni izid obračunskega obdobja	541.727	903.570	571.004,18	834.129,18	965.346,02

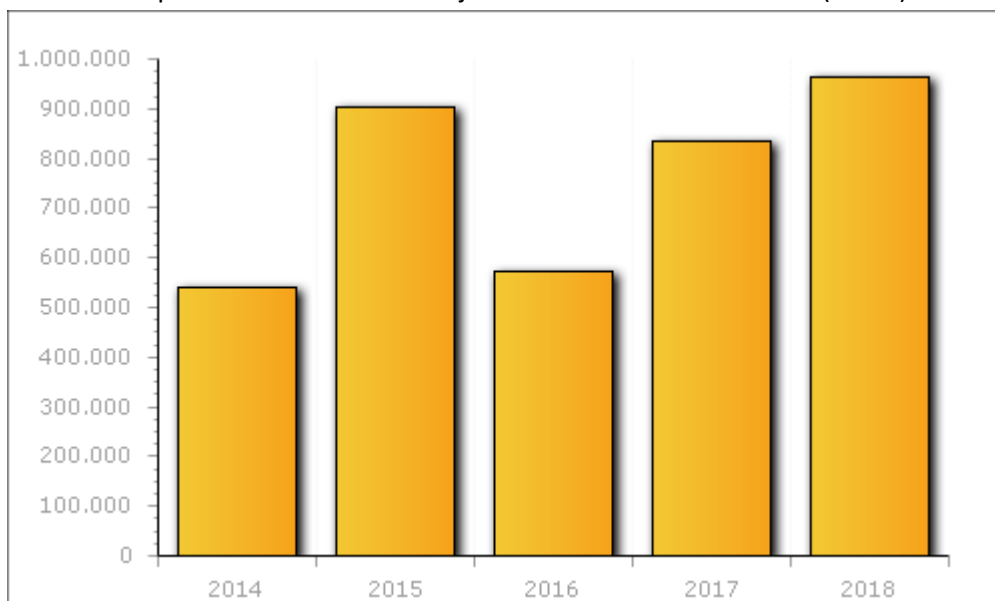
(vir: Bonitete.si)

Slika 3: Celotni prihodki Arriva Dolenjska in Primorska 2014 – 2018 (v EUR)



(vir: Bonitete.si)

Slika 4: Čisti poslovni izid Arriva Dolenjska in Primorska 2014 – 2018 (v EUR)



(vir: Bonitete.si)

1.6. Namen in cilj investicijskega projekta

Osnovni namen investicijskega projekta je z nakupom novih vozil vzpostaviti nove linije javnega mestnega prometa ter tako zmanjšati količino škodljivih delecev kot tudi znižati raven hrupa in povečati število potnikov v javnem mestnem potniškem prometu.

Glavni cilj projekta je nakup treh avtobusov na električni pogon, s katerimi se vzpostavi tri nove linije mestnega linijskega avtobusnega prevoza v mestu Koper. To bo omogočilo boljšo povezljivost

obrobja s centrom mesta Koper in P+R parkirišč. Njihova pogostejša uporaba bo razbremenila prometne zastoje v samem centru mesta. Neposredne koristi izvedbe projekta se bodo odrazile v zmanjšanju emisij nevarnih snovi v zraku, večji pretočnosti prometa in boljši kvaliteti življenja občanov.

1.7. Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Dokument identifikacije investicijskega projekta Nakup novih e-avtobusov za prevoz potnikov je v juniju 2019 izdelalo podjetje Zelen in partnerji d.o.o. Vsebina dokumenta je skladna z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016).

DIIP obravnava nakup novih e-avtobusov za prevoz potnikov in vzpostavitev treh novih linij mestnega linijskega prometa Mestne občine Koper.

V DIIP-u so bile predstavljene dve možni varianti in sicer z in brez investicije. Na podlagi družbenega, gospodarskega in okoljskega vpliva, ki bi ga imela predlagana investicija za Mestno občino Koper, je varianta »z investicijo« izbrana kot edina smotrna, saj pripomore k zastavljenim ciljem Mestne občine Koper.

2. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

2.1. Cilji investicije

Glavni cilj projekta je nakup električnih avtobusov za vzpostavitev novih linij mestnega avtobusnega prevoza, ki bodo omogočile boljšo povezljivost obrobja s centrom mesta Koper ter dostopnost do obrobnih P&R parkirišč, katerih pogostejša uporaba bo razbremenila prometne tokove v mestnem središču. Z bolj razvejano prometno infrastrukturo se uporabnike spodbuja k alternativnim oblikam prevoza in tako prispeva k spremembi mobilne kulture v občini. Neposredne koristi izvedbe projekta se bodo odrazile v zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov in obremenjenosti okolja s hrupom, večji pretočnosti prometa in boljši kvaliteti življenja občanov.

Splošni cilji investicije so:

1. dvigniti standard ponudbe potnikom v mestnem prometu,
2. omogočiti potnikom lažji dostop do ožjega mestnega območja in plaž,
3. s preusmeritvijo parkiranja dnevnih migrantov na obrobna P&R parkirišča razbremeniti parkirišča na ožjem območju mesta,
4. boljše povezovanje centra mesta s predeli mesta, katerih obstoječi mestni promet trenutno ne zajema.
5. boljše izkoristiti potencial, katerega nudi industrijska cona Sermin,
6. zmanjšati obremenitve cestne infrastrukture z osebnimi vozili,
7. zmanjšati emisije toplogrednih plinov,

8. izboljšati kakovost zraka,
9. znižati raven hrupa,
10. izboljšati zdravje in kvaliteto življenja občanov,
11. izboljšati privlačnost mesta za turiste,

Posebni cilji:

1. nabaviti treh električnih avtobusov potniškega prometa,
2. uvedba treh novih linij linijskega javnega avtobusnega prevoza z električnimi vozili,

Razlog za investicijsko namero je potreba po treh novih avtobusnih linijah, ki bodo uporabne tako za potnike, ki opravljajo dnevne migracije, kot za občasne obiskovalce (turiste), ki prihajajo v Koper.

Linija 1 in 2 se smiselno dopolnjujeta in povezujeta P&R parkirišča v Žusterni ter industrijsko cono na Serminu (Sermin GORC) s centrom mesta in z glavno avtobusno postajo v Kopru (P&R Koper in parkirišče za avtodome). Povezava P&R parkirišča v Žusterni s centrom mesta in z glavno avtobusno postajo v Kopru je namenjena dnevnim migracijam, saj P&R avtobusna postaja Koper in potniški terminal omogočata primernejši dostop zaposlenih do centra mesta. Povezava je pomembna tudi iz turističnega vidika, saj povezuje zelo obiskano parkirišče za avtodome s središčem mesta, mestno plažo in pristaniščem potniških ladij. V poletnih mesecih se liniji podaljšata iz P&R Žusterna preko Rozmanove in Krožne ulice do meje med zaprtim delom Obalne ceste in urejenim enosmernim prometom proti Kopru. Ta podaljšek linije je namenjen lažjemu dostopu potnikov do zaprtega dela bivše Obalne ceste, ki je pomembna z vidika rekreacije (sprehodi, kopanje in možne druge aktivnosti). Z novima linijama se bo vzpostavila tudi nova povezava z industrijsko cono na Serminu (Sermin GORC). Območje Sermina je stičišče obrtnih dejavnosti, predstavlja pa tudi velik potencial zaradi bližine naravnega park Škocjanski zatok, razpoložljivih športnih kapacitet in parkirnih mest.

Linija 3 bo povezovala mestno središče s Srednjo tehnično šolo (postajališče Tomos) ter mestno pokopališče, ki do sedaj ni bilo vključeno v sistem mestnega prometa.

Zagotavljanje in spodbujanje uporabe javnega prevoza kot alternative prevozu z osebnimi avtomobili bistveno vpliva na zmanjšanje obremenitve okolja z izpusti toplogrednih plinov ter hrupom, zmanjšanje števila vozil na cesti pa prinaša večjo prometno varnost, oba navedena učinka pa pomenita boljšo kvaliteto življenja občanov in obiskovalcev.

Posebno dodano vrednost predstavlja izbira nakupa električnih avtobusov namesto konvencionalnih, s čimer še dodatno spodbujamo čistejšo in do okolja prijaznejšo mobilnost.

Projekt ima tudi širši družbeni vpliv, saj povečuje prepoznavnost občine kot okoljsko osveščene in nudi meščanom kot obiskovalcem dobre pogoje za obisk mesta. To prinaša neposredne gospodarske koristi, ki se kažejo v povečanju obiska turistov in dvigu dnevne porabe turističnih gostov.

2.2. Spisek strokovnih podlag

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16);
- Guide to Cost - Benefit Analysis of Investment Projects (Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020; december 2015);
- Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za projekt NAKUP NOVIH E AVTOBUSOV ZA PREVOZ POTNIKOV; Mestna občina Koper – Zelen in partnerji d.o.o.; junij 2019;
- Koncesijska pogodba o izvajanju izbirne gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju Mestne občine Koper št. 371-147/2013, sklenjena med MO Koper in ARRIVA Dolenjska in Primorska d.o.o. dne 27. 1. 2014 in pripadajoči aneksi št. 1, 2, 3 in 4;
- Odlok o organizaciji in načinu izvajanja izbirne gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju Mestne občine Koper (Uradni list RS; št. 40/2013 z dne 10. 5. 2013);
- Razpis Evropske komisije IPA Promet »Blending« 2017; Ministrstvo za infrastrukturo;
- Pravno mnenje glede možnosti podaljšanja/povečanja koncesije in oddaje koncesije brez javnega razpisa z vključenim izračunom vrednosti storitve; Odvetniška družba Mihelj, Barbič in partnerji, o.p., d.o.o.; 14.8.2018 (v nadaljevanju: Pravno mnenje);
- Letno poročilo o izvajanju gospodarske javne službe javnega mestnega prometa na območju MO Koper v obdobju januar 2018 – december 2018; Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o.
- Civitas Policy note: Smart choices for cities, Clean buses for your city; 2013;
- Charging infrastructure for electric city buses; An analysis of grid impact and costs ; Karlson Elin; Examensarbete inom teknikområdet energi och miljö och huvudområdet elektroteknik; Švedska, junij 2016;
- Method to analyze cost effectiveness of different electric bus systems; Oscar Olsson, Stefan Pettersson (Viktoria Swedish ICT, Lindholmspiren; Gothenburg Sweden), Anders Grauers (Chalmers University of Technology, Signals and Systems, Gothenburg, Sweden); EVS29 International Battery, Hybrid and Fuel Cell Electric Vehicle Symposium; Montréal, Québec, Canada, 19 – 22 junij 2016;
- Update of the Handbook on External Costs of Transport; Final Report; Report for the European Commission: DG MOVE; Ricardo-AEA/R/ ED57769; Januar 2014;
- Pomladanska napoved gospodarskih gibanj 2019; UMAR; marec 2019.

2.3. Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire optimalne variante

2.3.1. Varianta »brez investicije«

Varianta »brez investicije« ohranja obstoječe stanje.

Pri varianti brez investicije ne nastanejo investicijski stroški, niti dodatni prihodki ali odhodki iz projekta. Virov financiranja ni potrebno zagotoviti.

Vendar se v varianti brez investicije ne doseže ugodnih ekonomskih vplivov naložbe in ciljev projekta.

Stagnacija pri obstoječem stanju daje prednost uporabi prevozov s posamičnimi osebnimi avtomobili pred javnim prevozom in s tem večjih izpustov nevarnih plinov v ozračje. Mesto ne bo zasledovalo zastavljenim ciljem na področju trajnostne mobilnosti.

2.3.2. Variante »z investicijo«

Varianta »z investicijo« omogoča vzpostavitev treh novih linij mestnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju Kopra. Z novimi avtobusi na električni pogon bo potnikom omogočena boljša povezava centra mesta s predeli mesta, katerih mestni promet trenutno ne zajema. Vzpostavitev novih linij bo tudi omogočila lažjo dostopnost do obrobni P&R parkirišč. S preusmeritvijo parkiranja dnevnih migrantov na P&R parkirišča se bodo posledično razbremenili prometni tokovi v samem centru mesta, s tem pa se bo zmanjšala tudi obremenitev cestne infrastrukture z osebnimi vozili.

Varianta »z investicijo« prispeva k trajnostnemu razvoju mobilnosti in spremembi mobilne kulture ter s tem dolgoročno vpliva na zmanjšanje škodljivih snovi v zraku. Pozitivno vpliva na zdravje in počutje posameznika ter nudi večjo kvaliteto življenja občanov. Omogoča večjo pretočnosti prometa in daje dobre možnosti za razvoj turizma in gospodarstva nasploh.

Varianta »z investicijo« omogoča uresničevanje strateških ciljev občine in je usklajena z regionalnimi, nacionalnimi in EU strategijami in cilji.

2.3.3. Utemeljitev izbire optimalne variante

Upravičena je varianta »z investicijo«, saj edina zagotavlja uresničitev zastavljenih ciljev Mestne občine Koper.

Zagotavlja višji standard ponudbe potnikom v mestnem prometu, razrešuje problematiko parkirnih mest, zmanjšuje obremenitev prometa z osebnimi avtomobili in omogoča boljšo povezanost območja.

Varianta »z investicijo« omogoča uresničevanje strateških ciljev občine, regije, države in EU ter je tako bolj usklajena z občinskimi, regionalnimi, nacionalnimi in EU strategijami in cilji. Na podlagi navedenega lahko zaključimo, da je izvedba investicijskega projekta pod varianto »z investicijo« potrebna oziroma, da varianta »brez investicije« ne rešuje problema na dolgoročno vzdržen način.

2.4. Odgovorne osebe

Tabela 3: Odgovorne osebe

INVESTICIJSKI PROGRAM	Urša Piculin Tancoš, direktorica, Zelen in partnerji d.o.o., Nova Gorica
PROJEKTNÁ DOKUMENTACIJA	izvajalec bo izbran v postopku JN
IZVEDBA INVESTICIJE	Aleš Bržan, župan, Mestna občina Koper

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

Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta: mag. Nataša Likar, podsekretar Urada za gospodarske javne službe in promet, Mestna občina Koper.

Odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije: mag. Nataša Likar, podsekretar Urada za gospodarske javne službe in promet, Mestna občina Koper.

Odgovorna oseba za izdelavo tehnične dokumentacije bo direktor ponudnika, ki bo izbran v postopku javnega naročanja.

Izvajalec GOI del na infrastrukturi bo izbran v postopku javnega naročanja.

Dobavitelja električnih avtobusov bo v postopku javnega naročila izbral naročnik – koncesionar.

Koncesijo bo še naprej opravljal sedanji koncesionar po obstoječi koncesijski pogodbi.

Za povečanje obsega koncesije bo potrebno skleniti aneks h koncesijski pogodbi med koncedentom in koncesionarjem.

2.6. Prikaz ocenjene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije

Tabela 4: Investicijski stroški (v EUR)

	2019	2020	SKUPAJ
Nabavna električnih avtobusov	0,00	540.000,00	540.000,00
Dodatna oprema	0,00	12.000,00	12.000,00
Polnilna postaja	0,00	36.000,00	36.000,00
Investicijska dokumentacija in javno naročilo	7.800,00	0,00	7.800,00
SKUPAJ	7.800,00	588.000,00	595.800,00

Tabela 5: Viri financiranja (v EUR)

	2019	2020	SKUPAJ
Nepovratna finančna spodbuda Eko Sklada	0,00	432.000,00	432.000,00
Subvencija program IPA Promet Blending	0,00	27.000,00	27.000,00
Subvencija programa "Obzorje 2020"	7.020,00	0,00	7.020,00
Lastna proračunska sredstva MOK	780,00	129.000,00	129.780,00
SKUPAJ	7.800,00	588.000,00	595.800,00

3. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU

3.1. Investitor in koncedent

Naziv:	Mestna občina Koper
Naslov:	Verdijeva ulica 10, 6000 Koper - Capodistria
Telefon:	05 664 61 00
Elektronska pošta:	obcina@koper.si
Odgovorna oseba:	Aleš Bržan, župan
Skrbnik investicijskega projekta:	mag. Nataša Likar, podsekretar Urada za gospodarske javne službe in promet

3.2. Izdelovalec investicijske in projektne dokumentacije

Investicijski program

Naziv:	Zelen in partnerji, d.o.o.
Naslov:	Prvomajska ulica 28a, 5000 Nova Gorica
Telefon:	05 333 46 16
E-mail:	info@zelen-partnerji.eu
Odgovorna oseba:	Urša Piculin Tancoš, direktorica
Odgovorna oseba za izdelavo investicijskega programa:	Urša Piculin Tancoš

Projektna dokumentacija

Projektna dokumentacija v trenutku izdelave investicijskega programa še ne obstaja.

3.3. Koncesionar

Naziv:	Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov d.o.o.
Naslov:	Kolodvorska 11, 6000 Koper
Telefon:	05 662 51 00
E-mail:	info@arriva.si
Odgovorna oseba:	Bo Erik Stig Karlsson, direktor

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

4.1. Analiza obstoječega stanja

Javni linijski avtobusni prevoz potnikov se v Mestni občini Koper izvaja na podlagi **Odloka o organizaciji in načinu izvajanja izbirne gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju Mestne občine Koper**, ki ga je sprejel Občinski svet Mestne občine Koper na seji dne 18. 4. 2013, objavljen pa je bil v Uradnem listu RS št. 40/2013 dne 10.5.2013 (v nadaljevanju: *Odlok*).

Na podlagi Odloka je bil izbran koncesionar za izvajanje gospodarske javne službe (v nadaljevanju: *GJS*), s katerim je koncedent sklenil koncesijsko pogodbo, in sicer družba Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o., Kolodvorska 11, 6000 Koper.

Koncesijska pogodba o izvajanju izbirne gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju Mestne občine Koper je bila sklenjena dne 27.1.2014 za obdobje desetih (10) let. Dejanski začetek opravljanja koncesije je bil 1.10.2014. Trajanje koncesije je eksplicitno definirano z Aneksom št. 1 h koncesijski pogodbi, in sicer 10 let od začetka izvajanja koncesije, torej od 1.10.2014 do 30.9.2024.

Storitev javnih linijskih prevozov Mestna občina Koper **subvencionira**, tako da plača koncesionarju razliko med prihodki in stroški izvajanja koncesije, v stroških pa je vključen tudi primerni bruto dobiček koncesionarja v višini 4,94 % od vseh stroškov izvajanja koncesije.

Prihodke koncesionar pridobiva s prodajo vozovnic in z oglaševanjem, to je izvajanjem propagandnih sporočil zainteresiranih subjektov na in v vozilih linijskega prometa ter na vozniških kartah in drugih tiskovinah v zvezi s koncesijo.

Prihodke in stroške je dolžan koncesionar sporočati koncedentu najmanj dvakrat letno. Na podlagi podatkov o dejanskih prihodkih in stroških koncedent naredi poračun subvencije, ki se med letom akontativno plačuje koncesionarju.

Prevozi se izvajajo na **osmih linijah mestnega prometa**:

- Linija 1: KOPER – KAMPEL – KOPER (KOPER – ŠALARA – KOPER)
- Linija 2: KOPER – SEMEDELA – MARKOVEC – BOLNICA – KOPER
- Linija 2A: KOPER – MARKOVEC – BOLNICA – KOPER
- Linija 3: NAD DOLINSKO – MARKOVEC – BOLNICA – NAD DOLINSKO
- Linija 4: ŠALARA-OLMO-TRŽNICA-ŽUSTERNA-TRŽNICA-OLMO-ŠALARA
- Linija 5: TRG BROLO – ŽUSTERNA – MARKOVEC, MARKOVEC – ŽUSTERNA – TRG BROLO
- Linija 6: POTNIŠKI TER. – ŽUSTERNA – MARKOVEC – ŽUSTERNA – POTNIŠKI TER.
- Linija 7: POTNIŠKI TERMINAL – KRALJEVA – ROZMANOVA – POTNIŠKI TERMINAL
- Linija 8: POTNIŠKI TERMINAL – ROZMANOVA – OLMO – POTNIŠKI TERMINAL

Za potnike veljajo naslednje **cene vozovnic**:

Tabela 6: Cene vozovnic v mestnem linijskem prometu MO Koper z vključenim DDV

Posamična vozovnica v predprodaji	0,80 EUR
Posamična vozovnica na avtobusu	1,50 EUR
Mesečna vozovnica	10,00 EUR
Letna vozovnica	100,00 EUR

(Vir: Cenik Arriva Dolenjska in Primorska <http://arriva.si/naslovna/aktualni-vozni-redi-ceniki/ceniki/cenik-mestni-promet-koper/>)

Uporabniki javnega mestnega potniškega prometa lahko na spletni strani MO Koper spremljajo prihod avtobusov v realnem času. Sistem omogoča:

- napoved prihodov/odhodov avtobusov po linijah,
- napoved odhodov avtobusov za željeno postajališče,
- pregled voznih redov.

Od začetka izvajanja koncesije s strani Arrive, to je od 1.10.2014, je možno plačilo vozovnice tudi z brezkontaktno Koper Card Plus kartico, ki imetnikom omogoča tudi koriščenje ugodnosti v obliki popustov in daril ob nakupih pri izbranih ponudnikih v mestnem jedru. Potniki jo lahko nabavijo na enem od 18 prodajnih mest (Vir: Arriva Dolenjska in Primorska).

Avtobusni prevozi se trenutno izvajajo s sledečim **voznim parkom**:

Tabela 7: Vozni park za izvajanje GJS avtobusnih linijskih prevozov na območju MO Koper na dan 5.6.2019

Avtobus, tip	sedišča	stojišča	motor	število
Mercedes Citaro K	30	50	Euro 6	6
Mercedes Sprinter City 65	12	18	Euro 6	7
Nissan NV 200	15+1	11	električni	1
Skupaj				14

(Vir: Arriva Dolenjska in Primorska)

Avtobusi znamke Mercedes so z dizelskim motorjem in uporabljajo dizelsko gorivo. Od novembra 2018 dalje je v obratovanju nova linija, to je linija 4: Šalara-Olmo-Tržnica-Žusterna-Tržnica-Olmo-Šalara. Na tej liniji vozi avtobus na električni pogon.

Prevozi se izvajajo na podlagi **Splošnih prevoznih pogojev** za prevoz potnikov in prtljage v mestnem linijskem prevozu potnikov v Mestni občini Koper, ki ga izvaja prevoznik, veljavnimi od 1.10.2014 dalje.

V obdobju 1.10.2014 – 31.12.2018 je bilo prepeljeno v povprečju 71.867 potnikov mesečno, po letih pa se **število potnikov** giblje s sledečo dinamiko:

Tabela 8: Povprečno število prepeljanih potnikov na mesec v MO Koper po letih - mestni linijski avtobusni JPP

Leto	Povprečno št. potnikov/mesec
2014	84.318*
2015	65.999
2016	68.780
2017	66.403
2018	73.836

* V obdobju 1.10.2014 do 31.12.2014)

Vir: Letno poročilo o izvajanju gospodarske javne službe javnega mestnega prometa na območju MO Koper 2018; Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o.

Tabela 9: Skupno število prepeljanih potnikov v mestnem avtobusnem prometu MO Koper na leto v obdobju 2015 - 2018

Leto	Število km
2015	931.932
2016	933.414
2017	917.332
2018	920.025

Vir: Letno poročilo o izvajanju gospodarske javne službe javnega mestnega prometa na območju MO Koper 2018; Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o.

Tabela 10: Število prevoženih kilometrov v MO Koper letno v obdobju 2015 – 2018

Leto	Število km
2015	931.932
2016	933.414
2017	917.332
2018	920.025

Vir: Letno poročilo o izvajanju gospodarske javne službe javnega mestnega prometa na območju MO Koper 2018; Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o.

V spodnji tabeli je predstavljena primerjava parametrov avtobusov na diselski in električni pogon. Na podlagi obravnavanih parametrov je razvidno, da električni avtobusi bistveno manj onesnažujejo okolje.

Tabela 11: Primerjava parametrov avtobusov Euro VI diesel in električnih avtobusov

Parameter	Euro VI diesel	električni
I. Gorivo		
OVE	ne	da
razpoložljivost vira energije	visoka, na dolgi rok se zmanjšuje	visoka
možnost zamenjave vira	da (nadgradnja bioplin)	da (možnost uporabe sončne ali vetrne energije)
pogon	klasični motor z notranjim izgorevanjem	električni motor
II. Zmožljivost		
Doseg v km	600-900	100-200
polnjenje	vsak drugi dan 5-10 min	vsak dan 3-8 ur
poraba energije kWh/km	4,13	1,91

III. Infrastruktura		
potreba po dodatni infrastrukturi	ne	da
pokritost z infrastrukturo za polnjenje v EU	visoka	omejena

IV. Emisije		
CO ₂ g/km	834	0-500
NO _x , g/km	1,1	0
PM 10, g/km	0,03	0
hrup (db) stoječe vozilo	80	-

V. Ekonomski parametri		
okvirna nabavna vrednost (v 000 EUR)	220	350-500
TCO* 2012 (EUR/km)	2,1	5,5
TCO* 2030 (EUR/km)	2,5	3,8
dodatna vlaganja v infrastrukturo v 000 EUR	0	+/- 100 na avtobus na postajo

*Total cost of ownership (TCO): celotni stroški lastništva, ki vključujejo stroške nabave, financiranja, delovanja in Infrastrukture emisij

Vir: Civitas Policy note: Smart choices for cities, Clean buses for your city; 2013

Skladno z Odlokom se zagotavlja izvajanje mestnega avtobusnega prometa s podelitvijo koncesije in s sklenitvijo koncesijske pogodbe.

S pravnega vidika je možnost podaljšanja in povečanja koncesije preučila Odvetniška družba Mihelj, Barbič in partnerji, o.p., d.o.o., ki je dne 14.8.2018 izdala pravno mnenje, v katerem so navedli, da:

- v konkretnem primeru ni mogoče podaljšati roka trajanja javno zasebnega partnerstva;
- je ob izpolnjenih tehničnih in ekonomskih pogojih možno povečanje koncesije za 4.932.817,71 EUR oz. za 46,534 odstotka vrednosti prvotne koncesije;
- zaradi povečanja obsega koncesije ni potrebna sprememba Odloka.

4.2. SWOT analiza

Prednosti in slabosti ter priložnosti in nevarnosti, so zbirno predstavljene v SWOT analizi.

Tabela 12: SWOT analiza

PREDNOSTI	SLABOSTI
• pozitiven vpliv na okolje • razvojna naravnost občine • izvedljivost projekta • usposobljenost strokovnega kadra koncedenta in koncesionarja	• visok finančni vložek investitorja za izvedbo projekta • relativno nov obstoječi vozni park • ni možnosti podaljšanja koncesije, posledično kratka amortizacijska doba

• inovativnost projekta povečuje ugled in prepoznavnost občine (prva občina z električnimi avtobusi v Sloveniji)	novih vozil in visoki letni stroški izvajanja koncesije • neznana lokacija postavitve polnilnice
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
• povečanje prepoznavnosti občine • povečanje privlačnosti kraja in občine • izboljšanje kakovosti življenja občanov • inovativnost projekta • možnost delnega financiranja investicije z evropskimi sredstvi	• spremembe v zakonodaji • relativno nova in nepreizkušena tehnologija • nasprotovanje civilne iniciative • zapleti pri pridobivanju dovoljenj • zapleti / zamude pri izvedbi del (morebitne arheološke najdbe, slab teren...)

4.3. Usklajenost investicijskega projekta z državnim razvojnim dokumentom in drugimi razvojnimi dokumenti, usmeritvami skupnosti ter strategijami in izvedbenimi dokumenti strategij posameznih področij in dejavnosti

Operacija je skladna s sledečimi strategijami in programi:

Celostna prometna strategija Mestne občine Koper

S pripravo Celostne prometne strategije je mestna občina načrtala pot k trajnostni mobilnosti. Izdelan dokument namreč pomembno prispeva k razvoju mobilnosti v občini in s tem k izboljšanju kakovosti zraka ter k boljši povezanosti mesta in primestja z zaledjem, zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora in povečanju prometne varnosti.

Operacija prispeva k doseganju ciljev tretjega stebra: »Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa«, saj prispeva k oblikovanju sodobnega, privlačnega in učinkovitega javnega potniškega prometa.

Prav tako pa operacija prispeva k doseganju ciljev četrtega stebra: »Uveljavitev optimiziranega cestnega prometa«, znotraj njega namreč strategija predvideva:

- Povečanje deleža okolju prijaznih vozil,
- Zmanjšanje emisij iz prometa.

Uredba (EU) št. 1315/2013 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU

Projekt sledi ciljem navedene uredbe, ki v 33. členu pravi:

»Da bi se celovito omrežje nenehno prilagajalo razvoju in uvajanju inovativnih tehnologij, je cilj zlasti:

- podpirati in spodbujati dekarbonizacijo prometa s prehodom na inovativne in trajnostne prometne tehnologije;
- omogočiti dekarbonizacijo vseh načinov prevoza s spodbujanjem energetske učinkovitosti, uvajati alternativne pogonske sisteme in sisteme za oskrbo z električno energijo ter zagotavljati

ustrezno infrastrukturo. Takšna infrastruktura lahko obsega omrežja in druge zmogljivosti, potrebne za oskrbo z energijo, lahko upošteva vmesnik infrastruktura–vozilo in lahko vključuje telematske aplikacije; ...«

Regionalni razvojni program za Južno Primorsko 2014-2020

Regionalni razvojni program je temeljni programski dokument na regionalni ravni.

Operacija ustreza ciljem prioritete 4: Infrastruktura, okolje in trajnosten prostorski razvoj. Prioriteta obsega programe Prometna infrastruktura, trajnostna mobilnost; Trajnostna energetika; Infrastruktura za varstvo okolja (komunalne odpadne vode, komunalni odpadki), Oskrba s pitno vodo; Podporne storitve za prostorsko načrtovanje; Trajnostni razvoj urbanega somestja. Cilja programa Prometna infrastruktura, trajnostna mobilnost sta dva: zagotoviti potrebno prometno infrastrukturo za uspešen razvoj gospodarstva (pristojnosti države) ter krepiti trajnostne oblike mobilnosti kot cenejše in okolju prijaznejše.

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

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

Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020

V okviru cilja Promet: Izzivi trajnostnega prometa so ukrepi do leta 2020 zlasti usmerjeni v izboljšanje učinkovitosti vozil, spodbujanje tehnologij in goriv z nižjimi emisijami CO₂, izboljšanje kakovosti in dostopnosti javnega prometa za povečanje njegove uporabe in optimiziranje prevoza.

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

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

Strategija razvoja Slovenije (SRS)

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

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije

Projekt je skladen s sledečimi splošnimi cilji prometne politike:

- povečanje prometne varnosti in varovanja,
- učinkovita poraba energije in čisto okolje,
- povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa in

- vzpostavljane arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev ter interesov.

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

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

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

Strategija EVROPA 2020 (za obdobje 2010-2020)

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

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

V okviru pete prioritete »Povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture« so dani poudarki na zmanjševanje negativnih vplivov cestnega motornega prometa na prostorski razvoj in okolje.

Energetski zakon (Uradni list RS, št. 17/14 in 81/15)

Projekt sledi ciljem Energetskega zakona, ki med prioritetskimi cilji na področju oskrbe in rabe energij (5. člen zakona), navaja večjo proizvodnjo in rabo obnovljivih virov ter prehod na nizkoogljično družbo z uporabo nizkoogljičnih energetske tehnologije.

Obenem je projekt skladen tudi z 19. členom zakona (načelo okoljske trajnosti), ki poudarja, da si morajo »državni organi in organi lokalnih skupnosti pri sprejemanju politik, strategij, programov, načrtov, splošnih in konkretnih pravnih aktov ter pri izvedbi ukrepov na podlagi tega zakona, prizadevati doseči čim nižje negativne učinke na okolje, pri čemer se upoštevajo okoljska bremena v celotnem življenjskem ciklu«

Poslovna politika EKO sklada, Slovenskega okolijskega javnega sklada v odboju od 2016 do 2020

Izvedba investicije je skladna z zastavljeno poslovno politiko Slovenskega okolijskega javnega sklada, katerega temeljna poslovna dejavnost je spodbujanje varstva okolja in okoljskih naložb z merljivimi okoljskimi učinki. Izvedba nakupa električnih avtobusov, in posledično izboljšanje kvalitete zraka, izkazano v zmanjšanju emisij PM₁₀, je skladna z ukrepom Nepovratne finančne spodbude za občine za naložbe v nakup okolju prijaznih avtobusov za javni potniški promet, ki kot pogonsko gorivo uporabljajo stisnjen zemeljski plin ali bioplina ali drug okolju prijazen energent.

5. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

Spodbujanje trajnostnih načinov mobilnosti v urbanih območjih je postalo gonilo razvoja, saj cestni promet narašča, večja se poraba goriv, povečuje se število prometnih zastojev in izpustov nevarnih delcev v ozračje. Trajnostna mobilnost je tako eno od ključnih področij trajnostnega razvoja. Pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne mobilnosti za vse ob hkratnem zmanjševanju nezaželenih stranskih učinkov.

Z nakupom treh novih avtobusov na električni pogon MOK pomembno prispeva k razvoju javne infrastrukture v smeri družbene odgovornosti.

Z novimi vozili se bo vzpostavilo tri nove linije mestnega prometa. Linija 1 in 2 bosta povezovali P&R parkirišče v Žusterni in industrijsko cono na Serminu (Sermin GORC) s centrom mesta in z glavno avtobusno postajo v Kopru.

Linija 3 bo povezovala mestno središče s Srednjo tehnično šolo Koper (postajališče Tomos) in mestno pokopališče, ki do sedaj ni bilo vključeno v sistem mestnega prometa.

Z novimi linijami bo omogočena boljša povezljivost mesta do ožjega mestnega središča, hkrati pa bodo linije ponujale prevoz do turistično zanimivejših območij, kot je plaža in rekreacijske točke. Ta območja so še posebej v poletnih mesecih zelo obiskana, zato se z vzpostavitvijo novih linij pomembno razrešuje problematiko obremenjenosti cestnega prometa z osebnimi vozili. Linije bodo povezovali P&R parkirišča, kar bo uporabniku nudilo enostavno tranzicijo do končnega cilja.

Javni prevoz postaja za potnike atraktiven (dovolj pogost, prilagojen migracijskim potrebam, poceni), kar dokazuje naraščanje potnikov, predvsem tistih z mesečno vozovnico. Z modernizacijo voznega parka se pričakuje pozitiven trend tudi v naslednjih letih.

E avtobusi bodo del javnega mestnega potniškega prometa. Po podatkih koncesionarja bo na novih dodatnih linijah predvidoma prepeljanih 10.000 potnikov na leto. Cena vozovnice bo obračunana po javnem ceniku. Prihodki iz naslova prodanih vstopnic so podrobneje obrazloženi v poglavju Analiza stroškov in koristi.

6. TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL

6.1. Opredelitev investicije

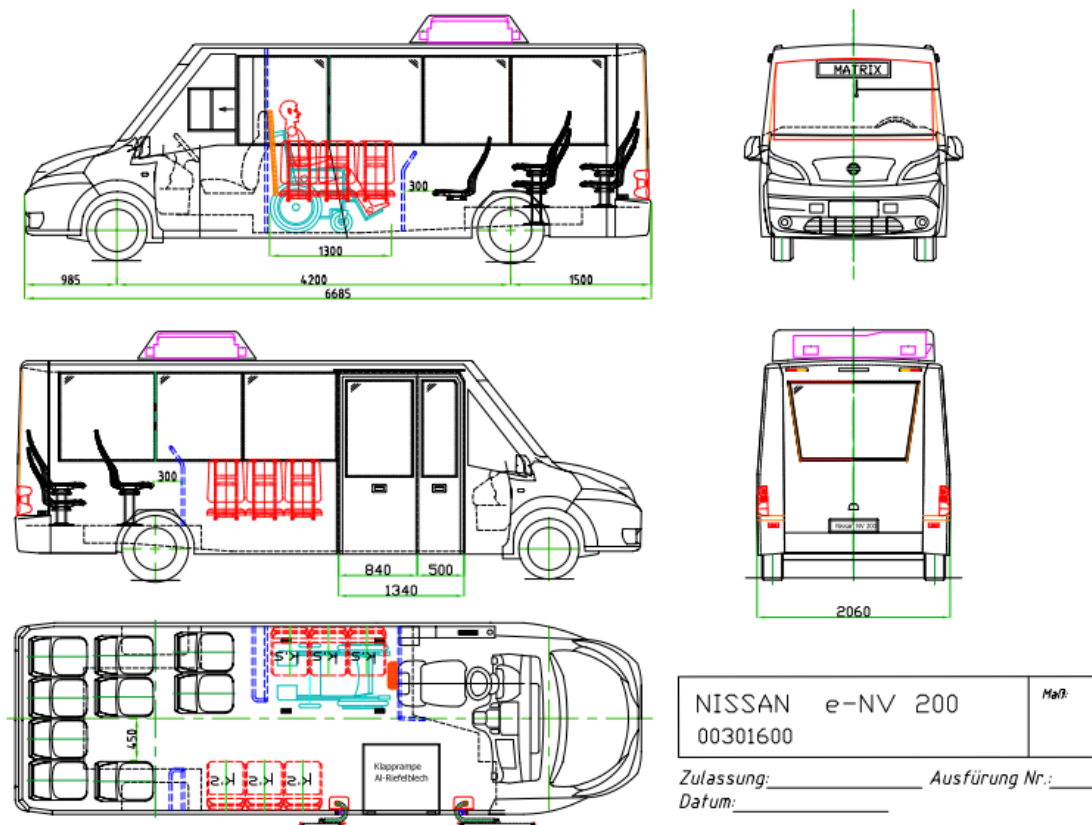
Investicija v nakup treh električnih vozil pomeni vlaganje v prometno infrastrukturo v Mestni občini Koper, posodobitev voznega parka in s tem zmanjšanje onesnaženost v mestu in povečanje privlačnosti javnih prevozov. Z nakupom novih avtobusov se bo vzpostavilo tri nove linije linijskega avtobusnega prevoza, kar bo izboljšalo povezljivost mestnega jedra z ostalimi območji in posredno vplivalo na povečanje števila uporabnikov mestnega prevoza.

Tabela 13: Tehnične lastnosti vozila

NAZIV	K-Bus E-Solar City
BAZNA ŠASIJA	Nissan e-NV 200 40KWH
KATEGORIJA	M2
TEŽA PRAZNEGA VOZILA	2.500 KG
NAJVEČJA SKUPNA DOVOLJENA MASA VOZILA	4.450kg
NAJVEČJE DOVOLJENO ŠTEVILO POTNIKOV	26 potnikov + šofer.
DOSEG VOZILA V MESTNEM PROMETU	cca.100Km brez vmesnega polnjenja
BATERIJA	40KWH z možnostjo hitrega polnjenja Chademo Quickcharge
SOLARNI PANELI NA STREHI	600 Watt

Vir: Ponudba K-BUS d.o.o.

Slika 5: Prikaz e-avtobusa, ki je predmet projekta



Vir: Ponudba K-BUS d.o.o.

6.2. Projektirane površine

Projektiranih površin v trenutku izdelave investicijskega programa še ni.

Zagotoviti bo potrebno površine za postavitev dveh dodatnih polnilnic za avtobuse.

7. ANALIZA ZAPOSLENIH Z ALTERNATIVO "Z" INVESTICIJO GLEDE NA ALTERNATIVO "BREZ" INVESTICIJE

Zaradi obravnavane investicije bo pri koncesionarju potrebno zagotoviti 5,5, novih zaposlitev-šoferjev avtobusov.

8. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA, LOČENA NA UPRAVIČENE IN NEUPRAVIČENE STROŠKE

V vrednosti operacije je upoštevano:

- nakup treh avtobusov na električni pogon v višini 180.000.-€ na avtobus;
- dodatna oprema, kamor sodi sistem za prodajo vozovnic in spremljanje potnikov ter sistem za sledenje in nadzor vozil v višini 4.000.-€ na avtobus;
- polnilna postaja 50kW – za optimalno delovanje bo potreben nakup dveh polnilnih postaj v skupni vrednosti 36.000.-€;
- priprava investicijske dokumentacije in svetovanje v postopku JN v skupni višini 7.800.-€.

V skladu z javnim pozivom Eko sklada – Nepovratne finančne spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov se kot upravičen strošek šteje nakup električnih avtobusov. Ostale postavke sodijo pod neupravičene stroške.

Tabela 14: Ocena vrednost projekta, ločeno na upravičene in neupravičene stroške (v EUR)

	2019		2020		SKUPAJ
	Uprav.	Neuprav.	Uprav.	Neuprav.	
Nabavna električnih avtobusov	0,00	0,00	540.000,00	0,00	540.000,00
Dodatna oprema	0,00	0,00	0,00	12.000,00	12.000,00
Polnilna postaja	0,00	0,00	0,00	36.000,00	36.000,00
Investicijska dokumentacija in javno naročilo	0,00	7.800,00	0,00	0,00	7.800,00
SKUPAJ	0,00	7.800,00	540.000,00	48.000,00	595.800,00

9. ANALIZA LOKACIJE

Makro lokacija:

Regija: Obalno kraška statistična regija

Občina: Mestna občina Koper

Mikro lokacija:

Linija 1 in 2:

Linija 1 in 2 se smiselno dopolnjujeta, vendar sta zaradi lažjega razumevanja ločeni na dve liniji. Povezujeta P&R parkirišča v Žusterni in industrijsko cono na Serminu (Sermin GORC) s centrom mesta in z glavno avtobusno postajo v Kopru (P&R Koper in parkirišče za avtodome). V poletnih mesecih se liniji podaljšata iz P&R Žusterna preko Rozmanove in Krožne ulice do meje med zaprtim delom Obalne ceste in urejenim enosmernim prometom proti Kopru. Z novima linijama se bo vzpostavila tudi nova povezava z industrijsko cono na Serminu (Sermin GORC).

Slika 6: Prikaz poteka linije 1



Vir: Mestna občina Koper, izhodišča

Slika 7: Prikaz poteka linije 2



Vir: Mestna občina Koper, izhodišča

Linija 3:

Linija 3 bo povezovala mestno središče s Srednjo tehnično šolo (postajališče Tomos) ter mestno pokopališče, ki do sedaj ni bilo vključeno v sistem mestnega prometa.

Slika 8: Prikaz poteka linije 3



Vir: Mestna občina Koper, izhodišča

10. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE

Izvedba projekta bo ugodno vplivala na okolje zaradi preusmeritve prometa z osebnimi vozili na promet z javnimi prevoznimi sredstvi, s čimer se zmanjša tako poraba energije kot emisije toplogrednih plinov in delcev zaradi prometa. Zaradi uporabe javnih avtobusov na električni pogon so emisije zaradi prometa zmanjšane na minimalno možne.

Operacija je namenjena varovanju okolja in zmanjšanju onesnaževanja z emisijami toplogrednih plinov in hrupom. Z izvedbo operacije se doseže dekarbonizacija prometa s preходом na inovativne in trajnostne prometne tehnologije.

Poleg zmanjšanja emisij se doseže tudi večja energetska učinkovitost, saj električni avtobus porabi bistveno manj energije na prevoženi kilometer kakor konvencionalni avtobus na dizelsko gorivo, predvsem pa se zmanjša poraba energentov za vožnjo osebnih vozil.

Električni avtobusi omogočajo porabo energije, ki je lahko pridobljena iz obnovljivih virov energije (OVE), medtem ko konvencionalna vozila uporabljajo nafto kot neobnovljivi vir.

Operacija je kot taka potrebna z vidika trajnostnega razvoja Mestne občine Koper.

Tabela 15: Primerjava okoljskih kazalnikov

Parameter	Osební konvencionalni avtomobil (povprečje)		Električni avtobus
OVE	ne		da
Emisije CO ₂ g/km	180		0-500
Emisije NO _x , g/km	0,18		0
Emisije PM ₁₀ , g/km	0,025		0

Vir: Civitas Policy note: Smart choices for cities, Clean buses for your city; 2013 in Priročnik o varčnosti porabe goriva, Ministrstvo za okolje in prostor, 2014

Manjša obremenjenost zraka z emisijami plinov, trdih delcev in hrupa ima izrazito pozitiven vpliv na zdravje občanov, kar dokazujejo rezultati študije Handbook on External Costs of Transport; Final Report; Report for the European Commission: DG MOVE; Ricardo-AEA/R/ ED57769; Januar 2014. Ovrednotena škoda na zdravju ljudi v Sloveniji in povprečje za EU sta prikazani v spodnji tabeli.

Tabela 16: Stroški škodljivih vplivov na zdravje zaradi onesnaženja iz prometa (V EUR na tono emisij; 2010)

	PM 2,5			NOx	NMVOC	SO2
	podeželje	predmestje	mesto			
Slovenija	39.633	67.670	214.910	16.067	1.975	12.422
Povprečje EU	28.108	70.258	270.178	10.640	1.566	10.241

Vir: Handbook on External Costs of Transport; Final Report; Report for the European Commission: DG MOVE; Ricardo-AEA/R/ ED57769; januar 2014

Eksternalije zaradi uporabe električnih vozil so podrobno preučene in ovrednotene v ekonomski analizi v nadaljevanju.

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

11.1. Časovni načrt izvedbe

Tabela 17: Terminski načrt izvedbe projekta

	TERMINSKI NAČRT											
	2019							2020				
	JUN	JUL	AVG	SEP	OKT	NOV	DEC	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ
JN za izbiro dobavitelja električnih avtobusov												
Podpis aneksa												
JN za izbiro izvajalca infrastrukturnih del												
Vzpostavitev infrastrukture												
Nabava vozil												

V juniju 2019 se bo začel postopek izvedbe javnega naročila za izbiro dobavitelja električnih avtobusov. V septembru 2019 se bo sklenilo aneks h koncesijski pogodbi med MOK in Arrivo. Prav tako je v septembru 2019 predviden začetek postopka javnega naročila za izbiro izvajalca infrastrukturnih del. V letu 2020 bo potrebno vzpostaviti ustrezno infrastrukturo za avtobuse na električni pogon. V maju istega leta je predvidena nabava vseh treh avtobusov, ki bodo začeli obratovati s 1.7.2020.

11.2. Organizacija vodenja projekta

Za izvedbo investicije je odgovoren investitor Mestna občina Koper. Odgovorna oseba investitorja je župan Aleš Bržan, 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 je mag. Nataša Likar, podsekretarka Urada za gospodarske javne službe in promet.

Vodja investicije opravlja delo na področju pravnih zadev in javnih naročil na Uradu za gospodarske javne službe in promet.

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

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

- Obnova pokrajinskega muzeja Koper (MGRT),
- Kanalizacija Brageti (MGRT),
- Sekundarno kanalizacijsko omrežje naselja Škofije I. faza, 2. etapa (MGRT).

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

Na strani koncesionarja podjetja Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov d.o.o. je odgovorna oseba direktor Bo Erik Stig Karlsson. Družba Arriva je, na podlagi Odloka o organizaciji in načinu izvajanja izbirne gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju Mestne občine Koper, od 1.10.2014 dalje koncesionar za izvajanje gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v MO Koper.

11.3. Analiza izvedljivosti

Namen investicije je uvedba treh novih linij v mestnem prometu in s tem dvig standarda dostopnosti javnega prevoza prebivalcem mesta, predvsem pa tistim, kateri dnevno (dnevne migracije) ali občasno (turisti) prihajajo v Koper. Nove linije dopolnjujejo obstoječo infrastrukturo mestnega potniškega prometa.

Izvedba investicije bo pozitivno vplivala na:

- kakovost življenja občanov,
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,
- boljšo povezljivost mesta
- privlačnost območja kot turistične destinacije.

12.NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

MOK za nakup avtobusov na električni pogon zaproša za nepovratno finančno spodbudo preko javnega poziva Eko sklada v višini 80% vrednosti vozil brez davka na dodano vrednost.

Nakup polnilnih postaj in dodatne opreme se delno krije iz razpisa IPA Promet Blending.

Večino stroškov izdelave investicijske dokumentacije in svetovanja v postopku javnega naročila krije EU iz programa »Obzorja 2020«.

Preostanek projektnih stroškov bo MOK pokrila iz lastnih proračunskih sredstev.

Tabela 18: Viri financiranja (v EUR)

	2019	2020	SKUPAJ
Nepovratna finančna spodbuda Eko Sklada	0,00	432.000,00	432.000,00
Subvencija program IPA Promet Blending	0,00	27.000,00	27.000,00
Subvencija programa "Obzorje 2020"	7.020,00	0,00	7.020,00
Lastna proračunska sredstva MOK	780,00	129.000,00	129.780,00
SKUPAJ	7.800,00	588.000,00	595.800,00

13. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI

13.1. Opis metodologije in uporabljenih izhodišč

V analizi stroškov in koristi smo izhajali iz Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006, 54/2010, 27/2016), in po navodilih Guide to Cost - Benefit Analysis of Investment Projects (Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020; december 2015) (v nadaljnjem besedilu: priročnik).

Analiza stroškov in koristi obsega naslednja poglavja:

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

13.2. Finančna analiza

13.2.1. Izhodišča in pojasnila

Tabele finančne analize so izdelane v stalnih in tekočih cenah.

Izdelane so projekcije prihodkov in odhodkov ter izkaza poslovnega izida v stalnih cenah, na podlagi teh tabel pa še finančna in ekonomska analiza. Pri izračunih dinamičnih kazalcev donosnosti investicije in kapitala je upoštevana 4% diskontna stopnja.

Izračuni projekcij poslovanja so narejeni za obdobje 25 let skladno s priročnikom, ki priporoča referenčno obdobje za projekte urbanega transporta 25-30 let. Za ekonomsko dobo investicije so izdelani izračuni interne stopnje donosnosti investicije (FRR/C), neto sedanje vrednosti investicije (FNPV/C), interne stopnje donosnosti kapitala (FRR/K) ter neto sedanje vrednosti kapitala (FNPV/K).

Vsi izračuni so narejeni po načelu neto učinka investicije, kar pomeni, da se upošteva le dodatne prihodke in odhodke, ki so posledica izvede projekta.

Upoštevani so neto učinki investicij tako z vidika koncedenta (investitorja) kot z vidika koncesionarja. Trenutno veljavna koncesijska pogodba o izvajanju izbirne gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju Mestne občine Koper traja do oktobra 2023. Za preostalo obdobje znotraj referenčnega obdobja smo upoštevali enake pogoje koncesije in enake stroške in prihodke, kot po sedanji koncesijski pogodbi oziroma po kalkulaciji koncesionarja.

Upoštewane so sledeče predpostavke in podatkovni viri:

1. Nabavna vrednost novih električnih vozil:

Avtobus, tip	Količina	Cena EUR	Vrednost brez DDV v EUR
K-Bus E-Solar City Nissan e-NV 200	3	180.000,00	540.000,00

(Vir: Arriva Dolenjska in Primorska)

2. Potrebna bodo sledeča dodatna vlaganja v infrastrukturo:

Oprema in GOI dela	Količina	Cena EUR	Vrednost brez DDV v EUR
Polnilna postaja 50 kW	2	18.000,00	36.000,00
Dodatna oprema	3	4.000,00	12.000,00
Skupaj			48.000,00

Dodatna oprema obsega: oprema avtobusov, sistem za prodajo vozovnic in spremljanje potnikov, sistem za sledenje in nadzor vozil.

Vlaganja v električno omrežje zaradi dodatnih dveh polnilnic ne bodo potrebna.

(Vir: Arriva Dolenjska in Primorska).

3. Vsi investicijski stroški so brez davka na dodano vrednost, saj bo investitor oddal nabavljena vozila in potrebno dodatno infrastrukturo v najem koncesionarju in si poračunal vstopni DDV od celotne investicije.

Za baterije, ki jih nabavi koncesionar v referenčnem obdobju, ravno tako ni vsopnega DDV, ker je koncesionar zavezanec za DDV v celoti.

4. Vsi stroški in prihodki so po stalnih cenah na dan 4.6.2019.

5. Tekoče cene so preračunane iz stalnih cen s koeficienti povprečne letne inflacijske stopnje, skladno s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj 2019 Urada RS za makroekonomske analize in razvoj. Koeficienti povprečne letne inflacije so sledeči:

- Leto 2019: 1,6
- Leto 2020: 1,9
- Leto 2021: 2,2

6. Po Javnem pozivu Eko sklada Nepovratne finančne spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov - 70SUB-PP19 so upravičeni samo stroški nakupa treh avtobusov na električni pogon.

Stroški priprave investicijske dokumentacije in svetovanja v postopku izvedbe javnega naročila so upravičeni do financiranja iz programa »Obzorje 2020« iz projekta tehnične pomoči EIB ELENA.

Stroški vlaganj v dodatno opremo so upravičeni po razpisu IPA Promet Blending 2017.

7. Viri financiranja so sledeči:

- 80% nabavne vrednosti električnih vozil se financira iz poziva Eko sklada, ostali del iz lastnih proračunskih sredstev Mestne občine Koper.
- Ostala oprema se delno financira iz razpisa IPA Promet blending 2017, ostali del iz lastnih sredstev Mestne občine Koper.
- Stroške ostalih vlaganj krije proračun Mestne občine Koper.
- Stroški investicijskega vzdrževanja avtobusov, to je menjave baterij, bremenijo koncesionarja in se delno pokrijejo s prodajo vozovnic in ostalimi prihodki koncesionarja, delno pa s subvencijo MO Koper.
- Večino stroškov izdelave investicijske dokumentacije in svetovanja v postopku javnega naročila (90%) krije EU iz programa »Obzorja 2020«, ostali del pa MO Koper.

8. Pod investicijskim vzdrževanjem je upoštevana zamenjava baterije, ki je predvidena enkrat na štiri leta. Višina stroška menjave baterije znaša 10.000. EUR brez DDV na avtobus.

13.2.2. Vrednost investicije in finančna konstrukcija

Tabela 19: Investicijski stroški (v EUR)

	2019	2020	SKUPAJ
Nabavna električnih avtobusov	0,00	540.000,00	540.000,00
Dodatna oprema	0,00	12.000,00	12.000,00
Polnilna postaja	0,00	36.000,00	36.000,00
Investicijska dokumentacija in javno naročilo	7.800,00	0,00	7.800,00
SKUPAJ	7.800,00	588.000,00	595.800,00

Tabela 20: Viri financiranja (v EUR)

	2019	2020	SKUPAJ
Nepovratna finančna spodbuda Eko Sklada	0,00	432.000,00	432.000,00
Subvencija program IPA Promet Blending	0,00	27.000,00	27.000,00
Subvencija programa "Obzorje 2020"	7.020,00	0,00	7.020,00
Lastna proračunska sredstva MOK	780,00	129.000,00	129.780,00
SKUPAJ	7.800,00	588.000,00	595.800,00

13.2.3. Prihodki in odhodki v ekonomski življenjski dobi projekta

Prihodki

1. Občina bo za oddajo avtobusov v najem koncesionarju zaračunala **najemnino** v višini amortizacije.
2. Z uvedbo dodatnih linij se poveča prodaja vstopnic.
Predpostavljamo, da bodo vsi kupci kupili vstopnice v predprodaji po ceni 0,73 EUR + 9,5% DDV (0,80 EUR z DDV)
Ocena koncesionarja je, da bo letno dodatno prepeljanih 10.000 potnikov na vseh treh linijah. **Dodatni prihodek od prodanih vstopnic** bo tako znašal 7.300,00 EUR letno.

Odhodki – stroški

Stroški dela

Za vožnje na dodatnih treh linijah mestnega prometa bo potrebno 5,5 dodatnih voznikov. Stroški dela so izračunani upoštevajoč določila kolektivne pogodbe in veljavne zakonodaje. Poleg tega bo potrebno tudi spremljajoče osebje v pripadajočem deležu na prevožen kilometer skladno s Koncesijsko pogodbo.

Stroški dela po letih bodo v EUR:

	2020	2021	2022	2023
Vozno osebje	68.750,00	141.625,00	145.873,75	150.249,96
Spremljevalno osebje	3.000,00	6.180,00	6.365,40	6.556,36
Skupaj	71.750,00	147.805,00	152.239,15	156.806,32

Vir: Kalkulacija stroškov e-busi 50/154/GD-2019; Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o.; 5.6.2019

V nadaljnjih letih smo predpostavili enak strošek dela kot v letu 2023.

Stroški energentov

Stroški porabe energije so izračunani po normativih proizvajalca in so v investicijskem programu povzeti po Kalkulaciji stroškov e-busi 50/154/GD-2019; Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o. z dne 5.6.2019 za obdobje do leta 2023. V nadaljnjih letih smo predpostavili enak strošek porabe energije kot v letu 2023.

Stroški vzdrževanja

Sem sodi interno vzdrževanje, to je strošek dela vzdrževalcev, vgrajeni material, olja, tekočine, dnevna nega vozil, kurativno vzdrževanje, izredni dogodki, intervencije na terenu, strošek pnevmatik.

Pod to postavko je vključeno tudi zunanje vzdrževanje, in sicer vzdrževanje vozil, notranje in zunanje čiščenje vozil, redni servisi, diagnosticiranje računalniških sistemov in komponent vozil v pooblaščenih servisnih delavnicah, popravila motorjev, menjalnikov, agregatorjev, zaganjalnikov, visokotlačne črpalke, karoserijsko ličarska popravila vozil. Pranje vozil in notranje čiščenje izvaja podizvajalec na podlagi letne pogodbe.

Stroški vzdrževanja so v investicijskem programu povzeti po Kalkulaciji stroškov e-busi 50/154/GD-2019; Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o. z dne 5.6.2019 za obdobje do leta 2023. V nadaljnjih letih smo predpostavili enak strošek vzdrževanja kot v letu 2023.

Zavarovanje

Pod to postavko spada kasko in obvezno zavarovanje vozila, zavarovanje potnikov in potniških mest, nezgodno zavarovanje potnikov in cestna taksa.

Stroški zavarovanja so v investicijskem programu povzeti po Kalkulaciji stroškov e-busi 50/154/GD-2019; Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o. z dne 5.6.2019 za obdobje do leta 2023. V nadaljnjih letih smo predpostavili enak strošek zavarovanja kot v letu 2023.

Stroški financiranja

Stroški financiranja nabave dodatne opreme so povzeti po Kalkulaciji stroškov e-busi 50/154/GD-2019; Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o. z dne 5.6.2019 za obdobje do leta 2023. V nadaljnjih letih smo predpostavili enak strošek financiranja kot v letu 2023.

Ostali stroški

Ostali stroški so skladno s kalkulacijo koncesionarja določeni v višini 8% otalih stroškov. (Vir: Kalkulacija stroškov e-busi 50/154/GD-2019; Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o.; 5.6.2019)

Najemnina je strošek koncesionarja in prihodek investitorja - koncedenta.

Amortizacija je prikazana v prilogi. Za namene finančne analize amortizacija ni odhodek, ker je odhodek že celotne investicijski strošek ob nabavi osnovnih sredstev. V skladu s terminskim planom je predpostavljen prenos investicije v uporabo 1.7.2020, to je hkrati tudi začetek obračuna amortizacije. Amortizacija je obračunana v skladu s Pravilnikom o načinu in stopnjah odpisa neopredmetenih sredstev in opredmetenih osnovnih sredstev (Uradni list RS št. 45/2005 in dop.).

Izkaz poslovnega izida

Na podlagi predpostavljenih prihodkov in odhodkov smo izdelali projekcijo izkaza poslovnega izida, ki je v prilogi.

Ostanek vrednosti

Po zaključku referenčnega obdobja projekt nima ostanka vrednosti.

13.2.4. Izračuni neto sedanje vrednosti in interne stopnje donosnosti

Na podlagi vseh naštetih projekcij smo izdelali naslednje tabele, zbrane v prilogi Finančna analiza za:

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

Vsi izračuni so narejeni v stalnih cenah in se nanašajo na referenčno obdobje 25 let.

Finančni tokovi v tekočih cenah so priloženi. Viri financiranja so zagotovljeni za celotno referenčno obdobje.

Izračuni interne stopnje donosnosti in sedanje vrednosti so prikazani v spodnji tabeli.

Tabela 21: Rezultati finančne analize

Finančna neto sedanja vrednost investicije FNPV/C	-4.909.427 EUR
Finančna interna stopnja donosnosti investicije FRR/C	n.a.
Finančna relativna neto sedanja vrednost investicije FRNPV/C	-8,91
Finančna neto sedanja vrednost kapitala FNPV/K	-8.836.684 EUR
Finančna interna stopnja donosnosti kapitala FRR/K	n.a.

Interna stopnja donosnosti investicije (FRR/C) je nižja od diskontne stopnje, neto sedanja vrednost investicije (FNPV/C) je negativna. Nezadostne vrednosti finančnih dinamičnih kazalnikov upravičenosti investicije so pričakovane, saj projekt ni profitnega značaja.

13.2.5. Denarni tok investicije – finančna vzdržnost projekta

Prilivi zadoščajo za pokrivanje odlivov v celotnem referenčnem obdobju, kar je razvidno iz priloge Denarni tok projekta v tekočih cenah.

13.3. Ekonomska analiza

Ekonomska analiza utemeljuje upravičenost projekta s širšega družbenega, razvojnogospodarskega in socialnega vidika.

V ekonomski analizi smo ocenili prispevek projekta h gospodarskemu razvoju Mestne občine Koper ter regije. Poleg neposrednih finančnih koristi oziroma stroškov, smo upoštevali še ekonomske koristi. Dodatnih ekonomskih stroškov projekt ne bo ustvarjal.

13.3.1 Koristi, ki jih lahko izrazimo v denarju

Koristi investicije, ki jih lahko izrazimo v denarju so sledeče:

- Eksternalije:
 - Zmanjšanje škode zaradi onesnaženja zraka zaradi prometa
 - Zmanjšanje škode zaradi hrupa zaradi prometa
 - Zmanjšanje škode zaradi prometnih nesreč
 - Zmanjšanje stroškov prometnih zastojev

Za namene ekonomske analize predpostavimo, da se bo v povprečju vsak potnik peljal 15 km na dan 100 krat v letu, torej v povprečju 1500 km na leto, in da bi se sicer (če ne bi imel na voljo javnega prevoza) peljal v osebni avtomobilu sam. Takih potnikov je povprečno 100 (skupaj 10.000 prevozov letno). To pomeni, da se izognemo 150.000 km prevozom z osebnimi avtomobili letno.

1. Zmanjšanje škode zaradi onesnaženja zraka zaradi prometa

Oceno zmanjšanja škode, ki nastaja zaradi onesnaženja zraka, ki izvira iz prometa, smo naredili na podlagi podatkov iz študije Update of the Handbook on External Costs of Transport; Final Report; Report for the European Commission: DG MOVE; Ricardo-AEA/R/ ED57769; Januar 2014.

Podatki iz navedene študije kažejo, da je strošek onesnaženja zraka, ki ga povzroči bencinski avtomobil Euro 6 v urbanem prometu 0,4 EUR na kilometer v povprečju v EU.

(vir: Handbook on External Costs of Transport; Final Report; Report for the European Commission: DG MOVE; Ricardo-AEA/R/ ED57769; januar 2014; tabela št. 17)

Podatke evropskega povprečja smo preračunali na slovenske stroške tako, da smo za primerjavo med EU povprečjem in Slovenijo upoštevali primerjavo stroškov v isti študiji v tabeli

št. 15 (Stroški škodljivih vplivov na zdravje zaradi onesnaženja iz prometa (v EUR na tono emisij; 2010). Razmerje stroškov med Slovenijo in EU povprečjem je 83,85%.

Strošek onesnaženja zraka za 150.000 km letno znaša za EU 60.000 EUR letno, za Slovenijo pa, preračunano, 50.310,00 EUR letno.

Ker so električni avtobusi brez emisij, se celotna kilometraža upošteva pri izračunu zmanjšanja stroškov škode zaradi onesnaženja zraka.

V škodi zaradi emisij iz prometa so upoštevani zdravstveni stroški zaradi onesnaženja zraka, saj študija dokazuje visoko stopnjo korelacije med onesnaženostjo zraka in pojavom, razvojem in stopnjevanjem nekaterih kroničnih in akutnih bolezni, kakor tudi višjo stopnjo umrljivosti zaradi onesnaženja zraka.

Bolezni in zdravstvena stanja, na katere onesnaženje zraka še posebej vpliva, so: bolezni dihal, predvsem astma, draženje nosu, oči in grla, kardiovaskularne bolezni, cerebralno-vaskularne bolezni, rak, kronična vnetja ušes, srčno popuščanje, nevro-toksične bolezni, pojav nenadne smrti dojenčkov (t.im. smrt v zibki), zmanjšana porodna teža in drugo. Večini težav so še posebej izpostavljeni starejši od 65 let in otroci, mlajši od 14 let.

(vir: Handbook on External Costs of Transport; Final Report; Report for the European Commission: DG MOVE; Ricardo-AEA/R/ ED57769; januar 2014; tabela št. 19)

2. Zmanjšanje škode zaradi hrupa zaradi prometa

Tudi oceno zmanjšanja škode, ki izvira iz prometnih nesreč, smo naredili na podlagi podatkov iz študije Update of the Handbook on External Costs of Transport; Final Report; Report for the European Commission: DG MOVE; Ricardo-AEA/R/ ED57769; Januar 2014.

Podatki iz navedene študije kažejo, da je mejni strošek nesreč, v kateri je potencialno udeležen osebni avto v urbanem okolju 0,2 EUR na vozilo-kilometer za Slovenijo.

(vir: Handbook on External Costs of Transport; Final Report; Report for the European Commission: DG MOVE; Ricardo-AEA/R/ ED57769; januar 2014; tabela št. 12)

Strošek prometnih nesreč za 150.000 km letno znaša torej 30.000,00 EUR.

3. Zmanjšanje škode zaradi prometnih nesreč

Tudi oceno zmanjšanja škode, ki izvira iz prometnih nesreč, smo naredili na podlagi podatkov iz študije Update of the Handbook on External Costs of Transport; Final Report; Report for the European Commission: DG MOVE; Ricardo-AEA/R/ ED57769; Januar 2014.

Podatki iz navedene študije kažejo, da je mejni strošek nesreč, ki ga povzroči osebni avto v urbanem okolju 0,2 EUR na vozilo-kilometer v povprečju v EU.

(vir: Handbook on External Costs of Transport; Final Report; Report for the European Commission: DG MOVE; Ricardo-AEA/R/ ED57769; januar 2014; tabela št. 12)

Podatke evropskega povprečja smo preračunali na slovenske stroške tako, da smo za primerjavo med EU povprečjem in Slovenijo upoštevali primerjavo stroškov v isti študiji v tabeli št. 15 (Stroški škodljivih vplivov na zdravje zaradi onesnaženja iz prometa (v EUR na tono emisij; 2010). Razmerje stroškov med Slovenijo in EU povprečjem je 83,85%.

Strošek prometnih nesreč za 150.000 km letno znaša torej za EU 30.000,00 EUR, za Slovenijo pa, preračunano, 25.155,00 EUR.

4. Zmanjšanje stroškov prometnih zastojev

Oceno stroškov prometnih zastojev smo povzeli po študiji Update of the Handbook on External Costs of Transport; Final Report; Report for the European Commission: DG MOVE; Ricardo-AEA/R/ ED57769; Januar 2014.

Podatki iz navedene študije kažejo, da je mejni strošek prometnih zastojev za osebne avtomobile v prostem pretoku (free flow) v mestnem prometu na vozilo-kilometer 2,5 EUR v povprečju v EU. (vir: Handbook on External Costs of Transport; Final Report; Report for the European Commission: DG MOVE; Ricardo-AEA/R/ ED57769; januar 2014; tabela št. 9)

Podatke evropskega povprečja smo preračunali na slovenske stroške tako, da smo za primerjavo med EU povprečjem in Slovenijo upoštevali primerjavo stroškov v isti študiji v tabeli št. 15 (Stroški škodljivih vplivov na zdravje zaradi onesnaženja iz prometa (v EUR na tono emisij; 2010). Razmerje stroškov med Slovenijo in EU povprečjem je 83,85%.

Strošek prometnih zastojev za 150.000 km letno znaša torej za EU 375.000,00 EUR, za Slovenijo pa, preračunano, 314.437,50 EUR.

Tabela 22: Rezultati ekonomske analize

Ekonomska neto sedanja vrednost investicije ENPV/C	991.041 EUR
Ekonomska interna stopnja donosnosti investicije ERR/C	19,92%
Finančna relativna neto sedanja vrednost investicije ERNPV/C	1,80

13.3.2 Koristi, ki jih ni mogoče izraziti v denarju

V ekonomski analizi nismo ovrednotili naslednjih pozitivnih vplivov projekta:

1. Povečanje prepoznavnosti in privlačnosti območja Mestne občine Koper

Projekt povečuje prepoznavnost občine kot okoljsko osveščene, občanom in turistom prijazne občine, kar prinaša tudi neposredne gospodarske koristi (povečanje obiska turistov,

sprememba strukture gostov v korist okoljsko osveščenih obiskovalcev in s tem dvig dnevne porabe turističnih gostov.

Ker projekt že z okoljsko – zdravstvenimi dodatnimi ekonomskimi koristmi dosega željene ekonomske kazalnike upravičenosti investicije, dodatnih gospodarskih koristi nismo ocenjevali.

2. Boljša kvaliteta življenja v MO Koper

Manjša onesnaženost zraka, boljše zdravstveno stanje občanov, manj hrupa in manjše število prometnih nesreč zagotovo vplivajo na zadovoljstvo občanov z življenjem v občini, kar na dolgi rok pomeni manjše odseljevanje oziroma dodatno priseljevanje in višjo nataliteto, zaradi pozitivnih vplivov na zdravje in zmanjšanje števila prometnih nesreč pa se lahko pričakuje tudi nižja mortaliteta.

3. Vpliv na gospodarsko rast

Ugodna demografska gibanja imajo na dolgi rok tudi pozitivne gospodarske učinke.

14.ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

14.1. Analiza občutljivosti

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

- Investicijski stroški;
- Operativni stroški.

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

- Povečanje investicijskih stroškov za 5% in 10%
- Povečanje operativnih stroškov za 5% in 10%

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

Izhodiščni podatki

FNPV/C	-4.909.472
FNPV/K	-8.836.684
FRR/C	n.a.
FRR/K	n.a.

Povečanje investicijskih stroškov za 5%

		Indeks
FNPV/C	-4.937.029	100,56
FNPV/K	-8.836.705	100,00
FRR/C	n.a.	n.a.
FRR/K	n.a.	n.a.

Povečanje investicijskih stroškov za 10%

		Indeks
FNPV/C	-5.029.514	102,45
FNPV/K	-8.836.705	100,00
FRR/C	n.a.	n.a.
FRR/K	n.a.	n.a.

Povečanje operativnih stroškov za 5 %

		Indeks
FNPV/C	-5.221.707	106,36
FNPV/K	-9.084.011	102,80
FRR/C	n.a.	n.a.
FRR/K	n.a.	n.a.

Povečanje operativnih stroškov za 10 %

		Indeks
FNPV/C	-5.469.014	111,40
FNPV/K	-9.331.318	105,60
FRR/C	n.a.	n.a.
FRR/K	n.a.	n.a.

Projekt ni občutljiv na spremembo investicijskih stroškov, sprememba operativnih stroškov pa povzroči spremembo neto sedanje vrednosti, ki je malo več kot proporcionalna spremembi stroškov. Vendar je razlika med rastjo spremenljivke in spremembo neto sedanje vrednosti minimalna, zato ocenjujemo, da investicija ni občutljiva.

14.2. Kvalitativna analiza tveganj

Pri kvalitativni analizi tveganja smo upoštevali naslednje stopnje verjetnosti dogodkov in resnosti tveganja.

Verjetnost dogodka:

- A. Zelo neverjetno (0–10 % verjetnost)
- B. Neverjetno (10–33 % verjetnost)
- C. Enako verjetno, da do dogodka pride, kot da ne (33–66 % verjetnost)
- D. Verjetno (66–90 % verjetnost)
- E. Zelo verjetno (90–100 % verjetnost)

Tabela 23: Klasifikacija resnosti tveganja

I.	Brez učinka
II.	Zanemarljivo
III.	Zmerno
IV.	Kritično
V.	Katastrofalno

Tabela 24: Raven tveganja

Resnost posledic	Barva
Nizka	
Zanemarljiva	
Visoka	
Nesprejemljiva	

Verjetnost / resnost	I.	II.	III.	IV.	V.
A.	nizka	nizka	nizka	nizka	zanemarljiva
B.	nizka	nizka	zanemarljiva	zanemarljiva	visoka
C.	nizka	zanemarljiva	zanemarljiva	visoka	visoka
D.	nizka	zanemarljiva	visoka	nesprejemljiva	nesprejemljiva
E.	zanemarljiva	visoka	nesprejemljiva	nesprejemljiva	nesprejemljiva

Tabela 25: Možna tveganja in ukrepi za njihovo reševanje

Tveganje	Raven tveganja
1. <u>Spremembe v zakonodaji</u> <i>Verjetnost: A</i> <i>Resnost posledic: I</i> <i>Ukrep za obvladovanje:</i> Prilagoditev novim zakonskim pogojem. Glede na to, da je bolj verjetno, da bi spremembe zakonodaje šle v smeri olajšanja okoljsko naravnanih projektov, prilagoditev najverjetneje ne bi bila problematična.	Nizka
2. <u>Tehnološka tveganja, ki izhajajo iz dejstva, da gre za relativno novo in še ne dobro preizkušeno tehnologijo</u> <i>Verjetnost: B</i> <i>Resnost posledic: III</i> <i>Ukrep za obvladovanje:</i> Pridobitev ustreznih garancij proizvajalcev opreme in vozil, vključitev strokovnjakov s predmetnega področja v fazi načrtovanja.	Zanemarljiva
3. <u>Odstopanja od finančnega načrta zaradi dejstev, ki jih ni bilo mogoče predvideti v fazi načrtovanja.</u> <i>Verjetnost: C</i> <i>Resnost posledic: II</i> <i>Ukrep za obvladovanje:</i> Realokacija finančnih sredstev.	Zanemarljiva
4. <u>Odstopanja od terminskega načrta zaradi zapletov pri pridobivanju soglasij ali drugih upravnih postopkih</u> <i>Verjetnost: B</i> <i>Posledice: II</i>	Nizka

<i>Ukrep za obvladovanje:</i> vključitev strokovnjakov s predmetnega področja v fazi načrtovanja.	
5. <u>Tehnološko-finančno tveganje – večji strošek ali krajša življenjska doba baterij od planiranih</u> <i>Verjetnost:</i> A <i>Posledice:</i> IV <i>Ukrep za obvladovanje:</i> Pridobitev ustreznih garancij proizvajalcev vozil in baterij, zagotovitev dodatnih finančnih virov.	Nizka

14.3. Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

Tabela 26: Rezultati finančne in ekonomske analize

Finančna neto sedanja vrednost investicije FNPV/C	-4.909.427 EUR
Finančna interna stopnja donosnosti investicije FRR/C	n.a.
Finančna relativna neto sedanja vrednost investicije FRNPV/C	-8,91
Finančna neto sedanja vrednost kapitala FNPV/K	-8.836.684 EUR
Finančna interna stopnja donosnosti kapitala FRR/K	n.a.
Ekonomska neto sedanja vrednost investicije ENPV/C	991.041 EUR
Ekonomska interna stopnja donosnosti investicije ERR/C	19,92%
Finančna relativna neto sedanja vrednost investicije ERNPV/C	1,80

Finančna neto sedanja vrednost investicije (FNPV/C) je razlika med diskontiranim tokom vseh koristi in vseh stroškov investicije. Koristi in stroški se diskontirajo z diskontnim faktorjem. Za investicije na področju javnih financ določa diskontno stopnjo Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16), in sicer ta znaša 4% letno.

Finančna interna stopnja donosnosti investicije (FRR/C) je kazalnik finančnotržne donosnosti projekta, pri čemer se v izračunih finančne ocene uspešnosti projekta vrednosti izrazijo z dejanskimi tržnimi cenami. Finančna interna stopnja donosnosti investicije (FRR/C) je določena kot tista obrestna mera, kjer je neto sedanja vrednost investicije enaka nič.

Relativna neto sedanja vrednost investicije (FRNPV/C) je razmerje med neto sedanjo vrednostjo projekta in diskontiranimi investicijskimi stroški.

Finančna neto sedanja vrednost kapitala (FNPV/K) in finančna interna stopnja donosnosti investiranega kapitala (FRR/K) se izračunata z vloženim kapitalom države članice (javnim in privatnim), ko je vplačan, krediti tedaj, ko so vrnjeni, in skupaj s poslovnimi stroški ter pripadajočimi obrestmi in prihodki med prilivi. Donacije EU niso upoštevane.

Pri **ekonomski neto sedanjí vrednosti investicije (ENPV/C), ekonomski interni stopnji donosnosti (ERR/C) in ekonomski relativni neto sedanjí vrednosti (ERNPV/C)** se poleg stroškov in prihodkov investicije upoštevajo še vsi ekonomski stroški in koristi v družbi.

Finančni kazalci so pričakovano neugodni, saj investicija nima profitnega značaja in finančno tržno ni donosna. Neto sedanja vrednost investicije je negativna pri predpostavljeni 4% diskontni stopnji, interna stopnja donosnosti pa je negativna in torej nižja od diskontne stopnje 4%.

Vendar dodatne ekonomske koristi pomenijo pozitivne ekonomske kazalce upravičenosti, zaradi česar je investicija ekonomsko upravičena, saj prinaša poleg denarnih koristi tudi koristi, ki jih ne moremo izraziti v denarju in dajejo možnosti nadaljnjega razvoja Mestne občine Koper.

Investicija ni občutljiva na spremembo kritičnih spremenljivk in raven tveganj je obvladljiva, predvideni so ukrepi za obvladovanje tveganj.

Iz vsega navedenega lahko potegnemo zaključek, da je investicija upravičena.

15. PRILOGE

Priloga 1: Amortizacija

Priloga 2: Izkaz poslovnega izida

Priloga 2: Finančna analiza

Priloga 3: Ekonomska analiza

Priloga 4: Denarni tok projekta v tekočih cenah