



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTA' DI CAPODISTRIA



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD

INVESTICIJSKI PROGRAM

OBNOVA AVTOBUSNE POSTAJE



Avgust 2020

Naziv investicijskega projekta:

Obnova avtobusne postaje

Investitor in upravljavec investicijskega projekta:

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

Izdelaalec investicijske dokumentacije:

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

Datum izdelave dokumenta:

Avqust 2020

Seznam uporabljenih kratic:

CPS	Celostna prometna strategija
CTN	Celostne teritorialne naložbe
DGD	Projektna dokumentacija za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja
DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta
IP	Investicijski program
IN TUS	Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije
JN	Javno naročilo
JPP	Javni potniški promet
KS	Kohezijski sklad
MOK	Mestna občina Koper
OP	Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike
PN	Prednostna naložba
P+R	Parkiraj in presedi
PZI	Projektna dokumentacija za izvedbo gradnje
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
TUS	Trajnostna urbana strategija
UMAR	Urad RS za makroekonomske analize in razvoj
ZMOS	Združenje mestnih občin Slovenije

KAZALO VSEBINE

1 UVODNO POJASNILO.....	8
<i>1.1 Predstavitev investitorja in izdelovalcev investicijskega programa</i>	<i>9</i>
<i>1.2 Namen in cilji investicijskega projekta.....</i>	<i>9</i>
<i>1.3 Povzetek iz dokumenta identifikacije investicijskega projekta s pojasnili poteka aktivnosti in morebitnih sprememb do priprave investicijskega programa</i>	<i>9</i>
2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	1
<i>2.1 Cilji investicije</i>	<i>1</i>
<i>2.2 Spisek strokovnih podlag.....</i>	<i>1</i>
<i>2.3 Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire optimalne variante</i>	<i>2</i>
<i>2.4 Navedba odgovorne osebe za izdelavo investicijskega programa, projektne in druge dokumentacije ter odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta</i>	<i>5</i>
<i>2.5 Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije.....</i>	<i>6</i>
<i>2.6 Prikaz ocenjene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije z izračunanim deležem sofinanciranja investicije s sredstvi proračuna Republike Slovenije</i>	<i>6</i>
<i>2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta.....</i>	<i>7</i>
<i>2.8 Osnovni podatki o investitorju, izdelovalcih investicijske dokumentacije in prihodnjem upravljavcu</i>	<i>8</i>
3 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 ...	9
<i>3.1 Analiza obstoječega stanja s prikazom potreb, ki jih bo zadovoljevala investicija.....</i>	<i>9</i>
<i>3.1.1 Predstavitev Mestne občine Koper</i>	<i>9</i>
<i>3.1.2 Opredelitev urbanega območja za izvajanje trajnostne urbane strategije ter prednostne usmeritve</i>	<i>10</i>
<i>3.1.3 Obstoječe stanje.....</i>	<i>12</i>
<i>3.1.3.1 Javni potniški promet</i>	<i>12</i>
<i>3.1.4 Obstoječe stanje glavne avtobusne postaje z razlogi za investicijsko namero.....</i>	<i>13</i>
<i>3.1.4.1 Splošno.....</i>	<i>13</i>
<i>3.1.4.2 Stanje glavne avtobusne postaje v Kopru.....</i>	<i>13</i>
<i>3.1.5 Prikaz potreb, ki jih bo zadovoljevala investicija</i>	<i>16</i>
<i>3.2 Usklajenost investicijskega projekta z državnim strateškim razvojnim dokumentom in drugimi razvojnimi dokumenti, usmeritvami Skupnosti ter strategijami in izvedbenimi dokumenti strategij posameznih področij in dejavnosti</i>	<i>16</i>
4 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO STORITEV	19

5	TEHNIČNO - TEHNOLOŠKI DEL.....	20
5.1	<i>Programska in funkcionalna zasnova.....</i>	<i>20</i>
5.2	<i>Razporeditev prostorov.....</i>	<i>21</i>
5.3	<i>Gradbena konstrukcija.....</i>	<i>22</i>
5.4	<i>Zunanja ureditev</i>	<i>23</i>
6	ANALIZA ZAPOSLENIH ZA SCENARIJ “Z” INVESTICIJO GLEDE NA SCENARIJ “BREZ” INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO. 29	
7	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO	30
7.1	<i>Ocena vrednosti projekta po stalnih cenah.....</i>	<i>30</i>
7.2	<i>Ocena vrednosti projekta po tekočih cenah.....</i>	<i>31</i>
7.3	<i>Osnova in izhodišča za oceno vrednosti projekta.....</i>	<i>31</i>
8	ANALIZA LOKACIJE, KI VSEBUJE TUDI IMENOVANJE PROSTORSKIH AKTOV IN GLASIL, V KATERIH SO OBJAVLJENI	32
9	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENO STROŠKOV ZA ODPRAVO MOREBITNIH NEGATIVNIH VPLIVOV.....	35
9.1	<i>Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov.....</i>	<i>35</i>
10	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI.....	36
10.1	<i>Časovni načrt izvedbe investicije</i>	<i>36</i>
10.2	<i>Študija izvedbe investicije.....</i>	<i>36</i>
10.2.1	<i>Podatki o investitorju in organizacija vodenja projekta.....</i>	<i>36</i>
10.2.1.1	<i>Kadrovska sposobnost javnega partnerja</i>	<i>37</i>
10.2.2	<i>Način izbire izvajalcev</i>	<i>39</i>
10.2.3	<i>Časovni načrt vseh aktivnosti, potrebnih za izvedbo projekta in vzpostavitev poslovanja</i>	<i>39</i>
10.2.4	<i>Seznam že pripravljene in pregled še potrebne investicijske, projektne in druge dokumentacije</i>	<i>39</i>
10.2.5	<i>Način končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja.....</i>	<i>40</i>
10.2.6	<i>Kazalniki in vrednotenje učinkov investicije.....</i>	<i>41</i>
10.2.6.1	<i>Fizični kazalniki</i>	<i>41</i>
10.2.6.2	<i>Finančni in ekonomski kazalniki.....</i>	<i>41</i>
11	NAČRT FINANCIRANJA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA.....	42
12	PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	43
12.1	<i>Metodologija izvedbe finančne in ekonomske analize</i>	<i>43</i>
12.2	<i>Projekcija odhodkov in prihodkov investicije.....</i>	<i>44</i>

12.2.1 Projekcija odhodkov	44
12.2.2 Projekcija prihodkov	44
13 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI (EX-ANTE) V EKONOMSKI DOBI Z IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE OCENE TER IZRAČUNOM FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV.....	45
<i>13.1 Drugi stroški in koristi investicije</i>	<i>45</i>
<i>13.2 Finančna analiza.....</i>	<i>46</i>
<i>13.3 Ekonomska analiza</i>	<i>48</i>
<i>13.4 Koristi, ki se ne dajo vrednotiti z denarjem.....</i>	<i>48</i>
14 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZO OBČUTLJIVOSTI.....	49
<i>14.1 Analiza tveganj</i>	<i>49</i>
<i>14.2 Analiza občutljivosti</i>	<i>52</i>
15 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	54

KAZALO TABEL

Tabela 1: Podatki o investitorju.....	9
Tabela 2: Podatki o izdelovalcu investicijskega programa	9
Tabela 3: Ocena variant z izborom optimalne variante	3
Tabela 4: Izdelovalec investicijskega programa.....	5
Tabela 5: Izdelovalec projektne dokumentacije	5
Tabela 6: Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta	5
Tabela 7: Ocenjena vrednost investicije ter predvidena finančna konstrukcija	6
Tabela 8: Zbirni prikaz rezultatov izračunov	7
Tabela 9: Podatki o investitorju.....	8
Tabela 10: Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije	8
Tabela 11: Število prepeljanih potnikov.....	12
Tabela 12: Prispevek projekta k doseganju kazalnika učinka OP	17
Tabela 13: Prispevek projekta k doseganju kazalnika rezultata OP	17
Tabela 14: Površine	21
Tabela 15: Površine prostorov v stavbi	22
Tabela 16: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah (avgust 2020)	30
Tabela 17: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške.....	30
Tabela 18: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta.....	36
Tabela 19: Seznam pripravljene projektne in investicijske dokumentacije	39
Tabela 20: Dinamika in viri financiranja po stalnih – tekočih cenah.....	42
Tabela 21: Finančna analiza brez pomoči Skupnosti	46
Tabela 22: Finančna analiza s pomočjo Skupnosti.....	47
Tabela 23: Ekonomska analiza projekta	48
Tabela 24: Faktorji tveganja	49
Tabela 25: Ocena tveganja po posameznih variantah	51

Tabela 26: Analiza občutljivosti.....	53
Tabela 27: Zbirni prikaz rezultatov	54

KAZALO SLIK

Slika 1: Meje urbanega območja TUS	10
Slika 2: Prednostne usmeritve urbanega razvoja in območje urbanega razvoja.....	11
Slika 3: Obstoječe stanje	14
Slika 4: Tloris avtobusne postaje	24
Slika 5: Tloris postaje in ploščadi s peroni.....	25
Slika 6: Tloris nadstrešnice	26
Slika 7: Nadstrešnica – prečni prerez	27
Slika 8: Tloris ekološkega otoka	28
Slika 9: Lokacija predmetne investicije	32
Slika 10: Območje CTN z označenim območjem izvajanja operacije	33

1 UVODNO POJASNILO

Investicijski program obravnava investicijo v obnovo glavne avtobusne postaje v Kopru, katerega namen je posodobitev z uvedbo strukturnih (prostorskih, prometnih) in funkcionalnih izboljšav in rešitev, da se zagotovi funkcionalnost in prijaznost za vse uporabnike (potnike, prevoznike) in oblikuje prepoznavno in privlačno arhitekturno in prostorsko ureditev kot eno izmed ključnih vstopnih/ izstopnih točk v in iz mesta Koper.

Novo predvideno stanje vključuje:

- postajni manipulacijski plato (dostopna cesta, parkirne postajne niše, servisne in tehnične površine);
- čakalne površine in ureditve za potnike (vključno z javnimi sanitarijami, zaščitenimi čakalnicami, prostorom za postavitve avtomatov, kioskov in druge urbane opreme);
- postajno prometno pisarno;
- vse potrebne spremljajoče infrastrukturne naprave in priključke na gospodarsko javno infrastrukturo (elektrika, javna razsvetljava, vodovod, kanalizacija, telekomunikacije);
- postajni sistem informacijske tehnologije;
- spremljajoče ureditve za vklop s kontaktnimi območji.

Vrednost investicijskega projekta znaša tako po stalnih kot tekočih cenah 2.486.658,63 € z 22 % DDV, in sicer znaša višina upravičenih stroškov 1.890.625,95 € ter višina neupravičenih stroškov 596.032,68 €.

S pomočjo mehanizma CTN je možno financirati 85 % upravičenih stroškov investicije, pri čemer je v nepovratnih sredstvih 85 % sredstev Kohezijskega sklada in 15 % sredstev RS. Nepovratna sredstva, za katera je zaprosila Mestna občina Koper z obravnavanim projektom (Obnova avtobusne postaje), je bila zaradi skladnosti z alokacijo sredstev in pravili koriščenja sredstev nižja od maksimalne višine in je znašala 841.701,50 €. Glede na 2. člen Sklepa Skupščine ZMOS z dne 17.6.2019 (številka 0320-12/2020-7) bo Mestna občina Koper zaprosila še za dodatnih 217.509,34 € za sofinanciranje predmetne investicije.

Vsebinsko so v dokumentu obdelani vsi vidiki investicijskega projekta in to v obsegu, ki ga zahteva investicijski program. Sicer pa je obravnavani investicijski dokument izdelan v skladu z določili "Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ" (Uradni list RS št. 60/06) z vsemi spremembami in dopolnitvami "Uredbe o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ" (Uradni list RS št. 54/2010 in 27/16).

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

1.1 Predstavitev investitorja in izdelovalcev investicijskega programa

Tabela 1: Podatki o investitorju

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

Tabela 2: Podatki o izdelovalcu investicijskega programa

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

1.2 Namen in cilji investicijskega projekta

Namen projekta je posodobitev avtobusne postaje z uvedbo strukturnih (prostorskih, prometnih) in funkcionalnih izboljšav in rešitev, da se zagotovi funkcionalnost in prijaznost za vse uporabnike (potnike, prevoznike) in oblikuje prepoznavno in privlačno arhitekturno in prostorsko ureditev kot eno izmed ključnih vstopnih/ izstopnih točk v in iz mesta Koper.

Cilji projekta so:

- povečanje uporabe javnega potniškega prometa,
- izboljšanje ponudbe javnega prometa,
- izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa za osebe z zmanjšano mobilnostjo,
- izboljšanje podobe javnega potniškega prometa.

Rezultati projekta:

- urejeni varni dostopi do avtobusne postaje,
- omogočeno varno vstopanje oziroma izstopanje potnikov,
- povečanje privlačnosti in kakovosti urbanega (mestnega) okolja,
- zagotovljeni ustrezni infrastrukturni pogoji za trajnostno mobilnost,
- posodobljena in dograjena gospodarska infrastruktura,
- prilagojen prometni režim za boljšo funkcionalno dostopnost.

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

Glede na 4. člen Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10 in 27/16)

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

investicijska dokumentacija zajema dokument identifikacije investicijskega projekta ter investicijski program.

V mesecu juniju 2018 je bil izdelan Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP) za investicijo: "Obnova avtobusne postaje", ki ga je izdelalo podjetje SITUAR d.o.o..

Za predmetno investicijo se je v juniju 2018 izdelal Idejni projekt: Načrt zunanje ureditve: Glavna avtobusna postaja Koper, št. projekta NG/034-2018, ki ga je izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o. ter Idejna zasnova, ocena investicije za gradbeno obrtniška dela, ki jo je izdelalo podjetje NORMAPRO d.o.o..

V okviru obnove je bila predvidena preplastitev platoja (nadgradnja), zamenjava dotrajanih robnikov, pretlakovanje peronov, izdelava nadstrešnice nad peronom, vključno z opremo, dopolnitev oziroma prilagoditev spremljajoče talne in vertikalne prometne signalizacije in spremljajoča urbana oprema.

Na osnovi izdelanega Idejnega projekta se je ocenila vrednost investicije, ki je znašala 1.228.707,23 € z vključenim DDV, s sledečimi viri financiranja:

- Mestna občina Koper 387.005,72 €
- CTN (Kohezijska sredstva in sredstva SLO udeležbe) v višini 841.701,51 €.

Investicija naj bi se izvajala od junija 2018 do vključno junija 2019.

DIIP je bil potrjen na seji Občinskega sveta Mestne občine Koper dne 11.6.2018.

Ker pa je bilo kasneje ugotovljeno, da predviden projekt ne zadostuje predpisom za avtobusna postajališča, se je Mestna občina Koper odločila za spremembo projekta. Zaradi navedenega se je septembra 2019 izdelala projektna dokumentacija DGD: Avtobusna postaja Koper, številka projekta 1911-DGD, ter oktobra PZR: Avtobusna postaja Koper, številka projekta 1911-PZR, obe projektni dokumentaciji sta bili izdelani s strani podjetja Omnia Arhing d.o.o.. Na podlagi nove projektne dokumentacije se je oktobra 2019 izdelal popravek DIIP-a. Novo predvideno stanje vključuje:

- postajni manipulacijski plato (dostopna cesta, parkirne postajne niše, servisne in tehnične površine);
- čakalne površine in ureditve za potnike (vključno z javnimi sanitarijami, zaščitnimi čakalnicami, prostorom za postavitev avtomatov, kioskov in druge urbane opreme, manjše otroško igrišče);
- postajno prometno pisarno;
- vse potrebne spremljajoče infrastrukturne naprave in priključke na gospodarsko javno infrastrukturo (elektrika, javna razsvetljava, vodovod, kanalizacija, telekomunikacije);
- postajni sistem informacijske tehnologije;
- spremljajoče ureditve za vklop s kontaktnimi območji.

Vrednost investicije je v popravku DIIP-a znašala po tekočih cenah 2.077.060,59 € z vključenim DDV s sledečimi viri financiranja:

- Mestna občina Koper 1.235.359,09 €
- CTN (Kohezijska sredstva in sredstva SLO udeležbe) v višini 841.701,50 €.

Izvedba projekta je bila predvidena od oktobra 2020 do aprila 2021.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

Popravek DIIP-a je bil dne 4.11.2019 potrjen s strani župana Mestne občine Koper.

Mestna občina Koper se je z investicijo prijavlja na Povabilo k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN (KS) ZMOS številka 303-9/2019 z dne 27.9.2019.

Skupščina ZMOS je dne 17.6.2020 sprejela SKLEP (št. 0320-12/2020-7), kjer 2. člen navaja: *"Trenutni ostanki sredstev v mehanizmu CTN se namenijo povečanju stopnje sofinanciranja že izbranih operacij. Če tako povečanje pomeni poseg v indikativno alokacijo sredstev, mora spremembo sofinanciranja posamezne operacije oziroma spremembo alokacije posamezne mestne občine predhodno odobriti Skupščina"*.

Na podlagi zgoraj navedenega Sklepa, bo Mestna občina Koper zaprosila še za dodatnih 217.509,34 € za sofinanciranje predmetne investicije.

2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

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

2.1 Cilji investicije

Cilji investicije so:

- povečanje uporabe javnega potniškega prometa,
- izboljšanje ponudbe javnega prometa,
- izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa za osebe z zmanjšano mobilnostjo,
- izboljšanje podobe javnega potniškega prometa.

2.2 Spisek strokovnih podlag

1. Uredba o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS 60/06, 54/10 in 27/16).
2. Idejni predlog: Avtobusna postaja Koper, Omnia Arhing d.o.o., maj 2019.
3. DGD: Avtobusna postaja Koper, številka projekta 1911-DGD, Omnia Arhing d.o.o., september 2019.
4. PZR: Avtobusna postaja Koper, številka projekta 1911-PZR, Omnia Arhing d.o.o., oktober 2019.
5. PZI: Avtobusna postaja Koper, številka projekta 1911-PZI, Omnia Arhing d.o.o., avgust 2020.
6. Popravek DIIP: Obnova avtobusne postaje, SITUAR d.o.o., oktober 2019.
7. DIIP: Obnova avtobusne postaje, SITUAR d.o.o., junij 2018.
8. Idejni projekt: Načrt zunanje ureditve: Glavna avtobusna postaja Koper, št. projekta NG/034-2018, PS Prostor d.o.o., junij 2018.
9. Vsebinska izhodišča za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4), Ministrstvo za infrastrukturo, maj 2018.
10. Trajnostna urbana strategija mesta Koper, dostopna na:
[file:///C:/Users/Uporabnik/Downloads/TUS%20Koper%20FEB%202016%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Uporabnik/Downloads/TUS%20Koper%20FEB%202016%20(1).pdf).
11. Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije, dostopen na:
<http://www.zmos.si/images/CTN/MO-Koper---IN-TUS.pdf>.
12. Celostna prometna strategija Mestne občine Koper.
13. Strategija razvoja Slovenije 2030, dostopna na:
http://www.vlada.si/fileadmin/dokumenti/si/projekti/2017/srs2030/Strategija_razvoja_Slovenije_2030.pdf.
14. Strategija prostorskega razvoja Slovenije, dostopna na:
http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/sprs_slo.pdf
15. 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-končna_različica.pdf.
16. Strategija pametne specializacije, dostopna na:
http://www.svrk.gov.si/si/delovna_podrocja/strategija_pametne_specializacije/.
17. Resolucija o prometni politiki RS, dostopna na:
<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=RESO14>.
18. Regionalni razvojni program za Južno Primorsko regijo 2014-2020, dostopen na:
<http://www.rrc-kp.si/sl/regionalni-razvoj/rrp-2014-2020.html>.

19. Operativni program za izvajanje kohezijske politike v programskem obdobju 2014 – 2020, dostopen na:
<http://www.eu-skladi.si/kohezija-do-2013/ostalo/operativni-programi/op-2014-2020-december-konni>.
20. Javna agencija RS za varnost prometa, dostopna na: <https://www.avp-rs.si>.
21. UMAR, dostopen na: <http://www.umar.gov.si/napovedi/>.
22. SURS, dostopen na: <http://www.stat.si/statweb>.
23. Atlas okolja, dostopen na: <http://gis.arso.gov.si>.

2.3 Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire optimalne variante

V investicijskem programu sta obravnavani dve varianti, in sicer:

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

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

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

Varianta "z" investicijo pomeni, da se obnova glavne avtobusne postaje v Kopru izvede. S tem se bo prispevalo k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje in izboljšalo kakovost življenja v mestu. S tem se bodo tudi izpolnili cilji in implementirali ukrepi, ki so zadani v Celostni prometni strategiji.

Vrednost investicije po varianti "z" investicijo znaša 2.486.658,63 € z DDV.

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

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

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

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

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

Tabela 3: Ocena variant z izborom optimalne variante

Zbirni prikaz meril	Varianta "brez" investicije		Varianta "z" investicijo	
	Vrednost	Št. točk	Vrednost	Št. točk
Finančna sredstva za izvedbo projekta		2		0
Višina vlaganj	0,00 €	2	2.486.658,63 €	0
Izvedljivost projekta in tveganje		0		3
Časovna izvedljivost	-	0	srednje tveganje	1
Izvedljivost projekta	-	0	srednje tveganje	1
Analiza tveganj	-	0	srednje tveganje	1
Kazalniki finančne analize		0		0
Neto sedanja vrednost	-	0	-1.965.103,25 €	0
Interna stopnja donosa	-	0	-4,95%	0
Relativna neto sedanja vrednost	-	0	-0,89	0
Kazalniki ekonomske analize		0		6
Neto sedanja vrednost	-	0	931.658,01 €	2
Interna stopnja donosa	-	0	9,99%	2
Relativna neto sedanja vrednost	-	0	0,53	2
Skupaj		2		9

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

Primerjava variant pokaže, da je varianta "z" investicijo razvojno bolj smiselna, saj v širše okolje prinese pomembne družbeno-ekonomske koristi, kar upravičuje vlaganja javnih sredstev. Hkrati pa izvedba variante "z" investicijo uresničuje cilje in strategije razvojnih strategij in politik na državni in EU ravni ter izpolnjuje vse zakonske zahteve.

Poleg tega je varianta "z" investicijo prispeva k:

- spodbujanju ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema s prispevkom k doseganju strateških ciljev CPS, in sicer:
 - oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa, in sicer s
 - povečanjem uporabe javnega potniškega prometa,
 - izboljšanjem ponudbe javnega prometa,
 - izboljšanjem dostopnosti javnega potniškega prometa za osebe z zmanjšano mobilnostjo,
 - izboljšanjem podobe javnega potniškega prometa.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

- zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebnimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestu – razvoj infrastrukture za JPP
 - o Operacija zagotavlja rekonstrukcijo avtobusne postaje.
- zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebnimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestu – razvoj infrastrukture za JPP in e mobilnost
 - o Operacija vključuje prometno pisarno kot kontrolni informacijski center avtobusne postaje in IKT infrastrukturo (informacijski digitalni prikazovalniki za prikaz voznih redov in prihode avtobusov ipd.).
- uporaba novih tehnologij v urbanih prometnih sistemih
 - o Operacija vključuje prometno pisarno kot kontrolni informacijski center avtobusne postaje, kjer bo deloval informacijski center za upravljanje mobilnosti.
- zmanjšanju obremenitve s hrupom v urbanih središčih
 - o Predmetna investicija prispeva k zmanjšanju obremenitve s hrupom v urbanih središčih zaradi prispevka k spremembi potovalnih navad v okviru dnevne mobilnosti, in sicer bo izgradnja nove avtobusne postaje bistveno pripomogla k prepoznavnosti in uporabi JPP kot kvalitetne in okolju sprejemljive alternative avtomobilskemu prometu. Ocenjuje se, da bo izvedba predmetne investicije prispevala k spremembi navad določenega deleža prebivalcev Kopra (št. preb. 52.630), da se bodo namesto z osebnim avtomobilom peljali z javnim potniškim prometom. To pa prispeva k zmanjšanju prometne obremenitve in posledično zmanjšanju izpustov CO₂ in drugih toplogrednih plinov, onesnaževal zraka ter k zmanjšanju hrupa v urbanem središču.

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

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

Tabela 4: Izdelovalec investicijskega programa

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

Tabela 5: Izdelovalec projektne dokumentacije

Naziv:	Omnia Arhing d.o.o.
Naslov:	Pot do šole 2A, 1000 Ljubljana
Odgovorna oseba:	Vanda Žunič, vodja projekta
Telefon:	01 540 53 67
Matična št.:	1195859
Davčna št.:	SI69480532

Tabela 6: Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta

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

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

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

- odgovorna oseba Mestne občine Koper je župan Aleš Bržan;
- odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije in druge dokumentacije ter izvedbo investicije je Petar Ziraldo, vodja Službe za investicije,
- za vodenje investicije je odgovorna Tatjana Lečič, Višji svetovalec za investicije,
- za strokovno spremljanje operacije s strani investitorja bo imenovana strokovno usposobljena ekipa za posamezna področja z ustreznimi izkušnjami za področja, ki jih vsak posameznik pokriva;
- izvajalce del in nadzora bo Mestna občina Koper izbrala na podlagi Zakona o javnem naročanju;
- z izbranim izvajalcem del za izvedbo celotne investicije naročnik podpiše pogodbo;
- naročnik med izvajanjem investicije poskrbi za ustrezen strokovni nadzor.

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

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

Tabela 7: Ocenjena vrednost investicije ter predvidena finančna konstrukcija

Zap.št.	Opis	Vrednost z DDV	
1.	Projektna in investicijska dokumentacija	114.710,30 €	
2.	Izvedba	2.258.998,41 €	
3.	Nadzor	112.949,92 €	
SKUPAJ		2.486.658,63 €	
Viri financiranja			Delež
Mestna občina Koper		1.427.447,79 €	57,40 %
CTN		1.059.210,84 €	42,60 %
KS (85 %)		900.329,21 €	36,21%
Sredstva SLO udeležba (15 %)		158.881,63 €	6,39%

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

Tabela 8: Zbirni prikaz rezultatov izračunov

KAZALNIKI	Kazalniki brez pomoči Skupnosti	Kazalniki s pomočjo Skupnosti
Finančna merila		
Neto sedanja vrednost	-1.965.103,25 €	-1.164.713,86 €
Interna stopnja donosa	-4,95%	-3,11%
Relativna neto sedanja vrednost	-0,89	-0,82
Ekonomska merila		
Neto sedanja vrednost	931.658,01 €	
Interna stopnja donosa	9,99%	
Relativna neto sedanja vrednost	0,53	
Diskontirano razmerje med koristi in stroški	1,53	
Enostavna vračilna doba	9,57	
Diskontirana vračilna doba	18,34	

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

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

Finančna interna stopnja brez pomoči Skupnosti znaša - 4,95 %

Finančna interna stopnja s pomočjo Skupnosti znaša -3,11 %

Ekonomska interna stopnja znaša 9,99 %

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

Finančna relativna neto sedanja vrednost brez pomoči Skupnosti znaša -0,89

Finančna relativna neto sedanja vrednost s pomočjo Skupnosti znaša -0,82

Ekonomska relativna neto sedanja vrednost znaša 0,53

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

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev Mestne občine Koper,
- razvoj trajnostne urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v Mestni občini Koper,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema,

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

- razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe, s čemer se bo povečal tudi obisk tujih in domačih gostov.

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

Tabela 9: Podatki o investitorju

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 številka:	5874424
Davčna št.:	SI40016803

Tabela 10: Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije

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

Po zaključeni investiciji bo Mestna občina Koper avtobusno postajo predala v upravljanje v skladu z veljavno zakonodajo.

3 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

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

3.1.1 Predstavitev Mestne občine Koper

Na območju Mestne občine Koper s skupno površino 303,2 km² je 104 statističnih naselij. Mestna občina Koper je s 52.630 prebivalci (v 1/2 leta 2020) peta najštevilčnejša slovenska občina. Urbanizacija, prebivalstvo in urbane dejavnosti so skoncentrirane na ožjem obalnem in priobalnem območju, ki skupno zajema 31 naselij na 20 % površine občine. To je območje urbane in suburbane koncentracije z osrednjim jedrnim območjem mesta Koper s primestnimi naselji v bližnjem obalnem zaledju, ki so z mestom funkcionalno intenzivno povezana. Na tem območju živi 89 % prebivalcev mestne občine.



Hierarhično in policentrično poselitveno mrežo sestavljajo:

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

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.

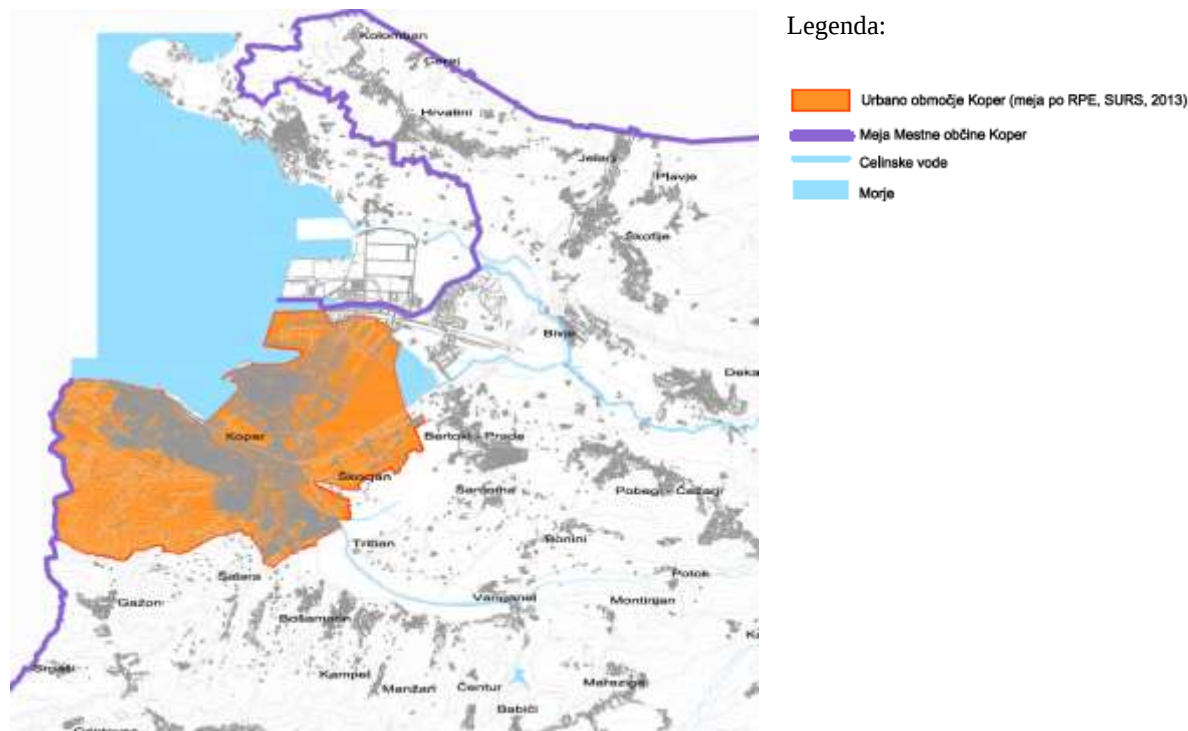
Koper se na državni in mednarodni ravni razvija v pomembno državno tovarno prometno vozlišče in morsko pristanišče. Kot obalno somestje s Piranom, Izolo in Ankaranom razvija funkcije središča nacionalnega pomena in se na mednarodni ravni povezuje s sosednjimi regijami Italije in Hrvaške. Poleg tega ohranja 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 čezmejnimi 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 izrazitejša hierarhična 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.

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

Upravičeno območje za izvajanje TUS Koper glede na zasnovano mrežo naselij mestnega in primestnega prostora, medsebojnih funkcijskih in prostorskih povezav, trendov in razvojne problematike ter ob upoštevanju meril upravičenosti do evropskih razvojnih spodbud obsega mestno naselje Koper, kot ga določa Register prostorskih enot (SURS, 2013). Urbano območje Koper obsega 13 km², kar predstavlja približno 4,3 % celotne površine Mestne občine Koper.

Slika 1: Meje urbanega območja TUS



Vir: Trajnostna urbana strategija Mestne občine Koper, priloga.

TUS Koper opredeljuje tri izbrana fokusna oziroma prednostna razvojna področja in območja trajnostnega urbanega razvoja urbanega območja Koper, katerim se bo prioritarno 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. ZELENİ SISTEM MESTA.

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

Slika 2: Prednostne usmeritve urbanega razvoja in območje urbanega razvoja



Vir: Trajnostna urbana strategija Mestne občine Koper, priloga.

3.1.3 Obstoječe stanje

3.1.3.1 Javni potniški promet

Osnovni nosilec javnega potniškega prometa v Mestni občini Koper je avtobus. Analiza stanja je pokazala, da je mestni potniški promet v Kopru dobro organiziran. Pokritost s postajališči javnega potniškega prometa v zaledju Mestne občine Koper je relativno dobra, saj ima vsako večje naselje vsaj eno avtobusno postajo, prav tako je dobra gostota mreže prog, saj slednje povezujejo večino naselij občine s središčem. Slabše razvita je medsebojna povezanost prog. Javni potniški promet na podeželju je bolj organiziran le za šolarje, ki se izvaja kot posebni linijski prevoz a ne dopušča prevažanja preostalih občanov.

Znotraj samega mesta Koper deluje mestni linijski promet, ki z osmimi progami povezuje staro mestno jedro z bližnjimi predeli mesta. Frekvence javnega mestnega prometa so dovolj pogoste, gostota mreže prog je dobra, prav tako je dobra tudi pokritost s postajališči, saj ima 94 % prebivalstva avtobusno postajališče oddaljeno manj kot 250 metrov od bivališča. Frekvence javnega mestnega prometa v MOK so dovolj pogoste.

V Mestni občini Koper od leta 2002 trend števila potnikov v javnem mestnem prometu narašča. V letu 2002 je bilo prepeljanih približno 289.000 potnikov, leta 2007 530.000, leta 2016 825.354 ter leta 2019 935.494 potnikov.

Tabela 11: Število prepeljanih potnikov

Leto	
2008	557.764
2009	586.375
2010	643.269
2011	652.327
2012	653.024
2013	674.739
2014	740.376 op.: od 1.10.2014 nova koncesija
2015	792.384
2016	825.354
2017	796.831 (zaradi sanacije garažne hiše v Prisojah se v novembru potniki niso evidentirali); ocena bi sicer bila cca 837.000
2018	886.041
2019	935.494

Vir: MOK.

3.1.4 Obstoječe stanje glavne avtobusne postaje z razlogi za investicijsko namero

3.1.4.1 Splošno

Glavna avtobusna postaja Koper se nahaja na Kolodvorski cesti 11 v Kopru, zraven železniške postaje in je oddaljena cca 2 km od centra mesta Koper. Na voljo so številne lokalne in mednarodne povezave (npr. z Italijo in Hrvaško).

Glavna avtobusna postaja v Kopru ima izrazito intermodalni značaj in funkcijo kot:

- izhodišča točka več linij mestnega javnega potniškega prometa;
- izhodiščna točka primestnih avtobusnih linij;
- izhodiščna točka medmestne avtobusne linijske povezave, ki povezuje naselja obalnega somestja Koper- Izola- Piran (Portorož- Lucija) in v smeri proti Trstu;
- avtobusna postaja regionalnih, daljinskih in mednarodnih povezav.

Osnovno namembnost avtobusne postaje dopolnjujejo tudi terminal taxi prevozov, parkirišča P+R, postajališča/parkirišča za avtodome, železniška potniška postaja in postaja za avtovlak. Iz tega izhaja, da gre za središčno in prehodno mesto različnih ravni in transportnih načinov potniškega prometa v mestu Koper, kar posledično pomeni tudi veliko frekventnost uporabnikov (potnikov, prevoznikov). Kot takšna je glavna avtobusna postaja tudi pomembno vstopno mesto v Kopru.

3.1.4.2 Stanje glavne avtobusne postaje v Kopru

Po Pravilniku o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj (Uradni list RS, št. 86/04 in 131/06 – ZPCP-2) je avtobusna postaja prostor določen za sprejem in odpravo avtobusov, ki mora imeti pokrite perone, urejene za varno vstopanje in izstopanje potnikov, prostore za zadrževanje potnikov in voznega osebja, za hrambo prtljage, elektronski medij za informacije o voznih redih ali tablo z objavo izvlečkov iz voznih redov, mesta za prodajo vozovnic, sanitarije ter prometni urad in s predpisi določeno opremo.

Avtobusna postaja opravlja naslednje storitve:

- sprejem in odpravo avtobusov v javnem linijskem in posebnem linijskem prevozu,
- sprejem in odpravo avtobusov v občasnem in izmeničnem prevozu,
- sprejem in odpravo potnikov in prtljage,
- prodajo in predprodajo vozovnic ter rezervacije sedežev za javni linijski prevoz,
- prevzem in shranjevanje prtljage,
- prevzem in posredovanje nespemljane prtljage in predanih pošilk po avtobusih,
- posredovanje informacij o voznih redih in pogojih prevoza za potnike,
- druge storitve v zvezi s prevozi za potnike in prevoznike.

Obstoječa avtobusna postaja v Kopru:

- nima pokritih peronov,
- ne razpolaga s prostorom za zadrževanje potnikov in voznega osebja ter za hrambo prtljage,
- ne razpolaga s sanitarijami in prometnim uradom.

Slika 3: Obstoječe stanje





Vir: Idejni projekt: Načrt zunanje ureditve: Glavna avtobusna postaja Koper, št. projekta NG/034-2018, PS Prostor d.o.o., junij 2018.

Obstoječa avtobusna postaja je asfaltirano avtobusno postajališče in obračališče z delno tlakovanim območjem čakalnega perona, na katerem so tri manjše enostavne nadstrešnice za potnike. Obstoječa zasnova postajnega platoja ima 14 parkirnih niš za avtobuse ob osrednjem potniškem peronu in pomožne parkirne površine na robnih območjih (za cca 5-7 avtobusov in kombijev). Na robnem pasu platoja so urejena parkirišča za taxi vozila (cca 10 parkirnih mest). Promet je urejen enosmerno krožno okrog postajnega območja s peroni. Obstoječe asfaltno vozišče in prometne površine ter potniški peron so razpokani in neravni ter dotrajani. Prav tako je dotrajana urbana oprema (klopi, čakališča, koši za smeti).

Na sosednjih območjih so bili v preteklosti izvedeni posegi in gradnje, kot so rekonstrukcija parkirišča za osebne avtomobile, nova gradnja parkirišča tipa "Parkiraj in se pelji", ureditev počivališča/parkirišča za avtodome (1. in 2. faza) ter delna prestavitev kolesarske poti "Parenzana". S posameznimi izvedenimi gradnjami se je delno posegalo tudi na območje avtobusne postaje; zmanjšana je bila manipulativna povozna površina za avtobuse in delno rekonstruirani čakalni peroni.

Lokacija potniškega terminala se nahaja na geostrateški točki v neposredni bližini hitre ceste, ob pomembnem cestnem vozlišču (priključek Slavček) in ob vstopu v osrednje urbano območje mesta Koper (in celotnega obalnega somestja).

Obstoječa koprška avtobusna postaja strukturno in funkcionalno ne zagotavlja primernih funkcionalnih pogojev glede na hierarhično pomembnost glavne mestne avtobusne postaje, prav tako je neprimeren njen izgled glede na pomembnost in vidno izpostavljenost lokacije.

3.1.5 Prikaz potreb, ki jih bo zadovoljevala investicija

Glavni namen investicije je posodobitev avtobusne postaje z uvedbo strukturnih (prostorskih, prometnih) in funkcionalnih izboljšav in rešitev, da se zagotovi funkcionalnost in prijaznost za vse uporabnike (potnike, prevoznike) in oblikuje prepoznavno in privlačno arhitekturno in prostorsko ureditev kot eno izmed ključnih vstopnih/ izstopnih točk v in iz mesta Koper.

Z investicijo se želi izboljšati podobo javnega potniškega prometa ter s tem povečane uporabe trajnostne mobilnosti. Prav tako se bo z izvedbo investicije izboljšala dostopnost javnega potniškega prometa za osebe z zmanjšano mobilnostjo.

Hkrati je investicija skladna 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.

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

Investicija je usklajena z **Operativnim programom za izvajanje kohezijske politike EU v obdobju 2014-2020**. Dokument opredeljuje prednostna področja, na katerih bo Slovenija vlagala sredstva v naslednjih sedmih letih. Predmetna investicija je usklajena s 4. Prednostno osjo: "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", tematskega cilja 4: "Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih, prednostne naložbe 4.4.: "Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi".

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

Tabela 12: Prispevek projekta k doseganju kazalnika učinka OP

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

Tabela 13: Prispevek projekta k doseganju kazalnika rezultata OP

ID	Kazalnik rezultata	Pisna utemeljitev
4.22	Delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom	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 avtobusne postaje 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. 52.630), 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.

Investicija je usklajena s **Strategijo razvoja Slovenije 2030**, in sicer s 8. razvojnim ciljem strategije: "Nizkoogljično krožno gospodarstvo", katerega cilj se bo med drugim dosegel tudi z zagotavljanjem, da infrastruktura in raba energije v prometu podpirata prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočata trajnostno mobilnost, tudi z uvajanjem novih konceptov mobilnosti in povečanjem deleža javnega potniškega prometa.

Investicija je usklajena s **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije**, ki med cilje prostorskega razvoja Slovenije pod točko 2: "Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij" navaja tudi cilj 2.3: "Zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo".

Investicija je usklajena s **Strategijo razvoja prometa v RS**, saj bo izvedba investicije omogoča uresničevanje vsaj naslednjih ciljev iz strategije:

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

Investicija je usklajena s **Strategijo pametne specializacije**, ki med drugim navaja: *"Projekti v Sloveniji morajo slediti družbenim izzivom (trgom), to so trajnostna energija, trajnostna graditev, trajnostna mobilnost, učinkovita raba virov, zdravje, hrana, okolje, vključujoča in varna družba"*.

Investicija je skladna z **Regionalnim razvojnim programom za Južno Primorsko regijo 2014-2020**, in sicer s 4. prioriteto: "Infrastruktura, okolje in trajnostni prostorski razvoj" s programom 1: "Pametna infrastruktura, trajnostna mobilnost" ter ukrepom 2: "Trajnostna mobilnost", katerega cilj je vzpostavitev celostnega sistema trajnostne mobilnosti na regijski ravni in na ravni somestja Koper – Izola - Piran.

Investicija je usklajena z **Trajnostno urbano strategijo mesta Koper in Izvedbenim načrtom TUS**, in sicer:

- tematskim sklopom - trajnostno delovanje in upravljanje mesta; trajnostna mobilnost;
- razvojnim izzivom – celostno prometno upravljanje in trajnostna mobilnost;
- strateškim ciljem – pametno mesto za trajnostno delovanje in upravljanje mesta;
- operativnim ciljem – zmanjšanje prometnih obremenitev, boljše stanje okolja in zmanjšanje urbanih okoljskih obremenitev.

Investicija je usklajena s **Celostno prometno strategijo Mestne občine Koper**, sprejeto dne 25.5.2017. 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 uresnitvijo zgoraj navedenih stebrov bo občina dosegla sodobno urejen promet in boljšo kakovost bivanja. Strateški stebri strategije se med seboj povezujejo in dopolnjujejo, vsem pa skupen odmik od tradicionalnega načrtovanja prometa (osredotočenost na gradnjo infrastrukture in avtomobile), ter usmeritev v učinkovite, naložbeno in okoljsko manj sporne izboljšave, ki so v prvi vrsti osredotočeni na človeka.

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

Predmetna investicija je usklajena z razvojnimi potrebami Mestne občine Koper, saj je vključena v **Načrt razvojnih programov za obdobje 2020-2023**.

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

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

V obravnavanem investicijskem projektu je težko oceniti tržne možnosti oz. razmere, ki vladajo na trgu javnih družb/slужb, sej se le-te ne morejo ravno primerjati s tržnim mehanizmom, ki vlada na trgu gospodarskih družb v ostalih gospodarskih sektorjih.

Pri predmetni investiciji analiza tržnih možnosti ni smiselna, saj je nosilec investicijskega projekta lokalna skupnost – Mestna občina Koper, ki ni profitna družba. Projekt spada med investicije, ki prispevajo k trajnostnemu razvoju družbe, blaginji in kakovosti življenja občanov in obiskovalcev. Predstavlja investiranje v infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti.

5 TEHNIČNO - TEHNOLOŠKI DEL

Tehnično - tehnološki del investicije je povzet po: PZI: Avtobusna postaja Koper, številka projekta 1911-PZI, ki ga je avgusta 2020 izdelalo podjetje Omnia Arhing d.o.o..

5.1 Programska in funkcionalna zasnova

Lokacija potniškega terminala se nahaja na geostrateški točki v neposredni bližini hitre ceste, ob pomembnem cestnem vozlišču (priključek Slavček) in ob vstopu v osrednje urbano območje mesta Koper (in celotnega obalnega somestja).

Predmet projekta je ustvariti sodobno in uporabnikom prijazno osrednjo avtobusno postajo kot pomembnega elementa intermodalnega potniškega terminala Kopra.

Novo predvideno stanje vključuje:

- postajni manipulacijski plato (dostopna cesta, parkirne postajne niše, servisne in tehnične površine);
- čakalne površine in ureditve za potnike (vključno z javnimi sanitarijami, zaščitenimi čakalnicami, prostorom za postavitev avtomatov, kioskov in druge urbane opreme);
- postajno prometno pisarno;
- vse potrebne spremljajoče infrastrukturne naprave in priključke na gospodarsko javno infrastrukturo (elektrika, javna razsvetljava, vodovod, kanalizacija, telekomunikacije);
- postajni sistem informacijske tehnologije;
- spremljajoče ureditve za vklop s kontaktnimi območji.

Funkcionalna zasnova

Celotno območje obdelave je razdeljeno na:

- postajni manipulacijski plato, ki ga sestavljajo vozišče, postaja za mestna kolesa, taksi postajališče (10 p.m.), parkirišče za kratkotrajno parkiranje avtobusov (3 p.m.);
- ploščad s peroni (14 kom), 7 peronov za avtobuse do dolžine 12 metrov in 7 peronov za avtobuse dolžine do 15 metrov. Ploščad na severnem delu, kjer se stikujejo vpadne poti pešcev obravnavamo kot manjši trg z urbanimi zazelenjenimi otoki, informacijskim panojem in avtomati za karte in pijačo in zunanjim blokom s samočistilnimi sanitarijami;
- nadstrešnica postajališča.
Pot skozi stebrišče med peroni je obdana s klopmi in nas pelje do zaprtega objekta postaje na jugu. Peroni so pokriti v takšnem obsegu, da je zagotovljena zaščita celotne vstopne strani avtobusa, ter prostor manipulacije s prtljago. Streha je izvedena iz jeklene konstrukcije (prostorsko paličje) s pločevinastim ovojem. Ima 4 krožne svetlobnike za boljšo dnevno osvetljenost.
- objekt postaje eliptične oblike s prostori za upravljanje s postajo ter prostori za potrebe potnikov.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

Tabela 14: Površine

AVTOBUSNA POSTAJA		Bruto m2
A	STAVBA AVTOBUSNE POSTAJE	223,47
B	PERONI ZA POTNIKE	983,00
	- 12 zaščitenih sedišč (48 sedišč)	
	- Elektronski informacijski sistem (prihodi/odhodi)	
	- Avtomat za pijačo (2x)	
	- Zunanje sanitarije (1x)	
C	ZELENE POVRŠINE	41,50
D	NADSTREŠNICA EKO OTOKA	10,00
E	PROMETNE POVRŠINE	3.286,70
E1	PERONI ZA AVTOBUSE	
	- (7 PM, dim. 12x3m, 7 PM, 15x3m, skupaj 14 PM)	
E2	PARKIRIŠČA ZA AVTOBUSE	
	- (3 PM, dim. 15x3 m, 1PM električno polnjenje, dim. 16x3m, skupaj 4PM)	
E3	TAXI POSTAJALIŠČE	
	- (10PM, dim. 5,5x2,5m)	
E4	POSTAJALIŠČE ZA KOLESARJE	
	- (20 kom)	
E5	POVOZNE POVRŠINE	
	REKAPITULACIJA (A-C)	4.544,67
	NADSTREŠEK POSTAJE	1.156,80

Vir: PZI Avtobusna postaja Koper, številka projekta 1911-PZI, Omnia Arhing d.o.o., avgust 2020.

5.2 Razporeditev prostorov

Objekt postaje ima:

- prostoren vetrolov
- čakalni del s sedenjem
- prostor za shranjevanje prtljage
- blagajna za prodajo kart
- sanitarije (M, Ž, invalidi, osebje)
- bistro z notranjim in zunanjim sedenjem, skladiščem in sanitarijami
- pisarna za prometnika (in varnostnika)
- prostor za voznike
- pisarna ob blagajni
- kotlovnica
- prostor za IT

Zunanje površine objekta:

- peronska površina
- otroško igrišče
- terasa bistroja

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

- javne sanitarije
- komunalni eko-otok

Tabela 15: Površine prostorov v stavbi

Št.	Prostor	Neto m2
1	Vhod-Vetrolov	6,73
2	Čakalnica	75,85
3	Okrepčevalnica	38,96
4	Okrepčevalnica	8,6
5	Okrepčevalnica	0,93
6	Prometna pisarna	7,1
7	Prostor za voznike	6,46
8	Prodajno informacijski prostor	6,53
9	Pisarna	6,49
10	Interni hodnik	2,56
11	Telekomunikacijski prostor	2,07
12	tehnični prostor	4,35
13	Sanitarije, ženske	9,23
14	Sanitarije, moški	8,78
15	Prostor za čistila	1,28
16	Sanitarije - invalidi in zaposlene	3,54
	Skupaj	189,46

Vir: PZI Avtobusna postaja Koper, številka projekta 1911-PZI, Omnia Arhing d.o.o., avgust 2020.

Pod nadstrešnico se nahaja pot med peroni, ki je obdana s klopmi in nas pelje do zaprtega objekta postaje. Peroni so pokriti v takšnem obsegu, da je zagotovljena zaščita celotne vstopne strani avtobusa, ter manipulacija s prtljago.

Na severnem koncu je v sklopu ploščadi nameščen montažni objekt s samočistilnimi javnimi sanitarijami. Znotraj objekta se nahajata en moški in en ženski wc z umivalnikom. Znotraj manipulativnih površin za promet je v skrajni jugovzhodni vogal gradbene parcele nameščena nadstrešnica za smeti, ki pokriva zbirni otok z zabojniki za ločeno zbiranje odpadkov.

5.3 Gradbena konstrukcija

Glavna nadstrešnica

Glavna nadstrešnica nad peroni, ki bo v obliki prostorsko ukrivljene elipse bo v jekleni izvedbi z dolžinama glavnih osi v tlorisu približno 55.0 x 24.0 m. Višina nadstrešnice bo v najvišji točki približno 6.85 m nad peronsko ploščadjo. Nosilno konstrukcijo bo sestavljala armiranobetonska temeljna brana, ki bo preko armiranobetonskih mikropilotov premera 22.0 cm oprta v zmerno preperel do kompakten fliš, ki se nahaja med 25 in 32 metri pod koto ploščadi s čimer se bo doseglo vertikalno nepodajnost nadstrešnice. V temeljno brano bo v vzdolžni smeri v enakomernih razmakih 5.66 m sidrano osem parov jeklenih stebrov z

razmaki v prečni smeri 4.20 m ob vpetju in 5.53 m na višini podpiranja jeklene palične konstrukcije strehe. Nosilno konstrukcijo strehe bodo sestavljala jeklena paličja, ki bodo izvedena v enakomernih razmakih cca 1.85 m v obeh glavnih oseh konstrukcije s čimer bo dosežen branasti, prostorski prenos notranjih statičnih količin in s tem zmanjšana potrebna količina materiala za premostitev predvidenih razponov. Palične konstrukcije bodo v obeh pravokotnih smereh elipsasto ukrivljene tako s spodnje, kakor tudi zgornje strani. Višina paličnih konstrukcij skupaj z oblogami na zgornji in spodnji strani bo v centru nadstrešnice cca 1.50 m in se bo zmanjševala proti obodu v vse štiri strani.

Peronska ploščad

Tlorisna oblika ploščadi bo nepravilna. V širino bo nekoliko ožja od nadstrešnice, v vzdolžni smeri pa bo na eni strani cca 8.50 m daljša od nadstrešnice, na strani postajnega objekta pa bo cca 10.50 m daljša od nadstreška. Nosilna konstrukcija peronske ploščadi bo izvedena kot armiranobetonska plošča debeline do 20.0 cm z linijskimi ojačitvami v obliki pasovnih temeljev. Izvedena bo na predhodno utrjeni talni podlagi, ki bo utrjena po navodilih iz načrta geotehničnih raziskav za obravnavan objekt. Med nosilni konstrukciji peronske ploščadi in armiranobetonske temeljne brane nadstrešnice bo vgrajen konstrukcijski dilatacijski členek, ki bo preprečil neposreden prenos statičnih količin med konstrukcijskima sklopoma.

Objekt avtobusne postaje

Izveden bo kot pritličen jeklen objekt z elipsasto tlorisno obliko z dimenzijama glavnih osi cca 22.60 x 13.20 m višine cca 4.50 m. Nosilno konstrukcijo bodo sestavljali armiranobetonska talna plošča, sistem jeklenih stebrov po obodu in v notranjosti objekta ter strešni jekleni nosilci preko katerih bo izvedena strešna kritina. Talna plošča bo skupaj s pasovnimi temelji tvorila plitvo temeljno konstrukcijo, ki bo izvedena skladno z navodili iz načrta geotehničnih raziskav za obravnavan objekt. Jekleni nosilni stebri bodo sidrani v temeljno brano in bodo skupaj s sistemom jeklenih zavetrovalnih povezij v predelnih stenah tvorili vertikalno – horizontalno nepomično nosilni sistem zgradbe. Strešni nosilci bodo tipski jekleni nosilci povezani z jeklenimi stebri v jeklene okvirje.

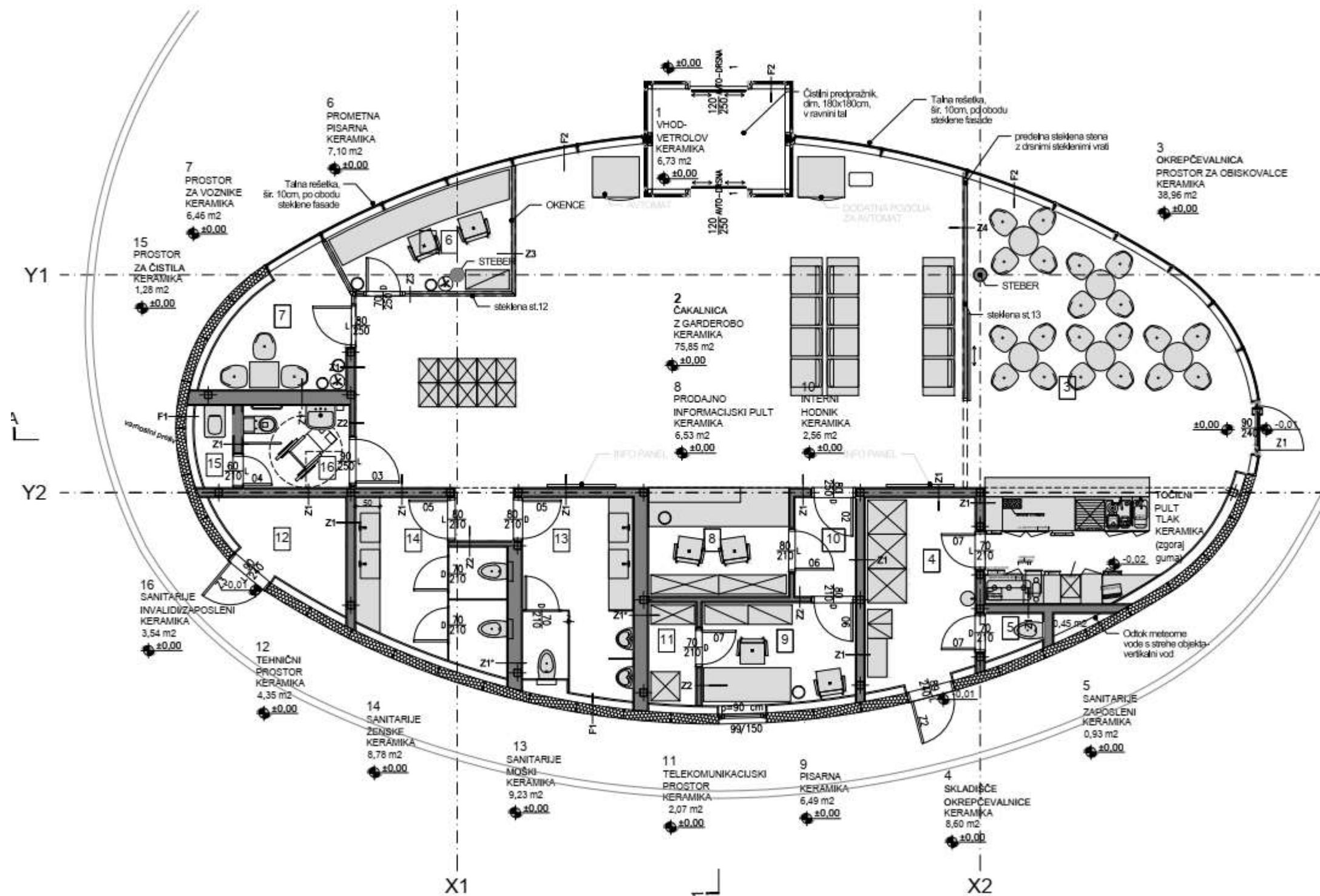
Strešna konstrukcij ekološkega otoka, fasada sanitarne enote

Obe konstrukciji bosta v jeklu S235J2, temelji bodo b betonu C30/37.

5.4 Zunanja ureditev

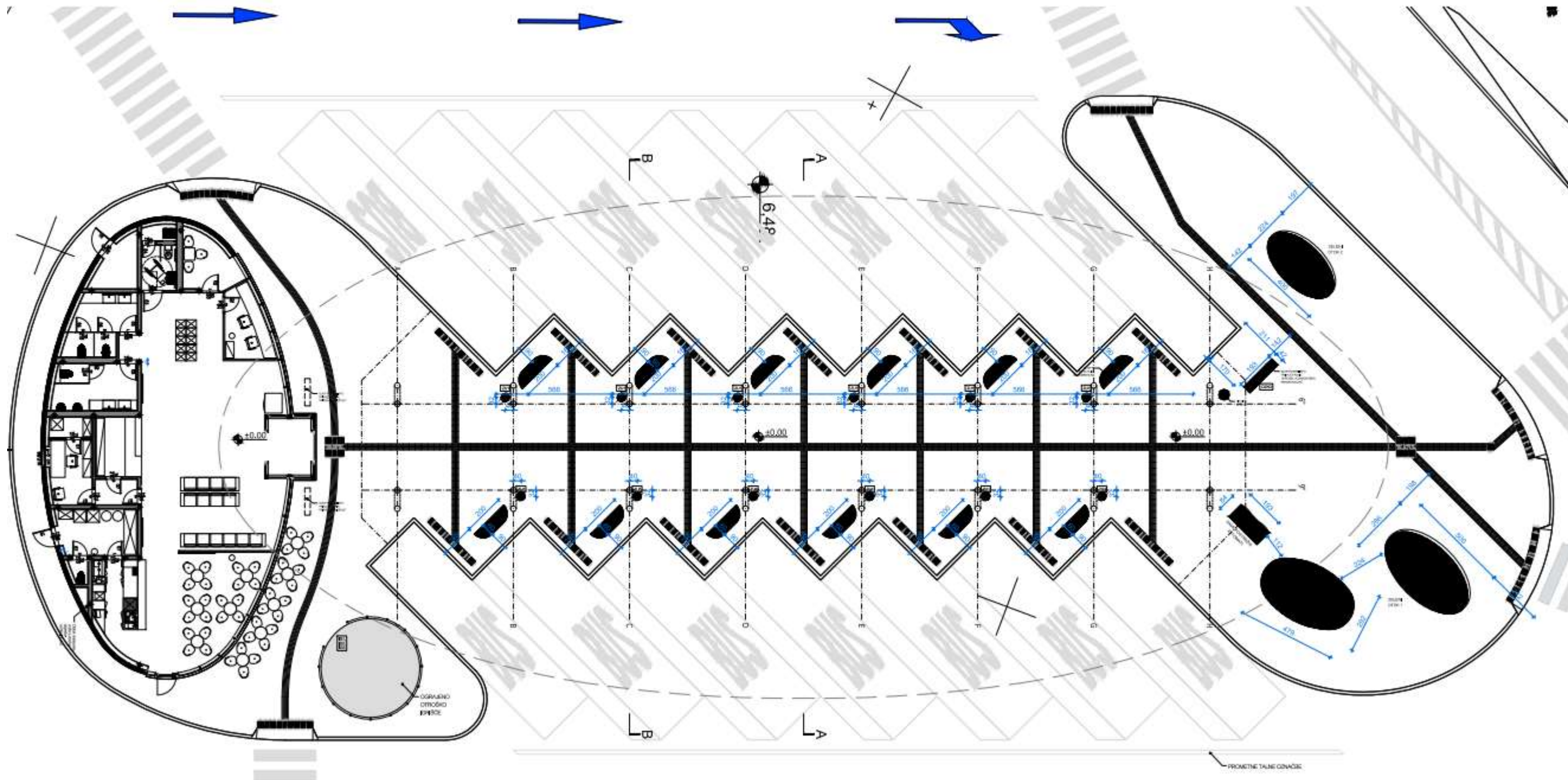
Na celotnem območju ploščadi so predvidene tlakovane površine in urejene zelene površine, kjer so predvidene posamezne zazelenitve v obliki okrasnega grmičevja in posameznih dreves. Ob stavbi je predvidena tudi zunanja terasa bistroja. Na ploščadi so umeščeni zunanji prostori za postanek, opremljeni z urbano opremo (klopi, koši za smeti, označevalne table, avtomati...). Vse prometne površine so izvedene iz mikroarmiranega metličnega betona in zaključene z betonskimi robniki. Zunanja ureditev je načrtovana brez arhitekturnih ovir in omogoča nemoten dostop gibalno oviranim osebam.

Slika 4: Tloris avtobusne postaje



Vir: PZI: Avtobusna postaja Koper, številka projekta 1911-PZI, Omnia Arhing d.o.o., avgust 2020.

Slika 5: Tloris postaje in ploščadi s peroni

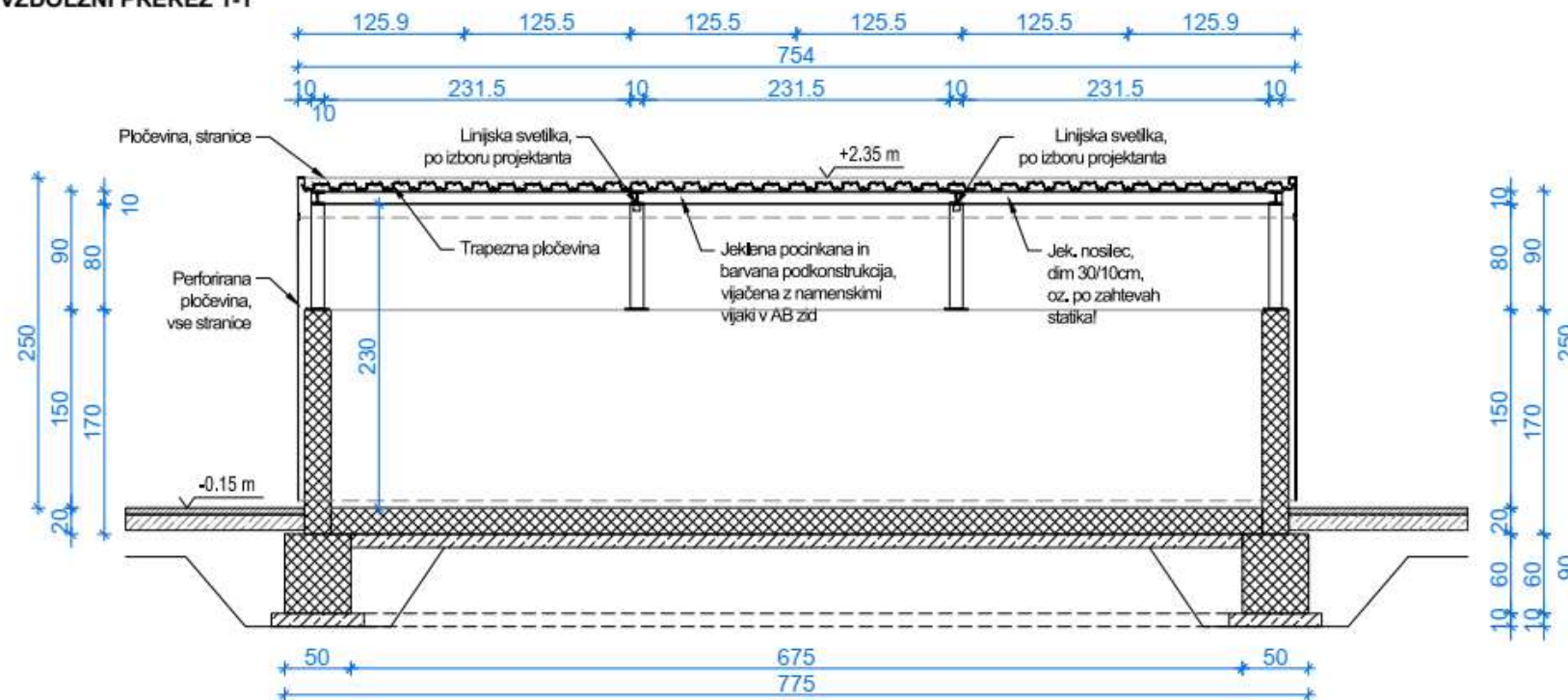


Vir: PZI: Avtobusna postaja Koper, številka projekta 1911-PZI, Omnia Arhing d.o.o., avgust 2020.

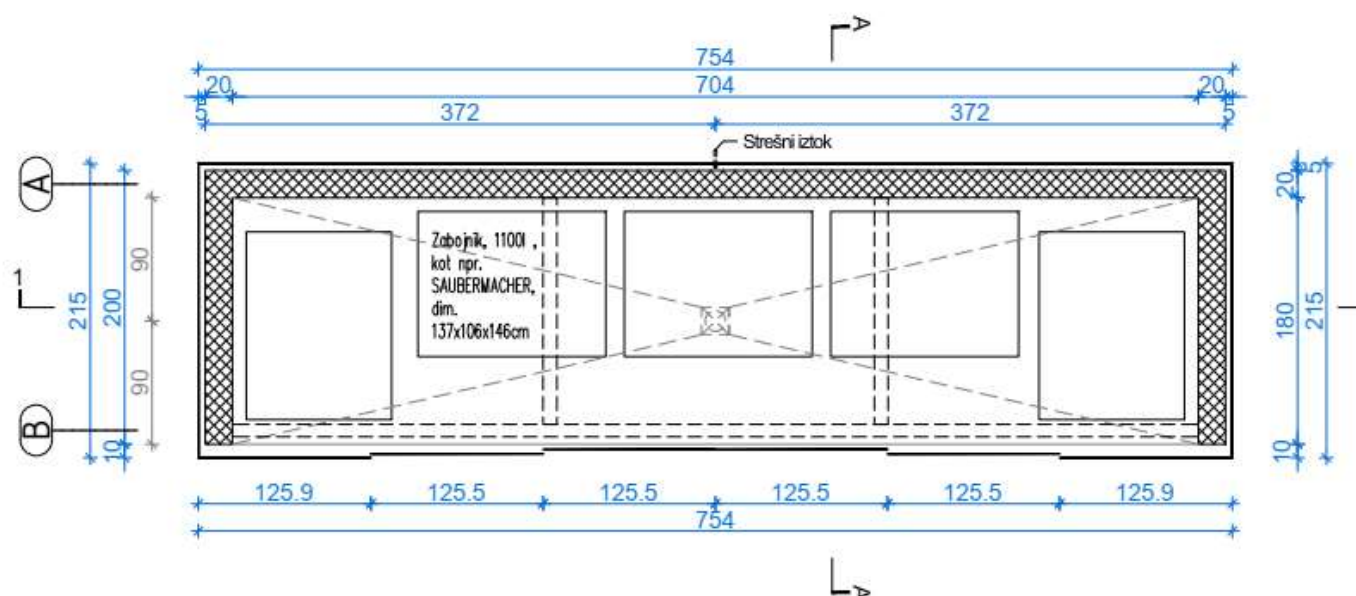
26

Slika 8: Tloris ekološkega otoka

VZDOLŽNI PREREZ 1-1



TLORIS



Vir: PZI: Avtobusna postaja Koper, številka projekta 1911-PZI, Omnia Arhing d.o.o., avgust 2020.

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

Izvedba investicijskega projekta (tako po varianti "brez" investicije kot tudi po varianti "z" investicijo) pri investitorju oz. nosilcu projekta Mestne občine Koper ne prinaša novih delovnih mest, ki bi bila pogojena z izvedbo investicijskega projekta. Z izvedbo investicijskega projekta se bo ohranilo število delovnih mest.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

7 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO

7.1 Ocena vrednosti projekta po stalnih cenah

Tabela 16: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah (avgust 2020)

Zap.št.	Opis	Vrednost brez DDV	22 % DDV	Vrednost z DDV
1.	Projektna in investicijska dokumentacija	94.024,84 €	20.685,46 €	114.710,30 €
2.	Izvedba	1.851.638,04 €	407.360,37 €	2.258.998,41 €
a.)	Gradbena dela	295.563,24 €	65.023,92 €	360.587,16 €
b.)	Zaključna gradbena dela	842.048,01 €	185.250,56 €	1.027.298,57 €
c.)	Podtlačni sistem odvodnjavanja strehe	8.222,70 €	1.808,99 €	10.031,69 €
d.)	Strojne instalacije	77.587,68 €	17.069,29 €	94.656,97 €
e.)	Elektro instalacije	134.159,21 €	29.515,03 €	163.674,24 €
f.)	Zunanja ureditev in kanalizacija	370.033,50 €	81.407,37 €	451.440,87 €
g.)	Oprema	102.023,70 €	22.445,21 €	124.468,91 €
h.)	Začasna postaja	22.000,00 €	4.840,00 €	26.840,00 €
3.	Nadzor	92.581,90 €	20.368,02 €	112.949,92 €
SKUPAJ		2.038.244,78 €	448.413,85 €	2.486.658,63 €
22 % DDV		448.413,85 €		
SKUPAJ Z DDV		2.486.658,63 €		

Tabela 17: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške

Zap.št.	Opis	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj
1.	Projektna dokumentacija	73.065,00 €	20.959,84 €	94.024,84 €
2.	Izvedba	1.724.979,05 €	126.658,99 €	1.851.638,04 €
a.)	Gradbena dela	288.743,37 €	6.819,87 €	295.563,24 €
b.)	Zaključna gradbena dela	772.972,16 €	69.075,85 €	842.048,01 €
c.)	Podtlačni sistem odvodnjavanja strehe	8.222,70 €	0,00 €	8.222,70 €
d.)	Strojne instalacije	62.164,73 €	15.422,95 €	77.587,68 €
e.)	Elektro instalacije	119.531,89 €	14.627,32 €	134.159,21 €
f.)	Zunanja ureditev in kanalizacija	370.033,50 €	0,00 €	370.033,50 €
g.)	Oprema	81.310,70 €	20.713,00 €	102.023,70 €
h.)	Začasna postaja	22.000,00 €	0,00 €	22.000,00 €
4.	Nadzor	92.581,90 €	0,00 €	92.581,90 €
5.	DDV	0,00 €	448.413,85 €	448.413,85 €
SKUPAJ		1.890.625,95 €	596.032,68 €	2.486.658,63 €
SKUPAJ		2.486.658,63 €		

Vrednost investicijskega projekta znaša po stalnih cenah 2.486.658,63 € z 22 % DDV, in sicer znaša višina upravičenih stroškov 1.890.625,95 € ter višina neupravičenih 596.032,68 €.

Razdelitev stroškov na upravičen in neupravičen del je narejena na podlagi:

- Vsebinskih izhodišč za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4), Ministrstvo za infrastrukturo maj 2018.

7.2 Ocena vrednosti projekta po tekočih cenah

Glede na trenutne gospodarske razmere¹, nizko inflacijsko stopnjo ter dejstva, da se bo z izvajalcem podpisana pogodba v roku krajšem od enega leta od ocenjene vrednosti investicije, se ocenjuje, da je vrednost investicije po tekočih cenah enaka vrednosti investicije po stalnih cenah.

7.3 Osnova in izhodišča za oceno vrednosti projekta

Osnova oziroma izhodišče za oceno investicijske vrednosti je:

- PZI: Avtobusna postaja Koper, številka projekta 1911-PZI, Omnia Arhing d.o.o., avgust 2020,
- projektna in investicijska dokumentacije na podlagi pridobljenih ponudb,
- gradbeni in projektantski nadzor je ocenjen na 5 % vrednosti izvedbe.

Predmetna investicija je usklajena z Vsebinskimi izhodišči za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4) v okviru "Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014-2020", prednostne osi: "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", tematskega cilja 4: "Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih", prednostne naložbe 4.4.: "Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi", ki jih je objavilo Ministrstvo za infrastrukturo, maja 2018.

¹ Epidemija koronavirusa v kombinaciji s strogimi zdravstvenimi in zaščitnimi ukrepi pomeni velik negativen šok za gospodarsko aktivnost, ki se bo letos močno skrčila. Globina padca BDP in dinamika okrevanja bosta ključno odvisni od epidemioloških razmer ter obsega in vsebine ukrepov ekonomskih politik. V večini dejavnosti raven pred izbruhom epidemije tudi prihodnje leto še ne bo dosežena. Ob prisotnosti virusa in ohranjanju nekaterih omejitvenih ukrepov bo okrevanje potekalo postopno in diferencirano po posameznih dejavnostih. Za omilitev negativnih posledic epidemije so bili na ravni držav, ECB in Evropske komisije sprejeti obsežni paketi ukrepov, usmerjeni v blaženje izpada prihodkov gospodarstva in prebivalstva, zagotavljanje likvidnosti in pomoč pri ponovnem okrevanju gospodarske aktivnosti. Ti ukrepi ne bodo preprečili upada gospodarske aktivnosti, pomembno pa vplivajo na njegovo globino in so ključni za ponovni zagon aktivnosti.

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

Novogradnja se načrtuje na območju obstoječe ureditve avtobusne postaje v Kopru na delu parcele št. 3888/7 k.o. Bertoki. Za poseg ni potrebno pridobivati ali posegati na nova zemljišča. Skupna površina zemljišča namenjenega gradnji, ki predstavlja del parcele št. 3888/7, k.o. Bertoki znaša 4.544,7 m².

Območje urejanja leži na jugovzhodnem delu širšega mestnega območja Kopra med hitro cesto Koper – Izola ter izlivnim kanalom Badaševica, ki se severno od obravnavanega območja izliva v Škocjanski zatok.

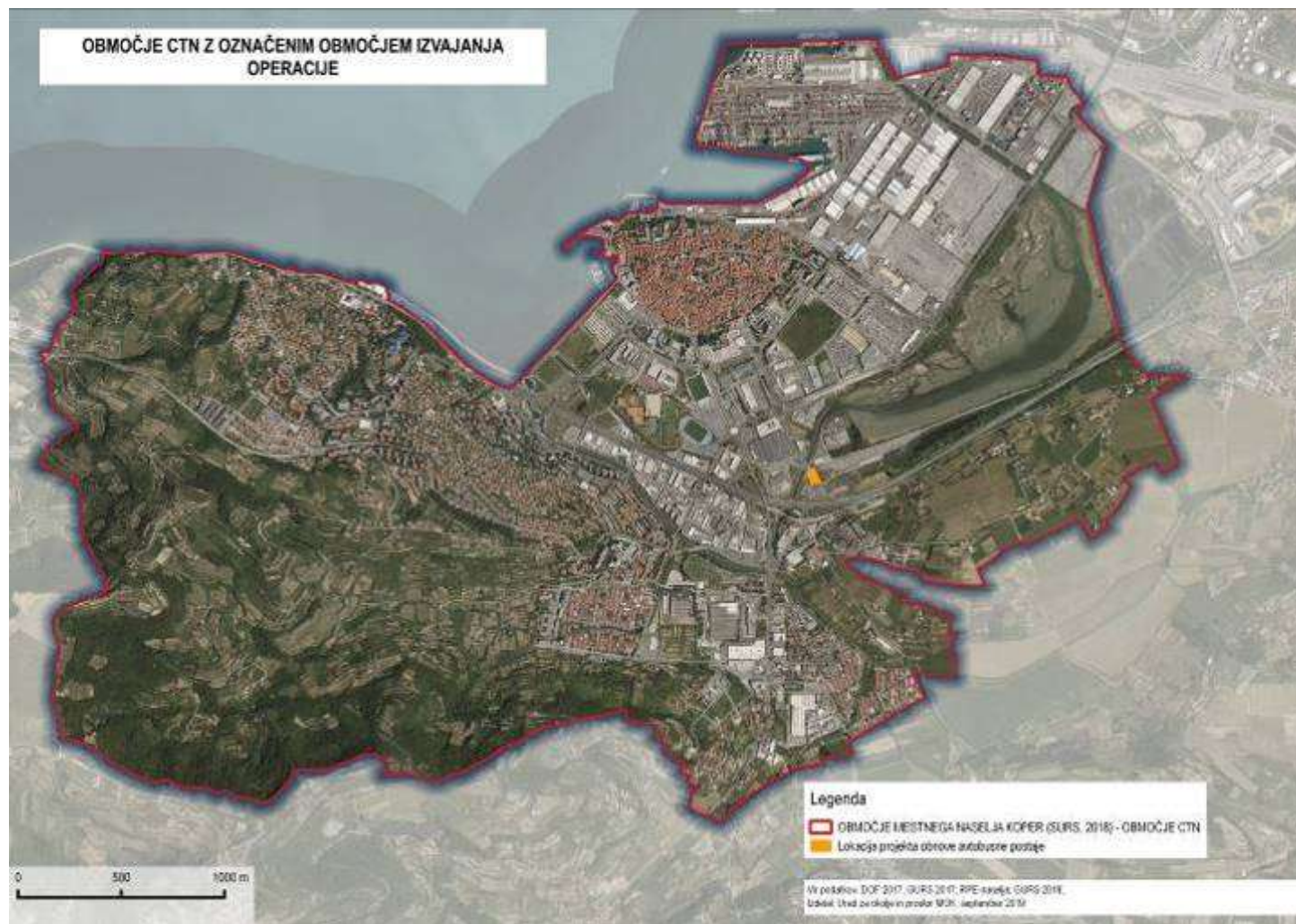
Lokacija se neposredno navezuje na območje potniške železniške postaje Koper, v sosesčini pa je še stavbni kompleks glavne pošte in Telekoma.

Slika 9: Lokacija predmetne investicije



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

Slika 10: Območje CTN z označenim območjem izvajanja operacije



Prostorski izvedbeni načrt

- Dolgoročni plan občine Koper (Uradne objave, št. 25/86, 10/88, 9/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98) in Družbeni plan občine Koper (Uradne objave, št. 36/86, 11/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98) in Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Mestne občine Koper (Uradne objave, št. 16/99, 33/01) in (Uradni list, št. 96/04, 97/04, 79/09).
- Odlok o ugotovitvi, katere sestavine prostorskih izvedbenih aktov so v nasprotju s prostorskimi sestavinami dolgoročnega in družbenega plana Mestne občine Koper (Uradne objave, št. 54/2001).
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih v občini Koper (Uradne objave, št. 19/1988, 7/2001- obvezna razlaga, 24/2001- spremembe in dopolnitve, Uradni list RS, št. 49/2005- obvezna razlaga, 95/2006- spremembe in dopolnitve, 124/2008- obvezna razlaga, 22/2009- spremembe in dopolnitve, 65/2010- spremembe in dopolnitve, 29/2012- obvezna razlaga, 50/2012- obvezna razlaga, 47/2016- spremembe in dopolnitve).

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

Investicijski projekt je usklajen s splošnimi predpisi o varstvu okolja, skladno z določili Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg in 84/18 – ZIUROKOE) in podzakonskih aktov. Pri načrtovanju in izvedbi investicijskega projekta so upoštevana vsa predpisana izhodišča za varstvo okolja (okoljska učinkovitost, učinkovitost izrabe naravnih virov, trajnostna dostopnost, izboljšanje bivalnega okolja in zmanjševanje vplivov na okolje).

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

Obremenjevanje okolja s hrupom bo predvidoma največja v času gradbenih del, ko so viri hrupa gradbena mehanizacija in tovorni promet. Hrup je zgolj občasen ter najbolj moteč za uporabnike najbližje objektom. Pri obremenjevanju okolja s hrupom se bodo upoštevala določila Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04 in 59/19).

Uredba o odpadkih (Uradni list RS, št. 37/15 in 69/15) določa, da mora povzročitelj onesnaževanja upoštevati vsa pravila ravnanja z odpadki, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjševanje nastajanja odpadkov in njihovo varno odstranitev, če predelava ni mogoča. Izvajalec bo zavezan, da bo navedeno pravno podlago upošteval. V času gradbenih del se pričakuje nastajanje manjših količin nevarnih odpadkov, predvsem kot posledice vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije ter nepredvidenih dogodkov, ki predstavljajo potencialno nevarnost za onesnaževanje okolja pri nepravilnem ravnanju z njimi: odpadna olja (odpadna hidravlična olja, iztrošena motorna, strojna in mazalna olja), prazna oljna embalaža, čistilne krpe, z olji onesnažena zemlja in vpojni materiali ter odpadne baterije oziroma akumulatorji). Investitor oz. njegovi pogodbeniki bodo uporabljali tipske posode – smetnjake za zbiranje komunalnih odpadkov. Odpadki za reciklažo se bodo zbirali v ustreznih kontejnerjih na mestih za zbiranje teh odpadkov. Tip in način zbiranja odpadkov bo izveden glede na zahteve in pogoje pooblaščenega podjetja za zbiranje in odvoz odpadkov.

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

9.1 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

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

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

10.1 Časovni načrt izvedbe investicije

Tabela 18: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta

Aktivnosti	
Idejni projekt	Junij 2018
Izdelava DIIP	Junij 2018
Izdelava idejnega predloga in DGD	Maj - september 2019
Popravek DIIP	Oktober 2019
Prijava na povabilo CTN PN 4.4. – 1. faza	Oktober 2019
Rok za oddajo vlog v 2. fazi	Oktober 2020
Gradbeno dovoljenje	Oktober 2020
Izdelava PZI	Avgust 2020
Izdelava in potrditev IP	Avgust – september 2020
Gradbeno dovoljenje	Oktober 2020
Oddaja vloge CTN PN 4.4. – 2. faza	Oktober 2020
Zaključek 2. faze in pridobitev odločitve PO MzI o podpori	Januar 2021
Pogodba o sofinanciranju	Februar 2021
Priprava in objava razpisne dokumentacije za izvedbo del in nadzora	Marec - April 2021
Podpis pogodbe z izvajalcem del in nadzorom	April 2021
Izvedba del in nadzora	April - september 2021
Primopredaja in končni obračun	Oktober 2021

10.2 Študija izvedbe investicije

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

10.2.1 Podatki o investitorju in organizacija vodenja projekta

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

Pripravo in izvedbo investicijskega projekta bo vodil investitor Mestna občina Koper v okviru obstoječih 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 izvajanja del.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

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

- usklajevati in spremljati izvedbo aktivnosti ter zagotoviti učinkovito izvedbo projekta v skladu s projektno, tehnično in investicijsko dokumentacijo;
- izvesti javna naročila za izbor izvajalca;
- zagotoviti finančna sredstva za pokrivanje celotnega investicijskega projekta;
- spremljati finančni načrt, reševati morebitne probleme pri izvedbi investicije ter ocenjevati dosežene rezultate;
- poročati o poteku investicijskih aktivnosti in iskati rešitve za morebitne probleme pri izvajanju aktivnosti na rednih sestankih, ki bodo organizirani po potrebi oz. najmanj enkrat tedensko v prostorih Mestne občine Koper in/ali na terenu;
- zagotoviti koordinacijo vseh vpletenih v izvedbo projekta.

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

10.2.1.1 Kadrovska sposobnost javnega partnerja

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

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

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

Odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije, tehnične in druge dokumentacije ter izvedbo investicije je Petar Ziraldo, zaposlen kot Višji svetovalec - vodja Službe za investicije na Mestni občini Koper od leta 2018. V Službi za investicije je zaposlen od leta 2007 in je vodil vrsto projektov. Naj naštejemo le nekatere:

- Gospodarsko obrtna razvojna cona Srmin (MGRT),
 - Ureditev javnega objekta (Olimpijski bazen Koper),
 - Celovita prenova javnih površin na obalnem delu mestnega jedra Kopra (MGRT),
- ter še mnoge druge zahtevne investicije, ki so bile financirane z lastnimi sredstvi.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

Za vodenje investicije je odgovorna Tatjana Lečič, Višji svetovalec za investicije, zaposlena na področju investicij od leta 2002. Vodila je vrsto projektov med drugimi:

- Gradnja vodovodnega in kanalizacijskega omrežja v naselju Zazid,
- Izgradnja vodovoda Hliban – Padovani,
- Izgradnja komunalne infrastrukture za stanovanjsko naselje Valdoltra,
- Izgradnja kanalizacije Šmarje – območje 3.3, 3.4, 3.5,
- Izvedba kanalizacije v naselju Šmarje – območje 4,
- Gradnja sekundarnega kanalizacijskega omrežja naselja Škofije I. faza – 1. etapa,
- Gradnja sekundarnega kanalizacijskega omrežja naselja Škofije I. faza – 2. etapa,
- Gradnja sekundarnega kanalizacijskega omrežja naselja Dekani I. faza – 1. etapa,
- Hidravlična izboljšava vodovodnega sistema na Obali,
- Kanalizacija Brageti,
- Ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru.

Na področju pravnih zadev ter javnih naročil pri pripravi in izvedbi projektov v projektni skupini sodeluje Alan Žiberna, ki tovrstno delo opravlja v Oddelku za splošne zadeve in javna naročila.

Pri pripravi in prijavi projektov na javne razpise za pridobitev nepovratnih sredstev v projektni skupini sodelujeta Marina Scheriani, ki tovrstno delo opravlja že od leta 2008 in Tjaša Mužina, ki tovrstno delo opravlja od leta 2012, obe iz Oddelka za strateško načrtovanje in razvojne projekte.

Navajamo le nekaj projektov sofinanciranih z nepovratnimi sredstvi:

- Ureditev parka ob Semedelski promenadi v Kopru (MOP - CTN),
- Ureditev obalnih parkovnih rekreacijskih površin (MOP – CTN),
- Ureditev javnega objekta (Olimpijski bazen Koper),
- 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),
- Devet energetsko učinkovitih sanaciji osnovnih šol in vrtcev (MZI),
- Dozidava vrtca v Škofijah (MGRT),
- Tri parkirišča P&R (MZI),
- Celovita prenova javnih površin na obalnem delu mestnega jedra Kopra (MGRT),
- Obnova pokrajinskega muzeja Koper (MGRT),
- Kanalizacija Brageti (MGRT),

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

- 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 projekta "Kolesarska in pešpot na delu Dolinske ceste in Oljčne poti v Kopru", tudi ostali sodelavci iz različnih organizacijskih enot Občinske uprave Mestne občine Koper, glede na vsebinska področja kot so nepremičnine, okolje in prostor, gospodarske javne službe in promet, finance in računovodstvo, Občinski svet...

10.2.2 Način izbire izvajalcev

Izvajalci investicije bodo izbrani v skladu z določili Zakona o javnem naročanju ZJN-3 (Uradni list RS, št. 91/15 in 14/18).

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

Časovni načrt izvedbe investicije je predstavljen v poglavju 10.1 tega dokumenta oziroma v tabeli 18.

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

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

Tabela 19: Seznam pripravljene projektne in investicijske dokumentacije

Vrsta dokumentacije	Podatki	
DGD	Naziv:	Avtobusna postaja Koper
	Izdelaevalec:	Omnia Arhing d.o.o.
	Datum izdelave:	September 2019
DIIP	Naziv:	Obnova avtobusne postaje
	Izdelaevalec:	SITUAR d.o.o.
	Datum izdelave:	Junij 2018, popravek oktober 2019
PZI	Naziv:	Avtobusna postaja Koper
	Izdelaevalec:	Omnia Arhing d.o.o.
	Datum izdelave:	Avgust 2020
IP	Naziv:	Obnova avtobusne postaje
	Izdelaevalec:	SITUAR d.o.o.
	Datum izdelave:	Avgust 2020

Seznam še potrebne dokumentacije:

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

10.2.5 Način končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja

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

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

- ali izvedbena dela ustrezajo določilom te pogodbe, veljavnim zakonskim predpisom in pravilom stroke,
- datume prevzema del, začetka del in končanja del,
- kakovost izvedenih del in pripombe naročnika v zvezi z njo,
- opredelitev del, ki jih je izvajalec dolžan ponovno izvesti, dokončati ali popraviti,
- morebitna odprta, med predstavniki pogodbenih strank, sporna vprašanja tehnične narave.

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

Po zaključeni investiciji bo Mestna občina Koper avtobusno postajo predala v upravljanje v skladu z veljavno zakonodajo.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

10.2.6 Kazalniki in vrednotenje učinkov investicije

10.2.6.1 Fizični kazalniki

Fizični kazalniki med izvajanjem investicije so:

Začetek izvedbenih del:	April 2021
Zaključek izvedbenih del:	September 2021
Zaključek projekta:	Oktober 2021

10.2.6.2 Finančni in ekonomski kazalniki

Finančni in ekonomski kazalniki med izvajanjem investicije in v času obratovanja v 25 letni ekonomski dobi (referenčnem obdobju) so:

Vrednost investicijskega projekta z DDV:	2.486.658,63 €
Finančna neto sedanja vrednost brez pomoči Skupnosti:	-1.965.103,25 €
Finančna neto sedanja vrednost s pomočjo Skupnosti:	-1.164.713,86 €
Finančna interna stopnja donosa brez pomoči Skupnosti:	-4,95%
Finančna interna stopnja donosa s pomočjo Skupnosti:	-3,11%
Ekonomska neto sedanja vrednost:	931.658,01 €
Ekonomska interna stopnja donosa:	9,99%

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

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

Ker predmetna operacija ne ustvarja neto prihodkov po zaključku v skladu 61. členom Uredbe EU 1303/2013, znaša finančna vrzel 100 %.

Tabela 20: Dinamika in viri financiranja po stalnih – tekočih cenah

		Leto 2014-2018			Leto 2019			Leto 2020			Leto 2021			SKUPAJ		
Zap.št.	Dinamika financiranja	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj
1.	Projektna in investicijska dokumentacija	0,00 €	20.959,84 €	20.959,84 €	25.974,00 €	0,00 €	25.974,00 €	37.140,00 €	0,00 €	37.140,00 €	9.951,00 €	0,00 €	9.951,00 €	73.065,00 €	20.959,84 €	94.024,84 €
2.	Izvedba	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.724.979,05 €	126.658,99 €	1.851.638,04 €	1.724.979,05 €	126.658,99 €	1.851.638,04 €
3.	Nadzor	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	92.581,90 €	0,00 €	92.581,90 €	92.581,90 €	0,00 €	92.581,90 €
4.	DDV	0,00 €	4.611,16 €	4.611,16 €	0,00 €	5.714,28 €	5.714,28 €	0,00 €	8.170,80 €	8.170,80 €	0,00 €	429.917,61 €	429.917,61 €	0,00 €	448.413,85 €	448.413,85 €
SKUPAJ		0,00 €	25.571,00 €	25.571,00 €	25.974,00 €	5.714,28 €	31.688,28 €	37.140,00 €	8.170,80 €	45.310,80 €	1.827.511,95 €	556.576,60 €	2.384.088,55 €	1.890.625,95 €	596.032,68 €	2.486.658,63 €
Viri financiranja		Leto 2014-2018			Leto 2019			Leto 2020			Leto 2021			SKUPAJ		
		Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj
Mestna občina Koper		0,00 €	25.571,00 €	25.571,00 €	25.974,00 €	5.714,28 €	31.688,28 €	37.140,00 €	8.170,80 €	45.310,80 €	768.301,11 €	556.576,60 €	1.324.877,71 €	831.415,11 €	596.032,68 €	1.427.447,79 €
CTN		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.059.210,84 €	0,00 €	1.059.210,84 €	1.059.210,84 €	0,00 €	1.059.210,84 €
KS (85 %)		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	900.329,21 €	0,00 €	900.329,21 €	900.329,21 €	0,00 €	900.329,21 €
Sredstva SLO udeležba (15 %)		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	158.881,63 €	0,00 €	158.881,63 €	158.881,63 €	0,00 €	158.881,63 €
Skupaj		0,00 €	25.571,00 €	25.571,00 €	25.974,00 €	5.714,28 €	31.688,28 €	37.140,00 €	8.170,80 €	45.310,80 €	1.827.511,95 €	556.576,60 €	2.384.088,55 €	1.890.625,95 €	596.032,68 €	2.486.658,63 €

Vir za financiranje investicije so sredstva iz mehanizma CTN v višini 1.059.210,84 € pri čemer je v nepovratnih sredstvih 85 % sredstev Kohezijskega sklada (900.329,21 €) in 15 % sredstev RS (158.881,63 €). Preostala sredstva v višini 1.427.447,79 € bo zagotovila Mestna občina Koper.

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

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

12.1 Metodologija izvedbe finančne in ekonomske analize

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

Predpostavke finančne in ekonomske analize:

- V okviru finančne in ekonomske analize se je upoštevala referenčna doba projekta 25 let.
- Kot začetek obratovanja je upoštevan november 2021.
- Vsi stroški in prihodki so prikazani po stalnih cenah.
 - Investicijska vrednost brez pomoči Skupnosti po stalnih cenah z DDV znaša 2.486.658,63 €.
 - Investicijska vrednost s pomočjo Skupnosti po stalnih cenah z DDV znaša 1.586.329,42 €.
- Predpisana diskontna stopnja za izračun finančne neto sedanje vrednosti in finančne relativne neto sedanje vrednosti ter primerjava z interno stopnjo donosa znaša 4 %.
- Predpisana diskontna stopnja za izračun ekonomske neto sedanje vrednosti in ekonomske relativne neto sedanje vrednosti ter primerjava z interno stopnjo donosa znaša 5 %².
- Finančni popravki – iz ekonomske analize se izključijo posredni davki (DDV), tako da se je navedenih postavkah ovrednoti zmanjšanje investicijskih stroškov in obratovalnih stroškov in stroškov vzdrževanja za znesek DDV-ja.
- Pretvorba tržnih cen v računovodske z uporabo konverzijskih faktorjev na finančnih cenah, da se popravi izkrivljanje trga. Pri ekonomski analizi se izhaja iz predpostavke, da se slovenske tržne cene tako dela kot proizvodov od tako imenovanih "računovodskih ali mejnih cen" minimalno razlikujejo. Zato večino cen pri izračunu ekonomskih sodil niso korigirane s konverzijskimi faktorji oziroma se je upošteval konverzijski faktor 1.

² V skladu z Uredbo EU 2015/207, poglavje 2.31., točka 4, drugi odstavek znaša ekonomska diskontna stopnja 5 %.

12.2 Projekcija odhodkov in prihodkov investicije**12.2.1 Projekcija odhodkov**

Iz naslova predmetne investicije se ocenjuje sledeče odhodke:

- obratovalni stroški avtobusne postaje v višini 6.705,00 € na letni ravni (223,50 € x 2,5 €/m² x 12 mesecev) in vključujejo strošek električne energije, vode, kanalizacija, čiščenje, odvoz smeti, zavarovanje, tekoče vzdrževanje, itd,
- obratovalni stroški ostalih površin (peroni za potnike, zelene površine, prometne površine...) v višini 77.781,60 € na letni ravni (4.321,20 m² x 1,5 €/m² x 12 mesecev) in vključujejo strošek električne energije, vode, kanalizacija, čiščenje, odvoz smeti, zavarovanje, tekoče vzdrževanje, itd,
- investicijsko vzdrževanje infrastrukture v višini 10 % izvedbe investicije v 15 letu obratovanja,
- amortizacija v višini 3 % za gradnjo ter 12 % za opremo.

12.2.2 Projekcija prihodkov

Iz naslova predmetne investicije se ocenjuje sledeči prihodek:

- 84.486,60 € na letni ravni (glede na to, da projekt ni namenjen ustvarjanju presežka prihodka nad odhodki, se je prihodek ocenil v višini ocenjenih obratovalnih stroškov avtobusne postaje in ocenjenih obratovalnih stroškov ostalih površin).

13 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI (EX-ANTE) V EKONOMSKI DOBI Z IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE OCENE TER IZRAČUNOM FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV

13.1 Drugi stroški in koristi investicije

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

Kot pripomoček za ocenjevanje skupnega ekonomskega učinka, se lahko uporabi input-output multiplikatorje³. Na takšen način se največkrat izračunavajo sektorski multiplikatorji, kjer je v splošni uporabi ločitev na 63 sektorjev. Z uporabo multiplikatorjev je mogoče relativno hitro in enostavno oceniti vpliv, ki ga imajo novi projekti oziroma povečano povpraševanje po proizvodih in storitvah sektorja gradnje stavb in gradnje inženirskih objektov⁴ na vse ostale sektorje narodnega gospodarstva.

Povečanje investiranja v prometno infrastrukturo poveča proizvodnjo predvsem v dejavnosti, ki je prejemnik teh investicij, v konkretnem primeru v gradbeništvu. Ker pa so z gradbeništvom povezana tudi druga podjetja bodo tudi ta povečala proizvodnjo. Večja proizvodnja pa pomeni tudi večji dohodek zaposlenih, višjo dodano vrednost in večjo zaposlenost v gospodarstvu. To je t.i. multiplikativni učinek povečanja povpraševanja na proizvodnjo, ki se ga meri z multiplikatorji, z analizo učinka pa se lahko izmeri učinek povečanja povpraševanja na proizvodnjo po posameznih dejavnostih.

Prispevek predmetne investicije k narodnogospodarski proizvodnji vključuje tako neposredne kot tudi posredne ekonomske učinke. Neposredni učinki so učinki v samem gradbenem sektorju, posredni učinki pa so učinki v drugih sektorjih narodnega gospodarstva.

Po zadnjih razpoložljivih podatkih znaša produkcijski multiplikator v sektorju gradnje stavb in gradnje inženirskih objektov 1,9580⁵. Poenostavljeno takšen kazalnik pomeni, da lahko 1 € zadevna naložba v nekaj letih privede do skupnega učinka 1,9580 € na agregatnem nivoju nacionalnega dohodka. Omenjeni učinek multiplikacije izhaja iz sprožitve dodatnega povpraševanja najprej po gradbenem materialu, delavcih, energiji, opremi itd. Vsaka od teh področjih pa pozitiven učinek prenaša naprej do novih gospodarskih celic. Pri tem je težko oceniti kolikšen delež tega učinka se izkaže po posameznih področjih.

³ Multiplikator je število, ki pove za koliko enot se poveča output, če se nalože povečajo za enoto.

⁴ Po gradbenem zakonu je gradbeni inženirski objekt, objekt, ki ni stavba in ni drug gradbeni poseg; in sicer so to objekti *prometne infrastrukture* (ceste, železniške proge, letališke steze, mostovi, viadukti, predori in podhodi, pristanišča, plovne poti, pregrade in jezovi ter drugi vodni objekti), cevovodi, komunikacijska omrežja in elektroenergetski vodi, industrijski gradbeni kompleksi, športna igrišča in drugi gradbeno inženirski objekti.

⁵ Vir: Inštitut za ekonomska raziskovanja, avgust 2018.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

Na tej osnovi zgoraj navedenega se ocenjuje pozitivne ekonomske učinke nove investicije na 4.868.877,60 € do konca njene ekonomske dobe. Ocenjen učinek se je enakomerno razporedil v času, saj je nemogoče natančneje določiti njihovo časovno dinamiko. Zaradi konservativne ocene pa se meni, da so s tem zajeti tudi morebitni ekonomski stroški te investicije, čeprav se tako z ekološkega kot družbenega vidika negativnih učinkov ne pričakuje.

13.2 Finančna analiza

Tabela 21: Finančna analiza brez pomoči Skupnosti

LETO		Strošek investicije	Prihodki	Odhodki	Finančni učinek	Ostane vrednosti	Finančni tok	Diskontni faktor	Diskontirani finančni tok
LETO 0	do konca leta 2018	25.571,00 €					-25.571,00 €	1,000000	- 25.571,00 €
LETO 1	2019	31.688,28 €					-31.688,28 €	0,961538	- 30.469,50 €
LETO 2	2020	45.310,80 €					-45.310,80 €	0,924556	- 41.892,38 €
LETO 3	2021	2.384.088,55 €	14.081,10 €	14.081,10 €	0,00 €		-2.384.088,55 €	0,888996	- 2.119.446,04 €
LETO 4	2022		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,854804	- €
LETO 5	2023		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,821927	- €
LETO 6	2024		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,790315	- €
LETO 7	2025		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,759918	- €
LETO 8	2026		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,730690	- €
LETO 9	2027		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,702587	- €
LETO 10	2028		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,675564	- €
LETO 11	2029		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,649581	- €
LETO 12	2030		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,624597	- €
LETO 13	2031		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,600574	- €
LETO 14	2032		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,577475	- €
LETO 15	2033		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,555265	- €
LETO 16	2034		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,533908	- €
LETO 17	2035		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,513373	- €
LETO 18	2036		84.486,60 €	310.386,44 €	-225.899,84 €		-225.899,84 €	0,493628	- 111.510,51 €
LETO 19	2037		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,474642	- €
LETO 20	2038		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,456387	- €
LETO 21	2039		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,438834	- €
LETO 22	2040		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,421955	- €
LETO 23	2041		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,405726	- €
LETO 24	2042		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,390121	- €
LETO 25	2043		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €	969.794,43 €	969.794,43 €	0,375117	363.786,19 €
Interni stopnja donosa									-4,95 %
Neto sedanja vrednost									-1.965.103,25 €
Relativna neto sedanja vrednost									-0,89
Doba vračanja investicije									-

Neto denarni tok predstavljajo odlivi in prilivi v referenčnem obdobju investicije. Neto denarni tok investicije je ob prikazanih predpostavkah negativen. Finančna neto sedanja vrednost investicije pri 4 % diskontni stopnji je negativna in znaša -1.965.103,25 €. Finančna relativna neto sedanja vrednost investicije je negativna in znaša - 4,95.

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

Tabela 22: Finančna analiza s pomočjo Skupnosti

LETO		Strošek investicije	Prihodki	Odhodki	Finančni učinek	Ostane vrednosti	Finančni tok	Diskontni faktor	Diskontirani finančni tok
	do konca leta						-25.571,00 €	1,000000	- 25.571,00 €
LETO 0	2018	25.571,00 €							
LETO 1	2019	31.688,28 €					-31.688,28 €	0,961538	- 30.469,50 €
LETO 2	2020	45.310,80 €					-45.310,80 €	0,924556	- 41.892,38 €
LETO 3	2021	1.483.759,34 €	14.081,10 €	14.081,10 €	0,00 €		-1.483.759,34 €	0,888996	- 1.319.056,65 €
LETO 4	2022		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,854804	- €
LETO 5	2023		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,821927	- €
LETO 6	2024		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,790315	- €
LETO 7	2025		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,759918	- €
LETO 8	2026		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,730690	- €
LETO 9	2027		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,702587	- €
LETO 10	2028		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,675564	- €
LETO 11	2029		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,649581	- €
LETO 12	2030		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,624597	- €
LETO 13	2031		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,600574	- €
LETO 14	2032		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,577475	- €
LETO 15	2033		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,555265	- €
LETO 16	2034		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,533908	- €
LETO 17	2035		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,513373	- €
LETO 18	2036		84.486,60 €	310.386,44 €	-225.899,84 €		-225.899,84 €	0,493628	- 111.510,51 €
LETO 19	2037		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,474642	- €
LETO 20	2038		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,456387	- €
LETO 21	2039		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,438834	- €
LETO 22	2040		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,421955	- €
LETO 23	2041		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,405726	- €
LETO 24	2042		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €		0,00 €	0,390121	- €
LETO 25	2043		84.486,60 €	84.486,60 €	0,00 €	969.794,43 €	969.794,43 €	0,375117	363.786,19 €
Interna stopnja donosa									-3,11%
Neto sedanja vrednost									-1.164.713,86 €
Relativna neto sedanja vrednost									-0,82
Doba vračanja investicije									-

Tudi v primeru pomoči Skupnosti, predpisana diskontna stopnja 4 % ni presežena pri letnem finančnem toku. Pri takem letnem finančnem toku znaša neto sedanja vrednost - 1.164.713,86 € ter relativna neto sedanja vrednost -0,82.

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

13.3 Ekonomska analiza

Tabela 23: Ekonomska analiza projekta

LETO		Strošek investicije	Prihodki	Odhodki	Finančni učinek	Družbena korist	Ostanek vrednosti	Ekonomski tok	Diskontni faktor	Diskontirani ekonomski tok
	do konca leta							-20.959,84 €	1,000000	- 20.959,84 €
LETO 0	2018	20.959,84 €								
LETO 1	2019	25.974,00 €						-25.974,00 €	0,952381	- 24.737,14 €
LETO 2	2020	37.140,00 €						-37.140,00 €	0,907029	- 33.687,07 €
LETO 3	2021	1.954.170,94 €	11.541,89 €	11.541,89 €	0,00 €	73.770,87 €		-1.880.400,07 €	0,863838	- 1.624.360,28 €
LETO 4	2022		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,822702	182.074,44 €
LETO 5	2023		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,783526	173.404,23 €
LETO 6	2024		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,746215	165.146,88 €
LETO 7	2025		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,710681	157.282,75 €
LETO 8	2026		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,676839	149.793,09 €
LETO 9	2027		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,644609	142.660,09 €
LETO 10	2028		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,613913	135.866,75 €
LETO 11	2029		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,584679	129.396,90 €
LETO 12	2030		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,556837	123.235,15 €
LETO 13	2031		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,530321	117.366,81 €
LETO 14	2032		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,505068	111.777,91 €
LETO 15	2033		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,481017	106.455,15 €
LETO 16	2034		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,458112	101.385,86 €
LETO 17	2035		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,436297	96.557,96 €
LETO 18	2036		69.251,31 €	254.415,12 €	-185.163,80 €	221.312,62 €		36.148,81 €	0,415521	15.020,58 €
LETO 19	2037		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,395734	87.580,92 €
LETO 20	2038		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,376889	83.410,40 €
LETO 21	2039		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,358942	79.438,47 €
LETO 22	2040		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,341850	75.655,69 €
LETO 23	2041		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,325571	72.053,04 €
LETO 24	2042		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €		221.312,62 €	0,310068	68.621,94 €
LETO 25	2043		69.251,31 €	69.251,31 €	0,00 €	221.312,62 €	663.262,00 €	884.574,62 €	0,295303	261.217,34 €
Interna stopnja donosa										9,99 %
Neto sedanja vrednost										931.658,01 €
Relativna neto sedanja vrednost										0,53
Diskontirano razmerje med koristi in stroški										1,53
Enostavna vračilna doba										9,57
Diskontirana doba vračanja										18,34

Iz izračuna izhaja, da je predpisana ekonomska diskontna stopnja 5 % presežena pri letnem pozitivnem ekonomskem toku. Pri takem letnem ekonomskem toku znaša interna stopnja donosa 9,99 %, neto sedanja vrednost 931.658,01 € ter relativna neto sedanja vrednost 0,53, z enostavno vračilno dobo 9,57 let.

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

13.4 Koristi, ki se ne dajo vrednotiti z denarjem

Koristi, ki se ne dajo oziroma jih je težko vrednotiti z denarjem so sledeče:

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev Mestne občine Koper,
- razvoj trajnostne urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v Mestni občini Koper,
- razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe, s čemer se bo povečal tudi obisk tujih in domačih gostov.

14 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZO OBČUTLJIVOSTI

14.1 Analiza tveganj

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

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

Tveganja so opredeljena glede na oceno tveganja:

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

Tabela 24: Faktorji tveganja

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

Tabela 25: Ocena tveganja po posameznih variantah

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

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

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

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

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

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

V fazi obratovanja objekta je lahko investicija podvržena višji stopnji tveganja predvsem takrat, kadar osebje, ki je zadolženo za upravljanje objekta, ni primerno strokovno usposobljeno. Za preprečitev tovrstnega tveganja je potrebno poskrbeti za ustrezno šolanje in izpopolnjevanje zaposlenih.

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

14.2 Analiza občutljivosti

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

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

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

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

Tabela 26: Analiza občutljivosti

	FAKTOR STROŠKOV	FAKTOR SPREMEMBE KORISTI	EKONOMSKA ANALIZA			
			NETO SEDANJA VREDNOST	INTERNA STOPNJA DONOSA	SPREMEMBA NETO SEDANJE VREDNOSTI v %	SPREMEMBA INTERNE STOPNJE DONOSA v %
1	0%	0%	931.658,01 €	9,99%	0,00	0,00
2	1%	0%	905.696,82 €	9,81%	-2,79	-1,74
3	0%	-1%	897.881,90 €	9,81%	-3,63	-1,74
4	+5 %	0%	801.852,07 €	9,14%	-13,93	-8,44
5	+10 %	0%	672.046,13 €	8,36%	-27,87	-16,28
6	0 %	-5 %	762.777,48 €	9,11%	-18,13	-8,74
7	0 %	-10 %	593.896,94 €	8,23%	-36,25	-17,60
8	+5%	-5 %	632.971,54 €	8,30%	-32,06	-16,91
9	+10%	-10 %	334.285,07 €	6,70%	-64,12	-32,90

Iz tabele 26 je razvidno, da je v okviru variante "z" investicijo ekonomsko upravičena v vseh predstavljenih predpostavkah.

Najbolj značilen vpliv na spremembo ekonomske neto sedanje vrednosti ima vpliv sprememba koristi, saj se v primeru zmanjšanja koristi za 1 %, ekonomska neto sedanja vrednost zmanjša za 3,63 %, zato je potrebno tej spremenljivki v času obratovanja posvetiti posebno pozornost oz. uvesti ukrepe, ki bodo v največji možni meri lahko preprečili to spremembo.

Prav tako so kritična spremenljivka investicijski stroški, saj se v primeru povečanja stroškov za 1 %, ekonomska neto sedanja vrednost zmanjša za 2,79 %, zato je potrebno v času načrtovanja in izvajanja del uvesti ukrepe, ki bodo lahko v največji možni meri lahko preprečili to spremembo.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova avtobusne postaje

15 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Tabela 27: Zbirni prikaz rezultatov

Vrednost investicije po stalnih - tekočih cenah z DDV	2.486.658,63 €	
Od tega upravičeni stroški	1.890.625,95 €	
Od tega neupravičeni stroški	596.032,68 €	
Viri financiranja po stalnih - tekočih cenah		
Mestna občina Koper	1.427.447,79 €	
CTN	1.059.210,84 €	
<i>KS (85 %)</i>	<i>900.329,21 €</i>	
<i>Sredstva SLO udeležba (15 %)</i>	<i>158.881,63 €</i>	
KAZALNIKI	Kazalniki brez pomoči Skupnosti	Kazalniki s pomočjo Skupnosti
Finančna merila		
Neto sedanja vrednost	-1.965.103,25 €	-1.164.713,86 €
Interna stopnja donosa	-4,95%	-3,11%
Relativna neto sedanja vrednost	-0,89	-0,82
Enostavna vračilna doba	-	-
Diskontirana vračilna doba	-	-
Ekonomska merila		
Neto sedanja vrednost	931.658,01 €	
Interna stopnja donosa	9,99%	
Relativna neto sedanja vrednost	0,53	
Diskontirano razmerje med koristi in stroški	1,53	
Enostavna vračilna doba	9,57	
Diskontirana vračilna doba	18,34	

Glavni rezultat investicije

Glavni rezultat investicije je obnova avtobusne postaje, in sicer bodo z izvedbo investicije:

- urejeni varni dostopi do avtobusne postaje,
- omogočeno bo varno vstopanje oziroma izstopanje potnikov,
- povečala se bo privlačnost in kakovosti urbanega (mestnega) okolja,
- zagotovljeni bodo ustrezni infrastrukturni pogoji za trajnostno mobilnost,
- posodobljena in dograjena bo gospodarska infrastruktura,
- prometni režim bo prilagojen za boljšo funkcionalno dostopnost.

Skupna vrednost investicije

Skupna ocenjena vrednost investicije znaša tako po stalnih kot tekočih cenah 2.486.658,63 € z 22 % DDV - jem .

Viri investicije

Viri za financiranje investicije so sledeči:

- Mestna občina Koper 1.427.447,79 €
- CTN 1.059.210,084 €
 - o KS 900.329,21 €
 - o SLO udeležba 158.881,63 €

Finančna analiza

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

- finančna interna stopnja donosa investicije ne presega predpisano diskontno stopnjo 4 %, temu ustrezno je finančna neto sedanja vrednost pri 4 %-ni diskontni stopnji negativna in znaša – 1.965.103,25 €, negativna je tudi finančna relativna neto sedanja vrednost, ki znaša -0,89.

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

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

- finančna interna stopnja donosa investicije ne presega predpisano diskontno stopnjo 4 %, temu ustrezno je finančna neto sedanja vrednost pri 4 %-ni diskontni stopnji negativna in znaša -1.164.713,86 €, negativna je tudi finančna relativna neto sedanja vrednost, ki znaša -0,82.

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

Ekonomska analiza

Ekonomski kazalniki za celotno investicijo so ugodni in sicer:

- ekonomska neto sedanja vrednost investicije je pozitivna in znaša 931.658,01 € pri 5 %-nem diskontnem faktorju in 25 letnem ekonomskem obdobju,
- ekonomska interna stopnja donosnosti znaša 9,99 %,
- ekonomsko gledano se investicija povrne v 9,57 letih,
- ekonomska relativna neto sedanja vrednost znaša 0,53.

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

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

- povečanje uporabe javnega potniškega prometa,
- izboljšanje ponudbe javnega prometa,
- izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa za osebe z zmanjšano mobilnostjo,
- izboljšanje podobe javnega potniškega prometa.