



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTA DI CAPODISTRIA



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI SKLAD ZA
REGIONALNI RAZVOJ
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Novo besedilo

INVESTICIJSKI PROGRAM

PARKIRNA HIŠA P+R SONCE

Oktober 2020

Naziv investicijskega projekta:

Parkirna hiša P+R Sonce

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:

Oktober 2020

Seznam uporabljenih kratic:

CPS	Celostna prometna strategija
CTN	Celostne teritorialne naložbe
DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta
DGD	Projektna dokumentacija za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja
DUO	Degradirano urbano območje
ESRR	Evropski sklad za regionalni razvoj
FI	Finančni instrument
IP	Investicijski program
IN TUS	Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije
IZP	Idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev
JN	Javno naročilo
JPP	Javni potniški promet
KS	Kohezijski sklad
MOK	Mestna občina Koper
NERUO	Nerevitalizirano urbano območje
OP EKP	Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike
PIZ	Predinvesticijska zasnova
PO MZI	Posredniški organ Ministrstvo za infrastrukturo
PN	Prednostna naložba
P+R	Parkiraj in presedi
PZI	Projektna dokumentacija za izvedbo gradnje
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
UMAR	Urad RS za makroekonomske analize in razvoj
TUS	Trajnostna urbana strategija

KAZALO VSEBINE

1 UVODNO POJASNILO.....	1
1.1 Predstavitev investitorja in izdelovalca investicijskega programa.....	2
1.2 Namen in cilji investicijskega projekta.....	2
1.3 Povzetek iz dokumenta identifikacije investicijskega projekta s pojasnili poteka aktivnosti in morebitnih sprememb do priprave investicijskega programa	3
2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	8
2.1 Cilji investicije.....	8
2.2 Spisek strokovnih podlag	8
2.3 Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire optimalne variante.....	9
2.4 Navedba odgovorne osebe za izdelavo investicijskega programa, projektne in druge dokumentacije ter odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta	13
2.5 Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije	14
2.6 Prikaz ocenjene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije z izračunanim deležem sofinanciranja investicije s sredstvi proračuna Republike Slovenije	14
2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta	15
2.8 Osnovni podatki o investitorju, izdelovalcih investicijske dokumentacije in prihodnjem upravljavcu	17
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 ..	18
3.1 Analiza obstoječega stanja s prikazom potreb, ki jih bo zadovoljevala investicija	18
3.1.1 Predstavitev Mestne občine Koper	18
3.1.2 Opredelitev urbanega območja za izvajanje trajnostne urbane strategije ter prednostne usmeritve	19
3.1.3 Pregled splošnega stanja mirujočega prometa v Mestni občini Koper	21
3.1.4 Obstoječe stanje zemljišča predvidenega za umestitev parkirne hiše.....	23
3.1.5 Mestni linijski promet.....	25
3.1.6 Razlog za izvedbo investicije	25
3.1.7 Izračun konkurenčnosti vozlišča P+R	26
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	30
3.2.1 Trajnostna urbana strategija mesta Koper	30
3.2.2 Celostna prometna strategija	32
3.3.3 Strategija prostorskega razvoja Slovenije.....	33
3.3.4 Strategija razvoja prometa v RS	34
3.3.5 Operativni program za izvajanje kohezijske politike v programskem obdobju 2014 - 2020.....	35
3.3.6 Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov	38
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	40
5 TEHNIČNO - TEHNOLOŠKI DEL.....	41
5.1 Tlorisna zasnova in vertikalni gabarit.....	41
5.2 Programska zasnova	42
5.3 Prometna shema	42
5.4 Streha.....	42
5.5 Fasada.....	43
5.6 Zunanja ureditev	43
5.7 Ureditev zelenih površin	43
6 ANALIZA ZAPOSLENIH ZA SCENARIJ “Z” INVESTICIJO GLEDE NA SCENARIJ “BREZ” INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO .	54
7 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO	55
7.1 Ocena vrednosti projekta po stalnih cenah.....	55
7.2 Ocena vrednosti projekta po tekočih cenah.....	56
7.3 Osnova in izhodišča za oceno vrednosti projekta	57
8 ANALIZA LOKACIJE, KI VSEBUJE TUDI IMENOVANJE PROSTORSKIH AKTOV IN GLASIL, V KATERIH SO OBJAVLJENI	58
9 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENO STROŠKOV ZA ODPRAVO MOREBITNIH NEGATIVNIH VPLIVOV	62
9.1 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov.....	62
10 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI.....	63
10.1 Časovni načrt izvedbe investicije	63
10.2 Študija izvedbe investicije.....	63
10.2.1 Podatki o investitorju in organizacija vodenja projekta.....	63
10.2.2 Način izbire izvajalcev	66
10.2.3 Časovni načrt vseh aktivnosti, potrebnih za izvedbo projekta in vzpostavitev poslovanja	66
10.2.4 Seznam že pripravljene in pregled še potrebne investicijske, projektne in druge dokumentacije	66
10.2.5 Način končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja	67
10.2.6 Kazalniki in vrednotenje učinkov investicije.....	68
11 NAČRT FINANCIRANJA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA.....	69
12 PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	70

12.1 Metodologija izvedbe finančne in ekonomske analize	70
12.2 Projekcija odhodkov in prihodkov investicije.....	71
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.....	72
13.1 Drugi stroški in koristi investicije.....	72
13.2 Finančna analiza.....	75
13.3 Ekonomska analiza.....	77
13.4 Koristi, ki se ne dajo vrednotiti z denarjem	77
14 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZO OBČUTLJIVOSTI.....	78
14.1 Analiza tveganj	78
14.2 Analiza občutljivosti.....	80
15 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	82

KAZALO TABEL

Tabela 1: Podatki o investitorju.....	2
Tabela 2: Podatki o izdelovalcu investicijskega programa	2
Tabela 3: Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta.....	3
Tabela 4: Povzetek popravka dokumenta identifikacije investicijskega projekta.....	4
Tabela 5: Povzetek predinvesticijske zasnove.....	6
Tabela 6: Ocena variant z izborom optimalne variante	10
Tabela 7: Izdelovalec investicijskega programa.....	13
Tabela 8: Izdelovalec projektne dokumentacije	13
Tabela 9: Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta	13
Tabela 10: Ocenjena vrednost investicije ter predvidena finančna konstrukcija po stalnih cenah.....	14
Tabela 11: Ocenjena vrednost investicije in predvidena finančna konstrukcija po tekočih cenah.....	15
Tabela 12: Zbirni prikaz rezultatov izračunov	15
Tabela 13: Podatki o investitorju.....	17
Tabela 14: Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije	17
Tabela 15: Podatki o prihodnjem upravljavcu.....	17
Tabela 16: Kapaciteta javnih parkirnih prostorov	21
Tabela 17: Prispevek projekta k doseganju kazalnika učinka OP	37
Tabela 18: Prispevek projekta k doseganju kazalnika rezultata OP	38
Tabela 19: Neto površine pritličja	44
Tabela 20: Neto površina 1. nadstropja	44
Tabela 21: Neto površina 2. nadstropja	45
Tabela 22: Neto površina strehe	46
Tabela 23: Neto tlorisna površina stavbe	46
Tabela 24: Okoliščine, ki morajo biti zagotovljene za vozlišče tipa A	50

Tabela 25: Specifični pogoji za vozlišče tipa A	50
Tabela 26: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah (oktober 2020).....	55
Tabela 27: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške.....	55
Tabela 28: Vrednost investicije po tekočih cenah	56
Tabela 29: Vrednost investicije po tekočih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške	56
Tabela 30: Podatki o parceli	59
Tabela 31: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta.....	63
Tabela 32: Seznam pripravljene projektne in investicijske dokumentacije	67
Tabela 33: Dinamika in viri financiranja po stalnih cenah.....	69
Tabela 34: Dinamika in viri financiranja po tekočih cenah.....	69
Tabela 35: Negativni učinki prometa	74
Tabela 36: Finančna analiza brez pomoči Skupnosti	75
Tabela 37: Finančna analiza s pomočjo Skupnosti.....	76
Tabela 38: Ekonomska analiza projekta	77
Tabela 39: Faktorji tveganja	78
Tabela 40: Ocena tveganja po posameznih variantah	79
Tabela 41: Analiza občutljivosti finančne analize.....	80
Tabela 42: Analiza občutljivosti ekonomske analize	81
Tabela 43: Zbirni prikaz rezultatov	82

KAZALO SLIK

Slika 1: Meje urbanega območja TUS.....	19
Slika 2: Prednostne usmeritve urbanega razvoja in območje urbanega razvoja.....	20
Slika 3: Lokacija parkirne hiše P+R Sonce	24
Slika 4: Nerevitalizirano urbano območje v MOK – severni del	24
Slika 5: Prikaz poti uporabnikov iz smeri Bertokov.....	26
Slika 6: Prikaz poti uporabnikov iz smeri Šmarske ceste.....	27
Slika 7: Tloris pritličja.....	47
Slika 8: Tloris 1. nadstropja.....	48
Slika 9: Tloris 2. nadstropja.....	49
Slika 10: Lokacija predmetne investicije	58
Slika 11: Izsek iz grafičnega načrta PUP-a Načrt št. 5: Prikaz prostorskih ureditvenih pogojev na območju obrobja mesta Fc3	59
Slika 12: Situacija.....	60
Slika 13: Območje CTN z označenim območjem izvajanja operacije	61

1 UVODNO POJASNILO

Investicijski program obravnava investicijo v gradnjo parkirne hiše P+R Sonce v Kopru.

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

Cilji predmetne investicije so tako predvsem:

- zmanjšanje obsega cestnega prometa;
- povečanje uporabe javnega potniškega prometa;
- zmanjšanje prometne obremenitve in posledično zmanjšanje izpustov CO₂ in drugih toplogrednih plinov ter onesnaževal zraka;
- zmanjšanje števila parkiranih avtomobilov na javnih površinah;
- zmanjšanje obsega poti opravljenega z osebnimi avtomobili;
- zagotavljanje varne poti v službo, šolo;
- pestrejša izbira potovalnih načinov;
- ohranjanje in krepitev zdravja;
- zagotavljanje višjega življenjskega standarda;
- povečanje kakovosti bivanja v občini;
- urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal;
- prenova in revitalizacija degradiranih urbanih območij;
- varno in prijetno okolje;
- življenje v mestu – stalni prebivalci, uporabniki in obiskovalci;
- dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal.

Vrednost investicijskega projekta oz. višina investicijskih stroškov znaša po stalnih cenah 6.466.282,03 € oziroma po tekočih cenah 6.581.609,59 €. V skladu s Smernicami za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, znaša višina upravičenih stroškov po stalnih cenah 4.970.174,41 € oziroma po tekočih cenah 4.971.908,34 € ter višina neupravičenih stroškov po stalnih cenah 1.496.107,62 € oziroma po tekočih cenah 1.609.701,25 €. S pomočjo mehanizma CTN bo možno financirati 80 % upravičenih stroškov investicije, pri čemer bo v nepovratnih sredstvih 80 % sredstev ESRR in 20 % sredstev RS. Nepovratna sredstva, za katera bo zaprosila Mestna občina Koper z obravnavanim projektom (Parkirna hiša P+R Sonce), bodo zaradi skladnosti z alokacijo sredstev in pravili koriščenja sredstev nižja od maksimalne višine in bodo znašala 3.074.449,00 €.

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, 54/10 in 27/16).

1.1 Predstavitev investitorja in izdelovalca investicijskega programa

Tabela 1: 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:	5874424000
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.:	3378225000
Davčna št.:	SI14468646

1.2 Namen in cilji investicijskega projekta

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

Cilji investicijskega projekta so:

- zmanjšanje obsega cestnega prometa;
- povečanje uporabe javnega potniškega prometa;
- zmanjšanje prometne obremenitve in posledično zmanjšanje izpustov CO₂ in drugih toplogrednih plinov ter onesnaževal zraka;
- zmanjšanje števila parkiranih avtomobilov na javnih površinah;
- zmanjšanje obsega poti opravljenega z osebnimi avtomobili;
- zagotavljanje varne poti v službo, šolo;
- pestrejša izbira potovalnih načinov;
- ohranjanje in krepitev zdravja;
- zagotavljanje višjega življenjskega standarda;
- povečanje kakovosti bivanja v občini;
- urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal;
- prenova in revitalizacija degradiranih urbanih območij;
- varno in prijetno okolje;
- življenje v mestu – stalni prebivalci, uporabniki in obiskovalci;
- dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

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) investicijska dokumentacija zajema dokument identifikacije investicijskega projekta njegov popravek, predinvesticijsko zasnovo ter investicijski program.

Tabela 3: Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Naziv dokumenta:	Parkirna hiša P+R	
Datum izdelave:	Junij 2019	
Izdellovalec:	SITUAR d.o.o.	
Vrsta investicije:	Gradnja parkirne hiše P+R Sonce v Kopru s predvidenimi 460 parkirnimi mesti, s katero bo Mestna občina Koper vzpostavila in spodbudila učinkovit sistem javnega potniškega prometa, s tem posledično prebivalcem ponudila možnost za prestopanje iz osebnih vozil na trajnostno naravnane, energetske učinkovite in čistejše oblike prevoza ter povečala atraktivnost urbanega območja.	
Razlog za izvedbo investicije:	Glavni razlog za izvedbo investicijskega projekta je v razbremenjevanju, kar pomeni postopno umikanje mirujočega prometa, uvedbo alternativnih oblik dostopa in urejanje odprtih javnih mestnih površin. S tem pa doseganje cilja trajnostne mobilnosti v okviru trajnostnih urbanih strategij. Gradnja parkirne hiše P+R ob vhodu v mestno jedro je opredeljena kot eden izmed ukrepov za integracijo različnih oblik mobilnosti v tretjem stebru akcijskega načrta Celostne prometne strategije Mestne občine Koper, s čimer je projekt upravičen za kandidiranje in pridobivanje investicijskih sredstev iz evropskih finančnih virov, ki spodbujajo trajnostno mobilnost.	
Cilji investicije:	- razbremenitev parkiranja v centru mesta Koper; - izboljšati prometno varnost v Kopru; - izboljšati privlačnost obstoječe turistične ponudbe mesta Koper z zagotovitvijo večje količine parkirnih mest; - zmanjšati prometno obremenitev; - zmanjšati urbanih okoljskih obremenitev; - prometna razbremenitev ob zagotavljanju boljše prometne dostopnosti; - urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal; - prenova in revitalizacija degradiranih urbanih območij; - varno in prijetno okolje; - življenje v mestu – stalni prebivalci, uporabniki in obiskovalci; - dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal.	
Vrednost investicije po stalnih cenah:	5.414.400,00 €	
	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
	5.413.400,00 €	1.000,00 €
Vrednost investicije po tekočih cenah:	5.589.021,07 €	
	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
	5.588.018,42 €	1.002,65 €
Osnova za določitev vrednosti investicije:	Elaborat Prostorska urbanistična preveritev: Garažna hiša P+R ob Vzhodni vpadnici v Kopru, ki jo je marca 2019 izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o..	
Časovni načrt izvedbe investicije:	Marec 2019 – avgust 2021	
Dinamika financiranja:	Vrednost po stalnih cenah	Vrednost po tekočih cenah
Leto 2019	36.000,00 €	36.282,32 €
Leto 2020	1.684.720,00 €	1.729.119,96 €
Leto 2021	3.693.680,00 €	3.823.618,79 €
Viri financiranja*:		

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

Mestna občina Koper	5.414.400,00 €	5.589.021,07
---------------------	----------------	--------------

* Pri virih financiranja je bilo navedeno, da bo Mestna občina Koper kandidirala za pridobitev kohezijskih sredstev preko mehanizma CTN v prednostni naložbi 4.4 "Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi", ter da se bodo v primeru pridobitve kohezijskih sredstev, zmanjšala lastna proračunska sredstva Mestne občine Koper za znesek nepovratnih sredstev.

Dokument identifikacije investicijskega projekta za investicijo: "Gradnja parkirne hiše P+R Sonce v Kopru", je bil sprejet na seji Občinskega sveta Mestne občine Koper 11.7.2019.

V oktobru 2019 se je Mestna občina Koper prijavila na Povabilo ZMOS k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN (ESRR) v okviru "Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014-2020" 4. 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".

Za vsebinsko popolnost vloge na povabilo ZMOS se je pripravil popravek DIIP-a.

Tabela 4: Povzetek popravka dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Naziv dokumenta:	Parkirna hiša P+R
Datum izdelave:	Oktober 2019
Izdelovalec:	SITUAR d.o.o.
Vrsta investicije:	Gradnja parkirne hiše P+R Sonce v Kopru s predvidenimi 460 parkirnimi mesti, s katero bo Mestna občina Koper vzpostavila in spodbudila učinkovit sistem javnega potniškega prometa, s tem posledično prebivalcem ponudila možnost za prestopanje iz osebnih vozil na trajnostno naravnane, energetske učinkovite in čistejše oblike prevoza ter povečala atraktivnost urbanega območja.
Razlog za izvedbo investicije:	Glavni razlog za izvedbo investicijskega projekta je v razbremenjevanju, kar pomeni postopno umikanje mirujočega prometa, uvedbo alternativnih oblik dostopa in urejanje odprtih javnih mestnih površin. S tem pa doseganje cilja trajnostne mobilnosti v okviru trajnostnih urbanih strategij. Gradnja parkirne hiše P+R ob vhodu v mestno jedro je opredeljena kot eden izmed ukrepov za integracijo različnih oblik mobilnosti v tretjem stebru akcijskega načrta Celostne prometne strategije Mestne občine Koper, s čimer je projekt upravičen za kandidiranje in pridobivanje investicijskih sredstev iz evropskih finančnih virov, ki spodbujajo trajnostno mobilnost.
Cilji investicije:	- razbremenitev parkiranja v centru mesta Koper; - izboljšati prometno varnost v Kopru; - izboljšati privlačnost obstoječe turistične ponudbe mesta Koper z zagotovitvijo večje količine parkirnih mest; - zmanjšati prometno obremenitev; - zmanjšati urbane okoljske obremenitve; - prometna razbremenitev ob zagotavljanju boljše prometne dostopnosti; - urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal; - prenova in revitalizacija degradiranih urbanih območij; - varno in prijetno okolje;

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

	- življenje v mestu – stalni prebivalci, uporabniki in obiskovalci; - dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal.	
Vrednost investicije po stalnih cenah:	5.414.400,00 €	
	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
	4.802.900,00 €	611.500,00 €
Vrednost investicije po tekočih cenah:	5.617.282,90 €	
	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
	4.982.567,58 €	634.715,32 €
Osnova za določitev vrednosti investicije:	Elaborat Prostorska urbanistična preveritev: Garažna hiša P+R ob Vzhodni vpadnici v Kopru, ki jo je marca 2019 izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o..	
Časovni načrt izvedbe investicije:	Marec 2019 – september 2021	
Dinamika financiranja:	Vrednost po stalnih cenah	Vrednost po tekočih cenah
Leto 2019	36.500,00 €	36.872,50 €
Leto 2020	263.372,00 €	270.176,41 €
Leto 2021	5.114.528,00 €	5.310.233,99 €
Viri financiranja:		
Mestna občina Koper	3.914.400,00 €	4.117.282,90 €
CTN (	1.500.000,00 €	1.500.000,00 €
ESRR (80 %)	1.200.000,00 €	1.200.000,00 €
Sredstva Slo udeležbe (20 %)	300.000,00 €	300.000,00 €

Popravek Dokumenta identifikacije investicijskega projekta za investicijo: "Gradnja parkirne hiše P+R Sonce v Kopru", je bil sprejet na seji Občinskega sveta Mestne občine Koper 14.11.2019.

Mestna občina Koper je dne 6.9.2019 objavila javni, projektni, odprti, anonimni, enostopenjski natečaj za izbiro strokovno najprimernejše rešitve in izbiro izdelovalca projektne dokumentacije za: "Parkirno hišo P+R Sonce v Kopru".

Natečajna ocenjevalna komisija je na seji dne 14.11.2019 izbrala najprimernejšo rešitev z vidika kakovosti in izvirnosti arhitekturnega izraza, kakovosti in racionalnosti gradbenih konstrukcij stavbe, kakovosti urbanistične rešitve (umestitev v širši kontekst, orientacija, ureditev strehe, navezave), funkcionalne zasnove in kakovosti prometne rešitve ter racionalnosti zasnove, izvedbe in obratovanja ter vrednosti investicije.

Za predmetno investicijo je bila tako v januarju 2020 izdelana Idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev (IZP), aprila 2020 je bila izdelana Dokumentacija za gradbeno dovoljenje (DGD), na podlagi katerega je Mestna občina Koper na Upravno enoto Koper vložila vlogo za pridobitev gradbenega dovoljenja. V septembru 2020 je bil izdelan Projekt za izvedbo gradnje (PZI). Na podlagi izdelane projektne dokumentacije ter popisa del se je natančneje ocenila vrednost investicije, ki je predstavljena v predinvesticijski zasnovi in v investicijskem programu.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

Tabela 5: Povzetek predinvesticijske zasnove

Naziv dokumenta:	Parkirna hiša P+R Sonce
Datum izdelave:	Oktober 2020
Izdelovalec:	SITUAR d.o.o.
Vrsta investicije:	Gradnja parkirne hiše P+R Sonce v Kopru s predvidenimi 464 parkirnimi mesti, s katero bo Mestna občina Koper vzpostavila in spodbudila učinkovit sistem javnega potniškega prometa, s tem posledično prebivalcem ponudila možnost za prestopanje iz osebnih vozil na trajnostno naravnane, energetske učinkovite in čistejše oblike prevoza ter povečala atraktivnost urbanega območja.
Cilji investicije:	- razbremenitev parkiranja v centru mesta Koper; - izboljšati prometno varnost v Kopru; - izboljšati privlačnost obstoječe turistične ponudbe mesta Koper z zagotovitvijo večje količine parkirnih mest; - zmanjšati prometno obremenitev; - zmanjšati urbanih okoljskih obremenitev; - prometna razbremenitev ob zagotavljanju boljše prometne dostopnosti; - urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal; - prenova in revitalizacija degradiranih urbanih območij; - varno in prijetno okolje; - življenje v mestu – stalni prebivalci, uporabniki in obiskovalci; - dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal.
Predstavitev variant:	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 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 izvede gradnja parkirne hiše P+R Sonce v Kopru. Z izvedbo investicije se pridobijo nove površine za mirujoči promet s tesno povezanostjo z javnim potniškim prometom. Investicija bo zmanjšala potrebo po rabi osebnega vozila, skrajšala dolžine poti, opravljene z osebnimi vozili, zmanjšala število vozil v mestnih središčih, optimizirala stroške prevoza in s tem pospešila razvoj javnega potniškega prometa. Prebivalcem se bo ponudila možnost za prestopanje iz osebnih vozil na trajnostno naravnane, energetske učinkovite in čistejše oblike prevoza. Glede na to da je za predmetno investicijo potekal javni, projektni, odprti, anonimni, enostopenjski natečaj za izbiro strokovno najprimernejše rešitve in izbiro izdelovalca projektne dokumentacije, kjer je natečajna ocenjevalna komisija izbrala najprimernejšo rešitev z vidika kakovosti in izvirnosti arhitekturnega izraza, kakovosti in racionalnosti gradbenih konstrukcij stavbe, kakovosti urbanistične rešitve, funkcionalne zasnove in kakovosti prometne rešitve ter racionalnosti zasnove, izvedbe in obratovanja ter vrednosti investicije. Zaradi navedenega v predinvesticijski zasnovi niso obravnavane tehnične variante, temveč sta obravnavani različni finančni oziroma organizacijski varianti za izvedbo. Možni sta naslednji dve finančni oziroma organizacijski varianti: - varianta "z" investicijo 1 predvideva financiranje investicije iz mehanizma CTN s sredstvi iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in sredstvi Mestne občine Koper; - varianta "z" investicijo 2 predvideva lastno udeležbo Mestne občine Koper za celotno investicijo, in sicer z dolgoročnim kreditom v višini 3.074.449,00 €, z ročnostjo 20 let in fiksno obrestno mero 2,5 %.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

	Variantna "z" investicija 1	Variantna "z" investicija 2
Vrednost investicije po stalnih cenah	6.466.282,03 €	6.466.282,03 €
Viri financiranja po stalnih cenah		
Mestna občina Koper	3.391.833,03 €	6.466.282,03 €
lastna sredstva	3.391.833,03 €	3.391.833,03 €
dolgoročni kredit	0,00 €	3.074.449,00 €
CTN	3.074.449,00 €	0,00 €
ESRR (80 %)	2.459.559,20 €	0,00 €
Sredstva Slo udeležbe (20 %)	614.889,80 €	0,00 €
Vrednost investicije po tekočih cenah	6.581.609,59 €	6.581.609,59 €
Viri financiranja po tekočih cenah		
Mestna občina Koper	3.507.160,59 €	6.581.609,59 €
lastna sredstva	3.507.160,59 €	3.507.160,59 €
dolgoročni kredit	0,00 €	3.074.449,00 €
CTN	3.074.449,00 €	0,00 €
ESRR (80 %)	2.459.559,20 €	0,00 €
Sredstva Slo udeležbe (20 %)	614.889,80 €	0,00 €
Finančna merila		
Neto sedanja vrednost	-5.834.599,76 €	-6.381.827,17 €
Interna stopnja donosa	-5,93%	-6,57%
Relativna neto sedanja vrednost	-0,99	-1,08
Ekonomska merila		
Neto sedanja vrednost	1.362.737,34 €	857.147,52 €
Interna stopnja donosa	7,15%	6,32%
Relativna neto sedanja vrednost	0,24	0,15

Za optimalno varianto se je izkazala varianta "z" investicijo 1, kjer predvideva financiranje investicije iz mehanizma CTN s sredstvi iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in sredstvi Mestne občine Koper, saj tako pri finančni kot ekonomski analizi dosega boljše rezultate v primerjavi z varianto "z" investicijo 2. Zaradi navedenega je v investicijskem programu natančneje predstavljena varianta "z" investicijo 1.

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 investicijskega projekta so:

- zmanjšanje obsega cestnega prometa;
- povečanje uporabe javnega potniškega prometa;
- zmanjšanje prometne obremenitve in posledično zmanjšanje izpustov CO₂ in drugih toplogrednih plinov ter onesnaževal zraka;
- zmanjšanje števila parkiranih avtomobilov na javnih površinah;
- zmanjšanje obsega poti opravljenega z osebnimi avtomobili;
- zagotavljanje varne poti v službo, šolo;
- pestrejša izbira potovalnih načinov;
- ohranjanje in krepitev zdravja;
- zagotavljanje višjega življenjskega standarda;
- povečanje kakovosti bivanja v občini;
- urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal;
- prenova in revitalizacija degradiranih urbanih območij;
- varno in prijetno okolje;
- življenje v mestu – stalni prebivalci, uporabniki in obiskovalci;
- dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal.

2.2 Spisek strokovnih podlag

1. PZI: Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru, št. projekta 241/19, KOMBINAT d.o.o., september 2020.
2. Elaborat Prostorska urbanistična preveritev: Garažna hiša P+R ob Vzhodni vpadnici v Kopru, PS Prostor d.o.o., marec 2019.
3. Izračun konkurenčnosti parkirne hiše P+R Sonce, PS Prostor d.o.o., oktober 2020.
4. DIIP: Gradnja parkirne hiše P+R Sonce v Kopru, SITUAR d.o.o., junij 2019.
5. PZI: Gradnja parkirne hiše P+R Sonce v Kopru, SITUAR d.o.o., oktober 2020.
6. 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)
7. Celostna prometna strategija Mestne občine Koper, dostopna na:
http://pic.harphasea.si/CPS_MOK/datoteke/CPS_MOK_2017.pdf
8. Strategija prostorskega razvoja Slovenije, dostopna na:
http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/sprs_slo.pdf.
9. 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.
10. Operativni program za izvajanje kohezijske politike v programskem obdobju 2014 – 2020, dostopen na:
<http://www.energetika-portal.si/dokumenti/strateski-razvojni-dokumenti/operativni-program-za-izvajanje-evropske-kohezijske-politike/>.

11. Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, dostopen na: <http://www.energetika-portal.si/dokumenti/strateski-razvojni-dokumenti/operativni-program-ukrepov-zmanjsanja-emisij-tpg/>.
12. Merila in kriteriji za določitev degradiranih urbanih območij (DUO 2), Fakulteta za arhitekturo, september 2016.
13. Prometni informacijski center MOK - Avtobusni promet v občini Koper, dostopen na: http://picws.harpasea.si/mokbus/main/urniki_prikaz.
14. SURS, dostopen na: <http://www.stat.si/statweb>.
15. Investicijski program: Nakup novih E avtobusov za prevoz potnikov, Zelen in partnerji d.o.o., junij 2019.
16. Diplomsko delo: Eksterni stroški cestnega prometa in njegovo zmanjševanje s pomočjo inteligentnih transportnih sistemov, Tadej Zupan, 2010.
17. Atlas okolja, dostopen na: http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso.
18. E-Prostor, dostopen na: <http://www.e-prostor.gov.si/>.
19. Jesenska napoved gospodarskih gibanj UMAR, september 2020.

2.3 Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire optimalne variante

V investicijskem programu sta obravnavani dve varianti, in sicer:

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

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

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

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

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

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

Vrednost investicije po varianti "z" investicijo znaša po stalnih cenah 6.466.282,03 € oziroma po tekočih cenah 6.581.609,59 €.

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.

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

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

Izbor optimalne variante je bil izveden na podlagi zgoraj navedenih skupin meril za varianto "brez" investicije ter za varianto "z" investicijo. Vsakemu kazalniku v posamezni 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 6: Ocena variant z izborom optimalne variante

Zbirni prikaz meril	Varianta "brez" investicije		Varianta "z" investicijo	
	Vrednost	Št. točk	Vrednost	Št. točk
Finančna sredstva za izvedbo projekta		2		0
Višina vlaganj po tekočih cenah	0,00 €	2	6.581.609,59 €	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	-5.834.599,76 €	0
Interna stopnja donosa	-	0	-5,93%	0
Relativna neto sedanja vrednost	-	0	-0,99	0
Kazalniki ekonomske analize		0		6
Neto sedanja vrednost	-	0	1.362.737,34 €	2
Interna stopnja donosa	-	0	7,15%	2
Relativna neto sedanja vrednost	-	0	0,24	2
Skupaj		2		9

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

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

Poleg tega je varianta "z" investicijo skladna s strokovnimi zahtevami podanih v:

- Smernici za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017;

ter prispeva k:

- spodbujanju ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema s prispevkom k doseganju strateških ciljev CPS, in sicer:
 - o Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja, in sicer z
 - zagotavljanjem varnega parkiranja koles,
 - o Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa, in sicer z:
 - povečanjem uporabe javnega potniškega prometa,
 - izboljšanjem integracije med različnimi sredstvi javnega potniškega prometa ter ostalimi prometnimi načini;
 - o Uveljavitev optimiziranega cestnega prometa, in sicer z:
 - izboljšanjem parkirnih razmer v mestnem središču;
- zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebnimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestih – parkirna mesta P+R:

Ob izračunu ocene konkurenčnosti (poglavje 3.1.7) se je izračunal tudi prispevek vozlišča k zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebnimi motornimi vozili in s tem k izboljšanju kakovosti zraka v mestih, in sicer naj bi se z izvedbo investicije privarčevalo 493 potniških km na dan.
- zmanjšanju obremenitve s hrupom v urbanih središčih:

Predmetna investicija prispeva k zmanjšanju obremenitve s hrupom v urbanih središčih zaradi prispevka k spremembi potovalnih navad v okviru dnevne mobilnosti, saj prispeva k ciljem prometne politike, torej k zmanjševanju pritiska osebnih motornih vozil na mesta, zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov s tem pa tudi zmanjšanje hrupa v urbanem središču. Glavni cilj predmetne investicije je zmanjšanje obsega cestnega prometa v mestu ter povečanje uporabe javnega potniškega prometa, vse to pa prispeva k zmanjšanje prometne obremenitve in posledično zmanjšanje izpustov CO₂ in drugih toplogrednih plinov, onesnaževal zraka ter k zmanjšanju hrupa v urbanem središču, saj bo izvedba predmetne investicije prispevala k spremembi navad določenega deleža prebivalcev Kopra, da se bodo namesto z osebnim avtomobilom peljali z javnim potniškim prometom.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

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.

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

Tabela 7: 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.:	3378225000
Davčna št.:	SI14468646

Tabela 8: Izdelovalec projektne dokumentacije

Naziv:	KOMBINAT d.o.o.
Naslov:	Rimska cesta 22, 1000 Ljubljana
Odgovorna oseba:	Blaž Kandus, direktor
GSM:	0590 19080
Matična št.:	3327523000
Davčna št.:	SI60366737

Tabela 9: 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.:	5874424000
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 Janja Lovrečič, strokovna sodelavka 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 10: Ocenjena vrednost investicije ter predvidena finančna konstrukcija po stalnih cenah

Vrednost investicije po stalnih cenah	Vrednost	
Izdelava investicijske dokumentacije	6.030,00 €	
Stroški natečaja	31.800,12 €	
Izdelava projektne dokumentacije	234.596,68 €	
Gradnja	6.122.628,94 €	
Nadzor	61.226,29 €	
Ostalo (priključki, tehnični pregled...)	10.000,00 €	
Skupaj	6.466.282,03 €	
Viri financiranja po stalnih cenah		Delež
Mestna občina Koper	3.391.833,03 €	52,45%
CTN	3.074.449,00 €	47,55%
ESRR (80 %)	2.459.559,20 €	80%
Sredstva SLO udeležba (20 %)	614.889,80 €	20%
Skupaj	6.466.282,03 €	100,00%

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

Tabela 11: Ocenjena vrednost investicije in predvidena finančna konstrukcija po tekočih cenah

Vrednost investicije po tekočih cenah	Vrednost	
Izdelava investicijske dokumentacije	6.030,00 €	
Stroški natečaja	31.800,12 €	
Izdelava projektne dokumentacije	235.196,95 €	
Gradnja	6.235.995,41 €	
Nadzor	62.359,95 €	
Ostalo (priključki, tehnični pregled...)	10.227,16 €	
Skupaj	6.581.609,59 €	
Viri financiranja po tekočih cenah		Delež
Mestna občina Koper	3.507.160,59 €	53,29%
CTN	3.074.449,00 €	46,71%
ESRR (80 %)	2.459.559,20 €	80%
Sredstva SLO udeležba (20 %)	614.889,80 €	20%
Skupaj	6.581.609,59 €	100,00%

2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

Tabela 12: Zbirni prikaz rezultatov izračunov

KAZALNIKI	Kazalniki brez pomoči Skupnosti	Kazalniki s pomočjo Skupnosti
Finančna merila		
Neto sedanja vrednost	-5.834.599,76 €	-3.560.599,02 €
Interna stopnja donosa	-5,93%	-4,32%
Relativna neto sedanja vrednost	-0,99	-0,98
Ekonomska merila		
Neto sedanja vrednost	1.362.737,34 €	
Interna stopnja donosa	7,15%	
Relativna neto sedanja vrednost	0,24	

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 NSV 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 - 5,93 %

Finančna interna stopnja s pomočjo Skupnosti znaša - 4,32 %

Ekonomska interna stopnja znaša 7,15 %

Relativna neto sedanja vrednost je razmerje med neto sedanjo vrednostjo denarnega toka v celotni 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 -0,99

Finančna relativna neto sedanja vrednost s pomočjo Skupnosti znaša – 0,98

Ekonomska relativna neto sedanja vrednost znaša 0,24

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,
- z razvojem čistih in trajnostnih oblik prevoza povečanje atraktivnosti urbanih območij,
- zmanjšanje števila osebnih vozil, ki obremenjujejo ulice in ceste ter z zmanjšanjem izpustov in hrupa dvig kvalitete bivanja,
- razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe, s čemer bi se povečal tudi obisk tujih in domačih gostov.

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

Tabela 13: 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:	5874424000
Davčna št.:	SI40016803

Tabela 14: 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.:	3378225000
Davčna št.:	SI14468646

Tabela 15: Podatki o prihodnjem upravljavcu

Naziv:	MARJETICA KOPER d.o.o.
Naslov:	Ulica 15. Maja 4, 6000 Koper
Odgovorna oseba:	Davor Briševac, direktor
Telefon:	05 663 37 00
Fax:	05 663 37 06
Matična št.:	5072255000
Davčna št.:	SI32375204
Spletna stran:	http://www.marjeticakoper.si/

Po opravljenih delih izvajalec s primopredajnim zapisnikom in po veljavnih predpisih preda infrastrukturo v upravljanje Mestni občini Koper, ta pa s pogodbo o najemu infrastrukture v vzdrževanje javnemu podjetju Marjetica Koper, do.o.-s.r.l..

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.

Jedro 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.

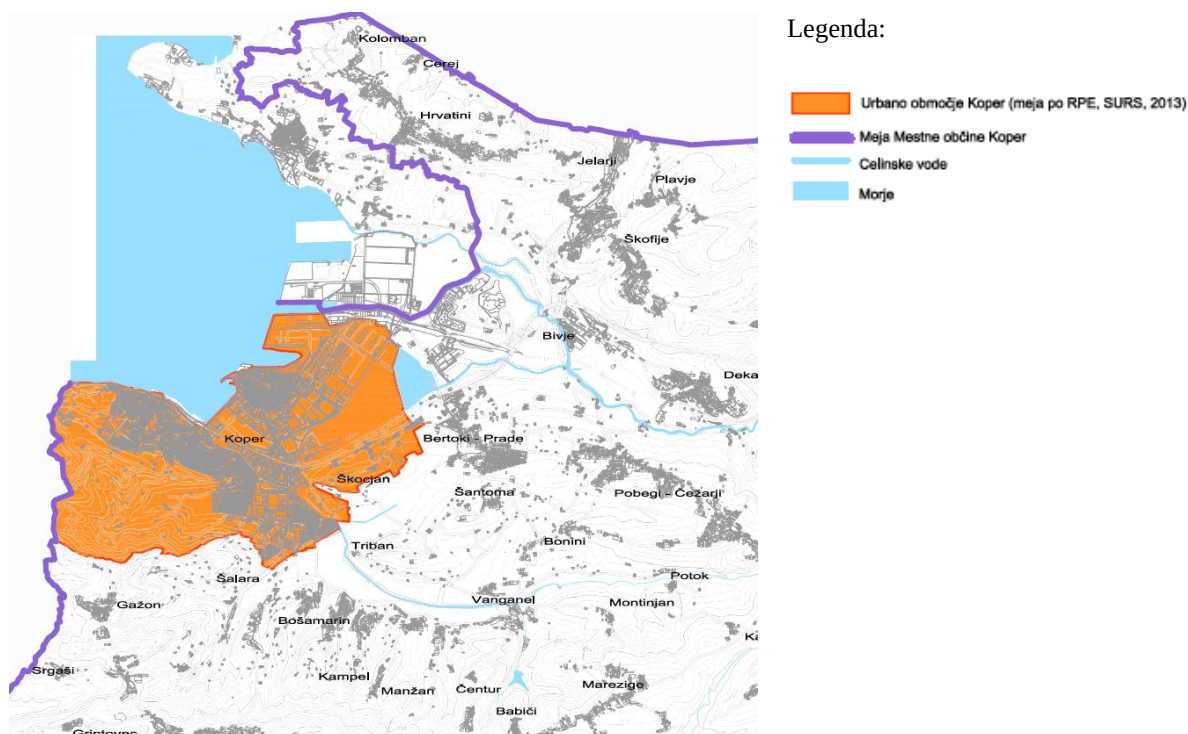
Koper se na državni in mednarodni ravni razvija v pomembno državno tovarno prometno vozlišče in morsko пристanišče. Kot obalno somestje s Piranom, Izolo in Ankaranom razvija funkcije središča nacionalnega pomena in se na mednarodni ravni povezuje s sosednjimi regijami Italije in Hrvaške. Poleg tega ohranja 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 zasnovo mreže naselij mestnega in primestnega prostora, medsebojnih funkcijskih in prostorskih povezav, trendov in razvojne problematike ter ob upoštevanju meril upravičenosti do evropskih razvojnih spodbud obsega mestno naselje Koper, kot ga določa Register prostorskih enot (SURS, 2013). Urbano območje Koper obsega 13 km², kar predstavlja približno 4,3 % celotne površine Mestne občine Koper.

Slika 1: Meje urbanega območja TUS



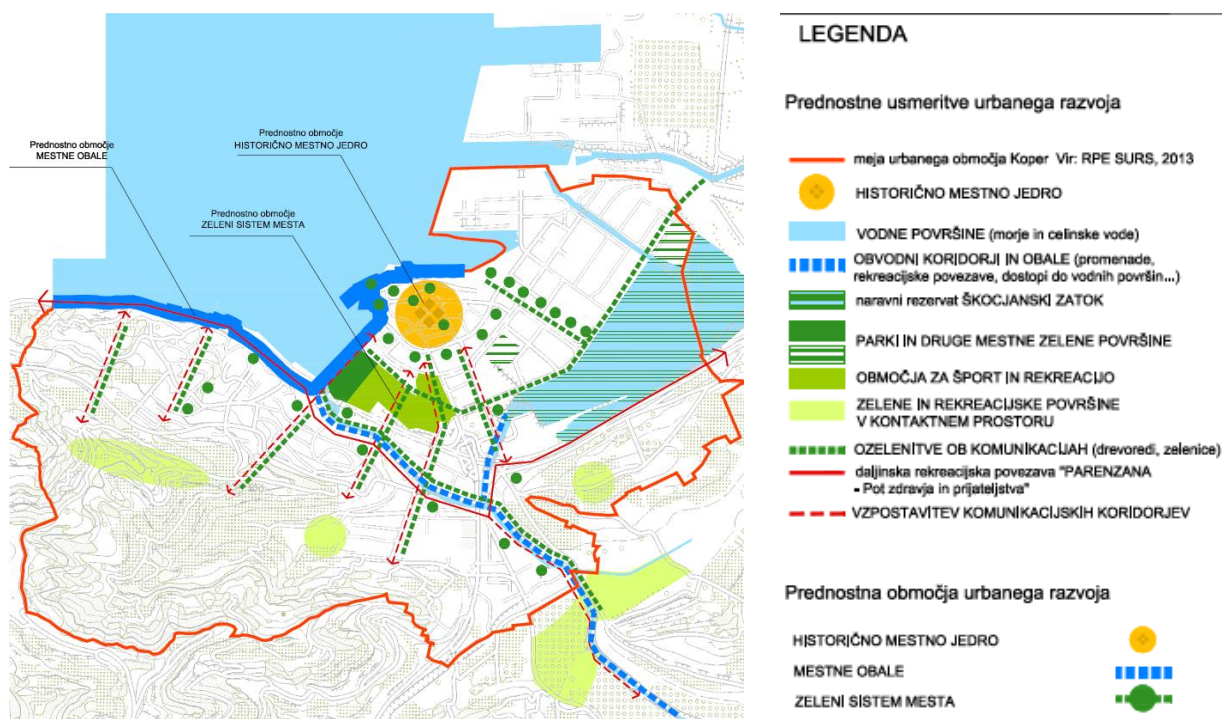
Vir: Trajnostna urbana strategija Mestne občine Koper, priloga.

TUS Koper opredeljuje tri izbrana fokusna oziroma prednostna razvojna področja in območja trajnostnega urbanega razvoja urbanega območja Koper, katerim se bo prioriteto 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 prenovno 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.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

3.1.3 Pregled splošnega stanja mirujočega prometa v Mestni občini Koper

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

Tabela 16: Kapaciteta javnih parkirnih prostorov

Cona parkiranja	Ime parkirišča	Št. mest	Št. mest za invalide	Št. mest za električno napajanje	Skupaj	Št. parkomat.	Urnik	CENIK (€) prva ura	Vsaka naslednja ura	Veljavnost splošnega abonmaja
Tržnica	Tržnica znotraj zapornic	331	11	2	344		pon 6-24; tor-pet 00-24; sob 6-15	brezplačno	1,00	NE
KP1	Za Banko Koper	54	3		57	1	pon-pet 6-19; sob 6-14	0,50	1,00	NE
KP2	Vergerijev trg	26	3	2	31	1	pon-pet 6-19	1,00	1,00	NE
KP3	Brolo 1, 2	84	4		88	2	pon-pet 6-19	1,00	1,00	NE
KP4	Novi Zdravstveni dom	22	1		23	1	non stop 24/7	0,50	1,00	NE
KP5	Ukmarjev trg 1,2	107	3	3	112	2	pon-ned 6-15 (1.10.-30.4.) pon-ned 6-19 (1.5.-30.9)	0,5	1,00	NE
KP6	Za Barko 1, 2 in 3	435	5		440	2	pon-pet 6-15	0,50	1,00	DA
KP7	OŠ Anton Ukmar	66	2		68	1	Pon-pet 7-16	brezplačno	0,5	NE
KP8	Ankaranska 5-5c	16	2		18	1	pon-pet 6-15	0,50	0,50	DA
KP9	Severna obvoznica 1, 2	55	3	2	60	1	pon-pet 6-15	0,50	1,00	DA
KP10	Severna obvoznica 3	48	1		49	1	pon-pet 6-15	0,50	1,00	DA
KP11	Severna obvoznica 4	64	1		65	1	pon-pet 6-15	0,50	1,00	DA
KP12	Piranska cesta – Olimpijski bazen	105	5		110	1	pon-pet 6-19 sob 6-14	0,50	1,00	DA

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

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

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

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

Mestna občina Koper je že pred leti začela z vzpostavljanjem sistema P+R. Odločili so se za sistem več manjših vozlišč P+R na obrobju mesta. V tem sklopu sta bili izvedeni dve parkirni vozlišči, in sicer ob glavni avtobusni in železniški postaji za vozila, ki v Koper prihajajo po Šmarski cesti, ter v Semedeli ob priključku obalne hitre ceste za vozila iz izolske smeri. Vsa javna parkirišča na območju mestnega središča so plačljiva. Danes večina vozil še vedno gravitira proti osrednjemu parkirišču za tržnico. Mestna občina Koper pa želi postopoma zmanjšati to osrednje parkirišče za tržnico ter omejiti promet v samem mestu. Del uporabnikov koristi tudi parkirišče pri Stadionu Bonifika ob Ljubljanski cesti ter obstoječe parkirišče ob Vzhodni vpadnici za objektom Barka. Od tu se nato večina uporabnikov peš odpravi do ciljev v neposredni okolici oziroma v historičnem mestnem jedru. Zasebna parkirišča nakupovalnih centrov na širšem območju mestnega središča so prav tako prevzela del potreb po dnevnem parkiranju, vendar pa upravljavci kompleksov tovrstno prakso omejujejo s parkirnimi režimi.

3.1.4 Obstoječe stanje zemljišča predvidenega za umestitev parkirne hiše

Razpoložljivo zemljišče za umestitev parkirne hiše P+R je na delu parcele št. 1567/33 k.o. Koper. Zemljišče meri 18.422 m². Območje namenjeno gradnji obsega površino 7.118 m². S severovzhodne in južne strani meji na javni mestni cesti (stranska kraka Ankaranske ceste, ki sta odsek Vzhodne vpadnice in prečna povezava). V neposredni bližini se na križanju stranskih omenjenih odsekov Ankaranske ceste nahaja krožišče.

Parkirna hiša je umeščena v ureditveno enoto Eu 3-18 (PUP), in sicer na severovzhodni del kareja med Ferrarsko cesto, Vzhodno vpadnico in Ankaransko vpadnico. Kare v obstoječem stanju predstavlja delno zazidano območje, v pretežni meri pa je namenjeno parkiriščem. Mestna občina Koper želi intenzivirati rabo zemljišč za parkiranje.

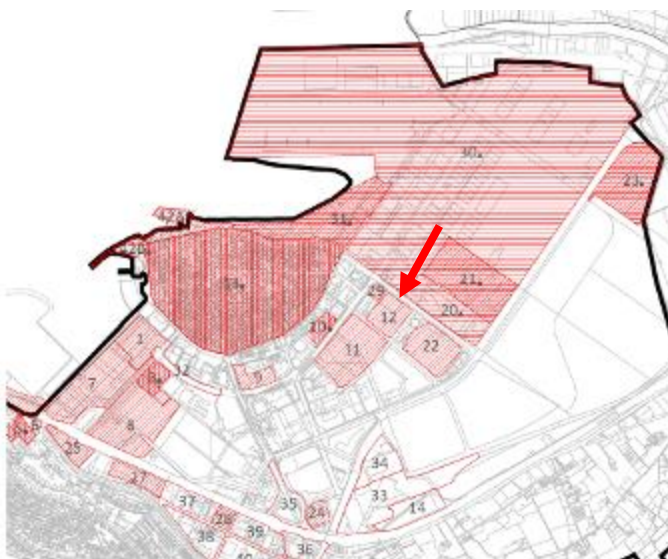
Slika 3: Lokacija parkirne hiše P+R Sonce



Vir: Izračun konkurenčnosti parkirne hiše P+R Sonce, PS Prostor d.o.o., oktober 2020.

Parkirna hiša je predvidena na trenutno degradiranem območju, ki se po metodologiji DUO uvršča v območje fizične degradacije (št. 12)

Slika 4: Nerevitalizirano urbano območje v MOK – severni del



Leganda:

- 1A širša
Območje potencialnih NERUO
Območje NERUO
DUO
Sum socialne degradacije
Sum okoljske degradacije

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

Predvidena lokacija parkirne hiše P+R se nahaja ob prometno zelo obremenjeni cesti. Trenutno uporabniki iz smeri Ankarana, Škofij, Bertokov in Ljubljane nimajo vozlišča P+R oziroma ustreznega zmogljivejšega javnega parkirišča na svoji smeri do centra Kopra. Tako se del uporabnikov odcepi iz hitre ceste v Bertokih in se pripelje do parkirišča za Barko, večina pa se še vedno odpelje do parkirišča za tržnico, ki predstavlja najbližje parkirišče centru mesta. Promet do tega parkirišča v jutranjih konicah že povzroča zastoje, saj se združijo prometni tokovi iz več smeri, vključno z notranjim mestnim prometom. Na P+R Sonce se torej predvideva, da bodo gravitirali prebivalci Ankarana, Škofij, Hrvatnov, Italije, Bertokov, Prad, Sv. Antona in uporabniki iz smeri Ljubljana.

Prav tako se predvidena lokacija parkirne hiše P+R nahaja ob trasi javnega mestnega avtobusnega potniškega prometa, ki omogoča dobro povezanost s širšim območjem mestnega središča in historičnim mestnim jedrom. Tako je lokacija povezana s centrom Kopra in delom ob Vojkovem nabrežju ter severni vpadnici. V sklopu uvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti bo lokacija vključena tudi v omrežje javnih izposojevalnic električnim mestnih koles in električnega minibusa. Tako bo imel z dane lokacije uporabnik na voljo več konkurenčnih možnosti transporta z nekajminutnimi transportnimi potmi do pretežnega dela mestnega središča.

3.1.5 Mestni linijski promet

Do mestnega jedra so že z obstoječimi linijami mestnega prometa zagotovljene frekventne povezave. Ob koncu investicije bo Mestna občina Koper s prilagojenimi voznimi redi ali razširitvijo prevozov na klic, mestno jedro še v večji meri približala parkirni hiši in zagotovila optimalne povezave in frekvence mestnih prevozov.

Ob koncu investicije bo torej Mestna občina Koper vzpostavila avtobusno linijo, ki bo vozila od nove parkirne hiše do centra mesta (Titov trg). Linija bo v jutranji konici dve uri (med 7:00 in 9:00) vozila z 10 minutnim oziroma krajšim intervalom, med ostalim dnevom do 22:00 pa z 15 minutnim oziroma krajšim intervalom.

3.1.6 Razlog za izvedbo investicije

Z gradnjo primerne infrastrukture za trajnostno mobilnost se bo zagotovila njena uporabnost ter tako tudi spremembe potovalnih navad na račun manjše uporabe avtomobilov. Z izvedbo projekta se bo spremenila struktura prometnih načinov v Kopru. Mestna občina Koper si je zadala za enega izmed ciljev izvajanja politike trajnostne mobilnosti tudi vzpostavitev sistema P+R.

Gradnja parkirnih hiš P+R je eden izmed ukrepov trajnostnega upravljanja s prometom v Mestni občini Koper. Z gradnjo parkirnih hiš se doseže boljša izkoriščenost parkirnih površin in učinkovitejše upravljanje potniškega prometa v smislu intermodalnega povezovanja. Posredni učinki so sproščanje urbanih površin za druge rabe (zelene površine, pozidava), izboljšanje dostopnosti in zmanjševanje prometnih obremenitev v urbanih območjih, manjše okoljske obremenitve (hrupa, onesnaženje zraka, prašni delci...). V sklopu trajnostno naravnane prometne politike je cilj Mestne občine Koper zmanjšati število parkirnih mest, in sicer:

- na parkirišču za tržnico je predvidena ukinitvev 301 parkirnih mest,
- na parkirišču za Barko je predvidena ukinitvev 237 parkirnih mest,

skupaj je torej predvidena ukinitvev 538 parkirnih mest.

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

3.1.7 Izračun konkurenčnosti vozlišča P+R¹

Na podlagi smernic se je izdelala osnovna ocena konkurenčnosti predlaganega vozlišča (parkirna hiša P+R Sonce) v primerjavi s parkirnimi mesti, ki se bodo ukinila. Ukinja se 301 PM za tržnico ter 237 PM za Barko.

Izdelala sta se dva preračuna konkurenčnosti, in sicer za dva scenarija: za primer, da bodo vozlišče koristili uporabniki vozila iz smeri Bertokov ter izračun za primer, da bodo vozlišče koristili tudi uporabniki iz drugih smeri, predvsem iz smeri Šmarske ceste (20 %). Za uporabnike iz smeri Izole predvideno vozlišče ne bo aktualno, saj bi predstavljalo vožnjo izven smeri in bi podaljšalo potovalni čas.

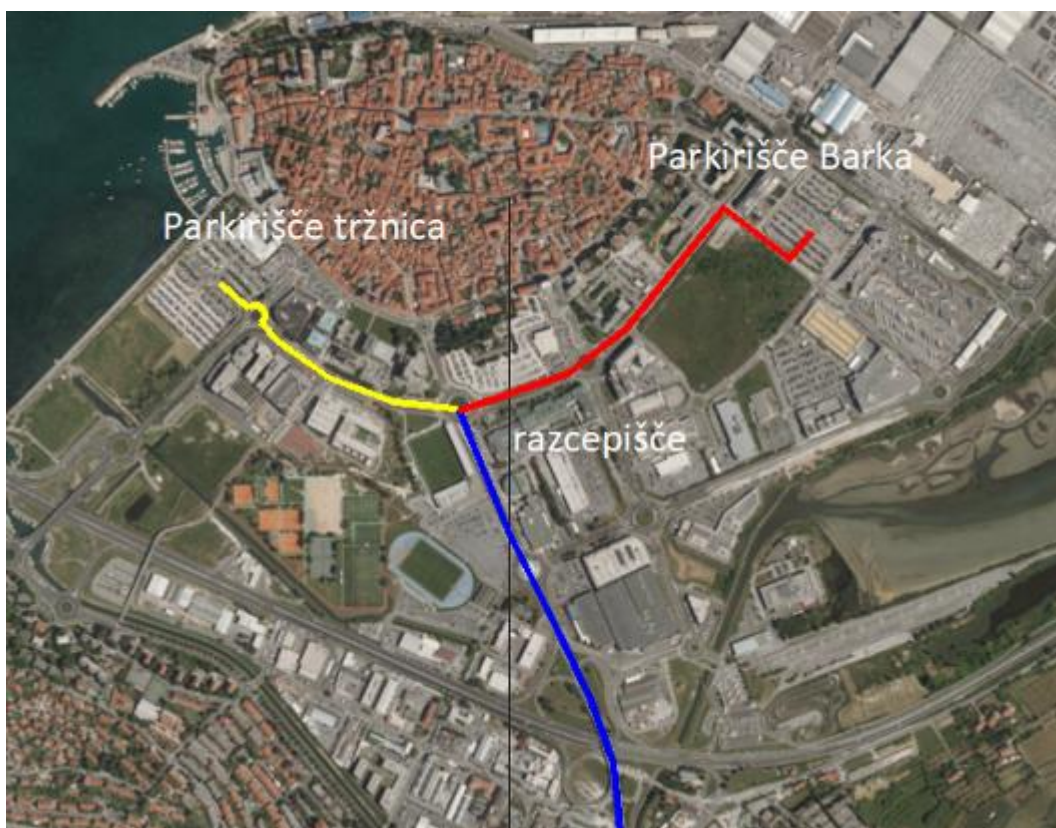
Slika 5: Prikaz poti uporabnikov iz smeri Bertokov



Vir: Izračun konkurenčnosti parkirne hiše P+R Sonce, PS Prostor d.o.o., oktober 2020.

¹ Povzeto iz dokumenta: Izračun konkurenčnosti parkirne hiše P+R Sonce, ki ga je pripravilo podjetje PS Prostor d.o.o., oktobra 2020.

Slika 6: Prikaz poti uporabnikov iz smeri Šmarske ceste



Vir: Izračun konkurenčnosti parkirne hiše P+R Sonce, PS Prostor d.o.o., oktober 2020.

V oceni konkurenčnosti se je primerjalo povprečne posplošene stroške med točko razcepa in referenčnim ciljem.

V prvem primeru se je za primerjavo časa vožnje privzelo razcepišče v Bertokih, to je 3.600 m od lokacije bodočega vozlišča. Sedaj večina uporabnikov vozi do parkirišča za tržnico v razdalji 4.400 m. V drugem primeru se je za razcepišče privzelo krožno križišče pri Banki Koper. V tem primeru je parkirišče za tržnico (600 m) bližje od predvidene lokacije vozlišča (700 m). Ob upoštevanju navad uporabnikov se lahko sklepa, da bodo uporabniki uporabljali predvideno vozlišče v slabem vremenu, saj jim le-to nudi možnost prestopa na JPP. Tudi iz tega razloga se je te uporabnike v drugem primeru upoštevalo le 20 %.

Za referenčno točko v mestu se je privzel Titov trg kot centralno točko središča mesta. Tu se nahajajo stavbe upravnih organov, univerze in druge izobraževalne ustanove, trgovine in storitve kot pomembni generatorji migracij (in prometa). Od parkirišča za tržnico ni vzpostavljenega javnega potniškega prometa do Titovega trga. Čas hoje je cca 7 min. Od bodočega vozlišča do Titovega trga je cca 11 min hoje, lokacija se nahaja ob avtobusnem postajališču za center Kopra. Trenutno je v pripravi zaris kolesarske poti po Cankarjevi ulici.

V izračunu ocene konkurenčnosti se je tudi ocenilo oba načina potovanja uporabnika, in sicer prestop na JPP ter varianta izposoje koles.

Ocenjena konkurenčnost je v konkretnem primeru ocena konkurenčnosti predlaganega vozlišča z opuščenimi parkirnimi mesti, glede na sedanjo stanje. Tako se je pri oceni

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

konkurenčnosti opuščenih parkirnih mestih na parkirišču za Barko upoštevalo čas hoje od parkirišča do centra.

Ocena konkurenčnosti za uporabnike iz smeri Bertokov:

- uporaba JPP

Varianta	P+R		Tržnica		Barka	
Ukinitev PM			301		237	
Nova PK	464					
	vrednost	strošek (€)	vrednost	strošek (€)	vrednost	strošek (€)
čas vožnje z avtomobilom	3,6	0,36 €	5,22	0,52 €	3,6	0,36 €
dolžina	3	0,45 €	4,4	0,65 €	3	0,45 €
Parkirnina (€/na delovni dan)	1	1,00 €	1	1,00 €	1	1,00 €
Čas hoje			7,65	0,77 €	11,4	1,14 €
Čas vožnje in čakanja	6	0,60 €				
Posplošen strošek		2,41 €		2,94 €		2,95 €
			1:1,22		1,22	

- uporaba sistema izposoje koles

Varianta	P+R		Tržnica		Barka	
Ukinitev PM			301		237	
Nova PK	464					
	vrednost	strošek (€)	vrednost	strošek (€)	vrednost	strošek (€)
čas vožnje z avtomobilom	3,6	0,36 €	5,22	0,52 €	3,6	0,36 €
dolžina	3	0,45 €	4,4	0,65 €	3	0,45 €
Parkirnina (€/na delovni dan)	1	1,00 €	1	1,00 €	1	1,00 €
Čas hoje			7,65	0,77 €	11,4	1,14 €
čas kolesarjenja	3,4	0,34 €				
Posplošen strošek		2,15 €		2,94 €		2,95 €
Konkurenčnost			1:1,36		1:1,37	

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

Ocena konkurenčnosti za uporabnike iz smeri Šmarske ceste:

- uporaba JPP

Varianta	P+R		Tržnica		Barka	
Ukinitev PM	464		301		237	
Nova PK						
	vrednost	strošek (€)	vrednost	strošek (€)	vrednost	strošek (€)
čas vožnje z avtomobilom	0,84	0,08 €	0,72	0,07 €	0,84	0,08 €
dolžina	0,7	0,11 €	0,6	0,09 €	0,7	0,11 €
Parkirna (€/na delovni dan)	1	1,00 €	1	1,00 €	1	1,00 €
Čas hoje			7,65	0,77 €	11,4	1,14 €
Čas vožnje in čakanja	6	0,60 €				
Posplošen strošek		1,79 €		1,93 €		2,33 €
1:1,08					1:1,30	

- uporaba sistema izposoje koles

Varianta	P+R		Tržnica		Barka	
Ukinitev PM	464		301		237	
Nova PK						
	vrednost	strošek (€)	vrednost	strošek (€)	vrednost	strošek (€)
čas vožnje z avtomobilom	0,84	0,08 €	0,72	0,07 €	0,84	0,08 €
dolžina	0,7	0,11 €	0,6	0,09 €	0,7	0,11 €
Parkirna (€/na delovni dan)	1	1,00 €	1	1,00 €	1	1,00 €
Čas hoje			7,65	0,77 €	11,4	1,14 €
čas kolesarjenja	3,4	0,34 €				
Posplošen strošek		1,53 €		1,93 €		2,33 €
Konkurenčnost	1:1,26				1,52	

Na podlagi ocene konkurenčnosti se je ugotovilo, da je predlagana izgradnja vozlišča P+R ugodna, saj je posplošeni strošek novih parkirišč nižji od posplošenega stroška ukinjenih parkirnih mest. Predvsem je ugodna varianta v primeru izposoje koles, saj znaša posplošeni strošek le 2,15 € v primerjavi s stroškom parkiranja na tržnici, ki je 2,94 € oziroma 1,53 € proti 1,93 € v primeru uporabnika iz smeri Šmarske ceste, čeprav je dostopna pot do vozlišča nekoliko daljša.

Po kriterijih iz smernic bo bodoče vozlišče P+R uspešno, saj je ugodno locirano ob trasah JPP, dostop do vpadnic je preprost in tudi kapaciteta parkirišča je zadostna. Mestna občina Koper bo s svojo prometno politiko in stroški uporabe učinkovito vplivala in določila dejansko uspešnost vozlišča.

Po izgradnji vozlišča P+R bo Mestna občina Koper podražila parkirnino za tržnico, predvsem za abonente, kar bo dodatno pripomoglo k preusmeritvi dela uporabnikov v predvideno vozlišče P+R in še dodatno izboljšalo konkurenčnost P+R vozlišča.

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

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

Projekt "Parkirna hiša P+R Sonce" je usklajen s sledečimi razvojnimi strategijami:

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

3.2.1 Trajnostna urbana strategija mesta Koper

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

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

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

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

V okviru prednostnih osi zasleduje naslednje specifične cilje:

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

Za dosego zastavljenih ciljev bo mehanizem prednostno spodbujal ukrepe za:

- izboljšanje urbanega okolja, oživitve mest, sanacijo in dekontaminacijo degradiranih zemljišč (vključno z območji, na katerih poteka preobrazba), zmanjšanje onesnaženosti zraka in spodbujanje ukrepov za zmanjšanje hrupa;

- večjo energetske učinkovitost, pametno upravljanje z energijo in uporabo obnovljivih virov energije v javni infrastrukturi, vključno z javnimi stavbami, in v stanovanjskem sektorju;
- nizkoogljične strategije za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s trajnostno mobilnostjo in ustreznimi omilitvenimi in prilagoditvenimi ukrepi.

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

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

Pri tem je pomembno, da naložbe prispevajo k:

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

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

Projekt bo prispeval k naslednjim operativnim ciljem Trajnostne urbane strategije mesta Koper:

- *zmanjšanje prometnih obremenitev;*
- *zmanjšanje urbanih okoljskih obremenitev;*
- *prometna razbremenitev ob zagotavljanju boljše prometne dostopnosti;*
- *urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal;*
- *prenova in revitalizacija degradiranih urbanih območij;*
- *varno in prijetno okolje;*
- *življenje v mestu – stalni prebivalci, uporabniki in obiskovalci;*
- *dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal.*

Projekt bo prispeval k naslednjim ukrepom Trajnostne urbane strategije mesta Koper:

- *ukrepi trajnostne mobilnosti (JPP, P+R..., omejevanje motornega prometa, umik mirujočega prometa...);*
- *prilagoditev prometnega režima za boljšo funkcionalno dostopnost;*
- *urejanje javnih odprtih mestnih površin;*
- *ureditev multimodalnih prometnih vozlišč na dostopih (postajališča JPP, izposojevalnica koles in kolesarnice, P+R parkirišča);*
- *posodobitve in dograditve gospodarske infrastrukture;*

- vzpostavljane boljših in dodatnih povezav mestnih predelov z obalo in mestnim središčem;
- oblikovanje in trženje blagovne znamke mesta Koper.

3.2.2 Celostna prometna strategija

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

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

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

Z 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 je skupen odmik od tradicionalnega načrtovanja prometa (osredotočenost na gradnjo infrastrukture in avtomobile), ter usmeritev v učinkovite, naložbeno in okoljsko manj sporne izboljšave, ki so v prvi vrsti osredotočeni na človeka.

Cilj Mestne občine Koper je povečanje deleža uporabe JPP, kolesarjenja in pešačenja med prebivalstvom. V ta namen bo strmel na vzpostavitev kombiniranih sistemov mobilnosti kot so sistem P+R.

Predmetna investicija je usklajena z 2. strateškim stebrom CPS: "Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja", in sicer z ukrepom zagotavljanja varnega parkiranja koles. V sklopu investicije je predvidena varovana kolesarnica za 22 koles in pokrit prostor za 26 koles, s servisnim stojalom. Stojala za kolesa bodo urejena tudi v sklopu zunanje ureditve.

Predmetna investicija je usklajena tudi s 3. strateškim stebrom CPS: "Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa". V akcijsko proračunskem načrtu je za 3. strateški steber CPS: "Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa" naveden med drugim tudi naslednji ukrep:

- *Integracija različnih oblik mobilnosti, in sicer:*
 - *gradnja oziroma ureditev parkirne hiše s sistemom P+R in/ali P+R+W ob vhodu v mestno jedro.*

Cilji in ciljne vrednosti:

a.) Povečanje uporabe javnega potniškega prometa:

- *30 % povečanje deleža uporabe JPP do I. 2027 v mestu, 10 % v primestnih naseljih in 10 % v zaledju.*

b.) Izboljšanje integracije med različnimi sredstvi javnega potniškega prometa ter

ostalimi prometnimi načini:

- vzpostavitev vsaj dveh P+R ("parkiraj in se pelji") v širši okolici mesta in P+R+W ("parkiraj in se pelji ali hodi") ob mestnem središču do I. 2025,
- 10 % voznikov, ki prihaja iz zaledja, ki parkira ob mestnem središču uporabi P+R+W ("parkiraj in se pelji ali hodi") do I. 2026.

Predmetna investicija je usklajena tudi s 4. strateškim stebrom CPS: "Uveljavitev optimiziranega cestnega prometa". V akcijsko proračunskem načrtu je za 4. strateški steber CPS: "Uveljavitev optimiziranega cestnega prometa" naveden med drugim tudi naslednji ukrep:

- *Ureditev mirujočega prometa, in sicer:*

- *izgradnja dodatnih parkirnih hiš.*

Cilji in ciljne vrednosti:

a.) Izboljšanje parkirnih razmer v mestnem središču:

- vzpostavitev vsaj dveh P+R (parkiraj in se pelji") v okolici mesta in P+R+W ("parkiraj in se pelji ali hodi") ob mestnem središču do I. 2025,
- postopno zmanjšane deleža uličnega dolgotrajnega parkiranja v širšem območju mestnega središča do 10 % letno, do popolne zapore mestnega središča za promet do I. 2025.

3.3.3 Strategija prostorskega razvoja Slovenije

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

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

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

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

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

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

3.3.4 Strategija razvoja prometa v RS

Vlada republike Slovenije je na svoji 48. redni seji dne 29. 7. 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (v nadaljnjem besedilu: Strategija) in Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (sklep št.: 37000-3/2015/8).

V poglavju 3.2.2 Strategija predstavlja trajnostno mobilnost in sicer poudarja, da je trenutni položaj glede trajnostne mobilnosti in uporabe javnega potniškega prometa (JPP) v Sloveniji slab, zato je izvajanje ukrepov, ki vodijo k trajnostni mobilnosti v obdobju 2014–2020, ena od glavnih prednostnih nalog Ministrstva za infrastrukturo. Z uvajanjem trajnostne mobilnosti na vseh ravneh se želi pomembno prispevati k zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora na urbanih območjih in prometne varnosti ter povečanju mobilnosti prebivalstva z odmaknjenih območij. Slovenija si prizadeva za trajnostno mobilnost zato, da se ta trend obrne z zagotovitvijo dostopnosti z javnimi prevoznimi sredstvi oz. zagotavljanjem pogojev za trajnostno mobilnost, ki vključuje tudi pešačenje in kolesarjenje. Za izboljšanje javnega potniškega prometa se bo

uveljavil razvoj celostne trajnostne in dostopne mobilnosti v mestih, uvedene bodo napredne tehnologije za učinkovitejše spremljanje in upravljanje tega prometa. Sinergije z zgraditvijo infrastrukture bodo zagotovljene z izborom tistih projektov/ukrepov, ki bodo kazali največje sinergijske učinke na ravni kazalnikov onesnaženosti (zrak) in mobilnosti (potniški km).

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

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

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

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

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

Enoten Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014 - 2020 je strateški izvedbeni dokument, ki bo podlaga za črpanje 3,2 milijarde evrov razpoložljivih sredstev iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), Evropskega socialnega sklada (ESS) in Kohezijskega sklada (KS) v obdobju 2014-2020. Dokument je 15. decembra 2014 potrdila Evropska komisija. Evropska komisija je opredelila 11 tematskih ciljev, znotraj katerih lahko države članice financirajo ukrepe evropske kohezijske politike in z njimi prispevajo k skupnemu doseganju ciljev Strategije EU 2020.

V okviru četrtega tematskega cilja "trajnostna raba, proizvodnja energije in pametna omrežja" bodo podprte naslednje prednostne naložbe:

- podpora energetske učinkovitosti in uporabi obnovljivih virov energije v javni infrastrukturi vključno v javnih stavbah in stanovanjskem sektorju,
- spodbujanje proizvodnje in distribucije energije, ki izvira iz obnovljivih virov,
- razvoj in uporaba pametnih distribucijskih sistemov, ki delujejo pri nizkih in srednjih napetostih,
- spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za mestna območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi.

Predmetna investicija je usklajena z Operativnim programom za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020, in sicer s prednostno osjo 4: "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", tematskega cilja 4: "Podpora prehodu na

nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih", prednostne naložbe 4.4: "Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za mestna območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi" in njenim specifičnim ciljem razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Ukrepi, ki jim je podpora namenjena v okviru prednostne naložbe

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

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

- ureditev varnih dostopov do postaj in postajališč JPP, ureditev stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, sistem P+R, postajališča JPP, pločniki, kolesarske steze. Te naložbe so predvidene v manjšem obsegu kot dopolnitev vrzeli v obstoječih infrastrukturnih omrežjih za trajnostno mobilnost v mestih.
- poleg ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost se bodo oblikovali in izvajali ustrezni ukrepi upravljanja mobilnosti kot so:
 - o Ukrepi trajnostne parkirne politike, ki pomenijo celovit pristop na ravni parkiranja v nekem mestu, kar pomeni, da z omejevanjem parkiranja v mestnih središčih, finančno politiko dražjega parkiranja v centrih in cenejšega parkiranja na obrobju mest ter sistemom P + R upravljajo količino prometa v mestih.
 - o Izdelava mobilnostnih načrtov: različne institucije si glede na specifiko prostora v katerem se nahajajo, potovalnih navad zaposlenih in možnostih trajnostnega prihoda na delo in šolo, izdelajo lasten mobilnostni načrt ter med zaposlenimi spodbujajo spreminjanje potovalnih navad.
 - o Omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebni promet: mesto določi omejitve vstopa osebnih vozil v širša oziroma ožje prometne središče na osnovi različnih kriterijev, kot so npr. emisijski standardi vozil (okoljske cone) ali zapore določenih območij.

- Zelena mestna logistika: mesta bodo določila politiko na področju dostave blaga, ki bo določal skladnost dostavnih vozil z okoljskimi standardi, časovna okna dostave ter bo spodbujal alternativne rešitve glede na specifiko prostora v mestnih središčih.
- Uporaba sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti: na voljo so številni mehanizmi kot npr. spremljanje vozil v realnem času s prikazovalniki na postajališčih JPP, informacijski portali za potnike z možnostjo uporabe mobilnih telefonov, ipd.
- Izobraževalno ozaveščevalne dejavnosti o trajnostni mobilnosti bodo usmerjene na različne ciljne skupine, od vrtcev, osnovnih šol, srednjih šol, študentske populacije do odraslih voznikov avtomobilov in različne strokovne javnosti.

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

Predmetna investicija je usklajena z Operativnim programom za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020, in sicer s prednostno osjo 4: "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", tematskega cilja 4: "Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih", prednostne naložbe 4.4: "Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za mestna območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi" in njenim specifičnim ciljem razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih. Z izvedbo investicije se bo povečala učinkovitost javnega potniškega prometa in ostalih oblik trajnostne mobilnosti, kar bo prispevalo k boljši kakovosti zraka, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih ter povečanju prometne varnosti. Izboljšala se bo raba prostora in urbanega okolja, kakovost javnih površin, saniralo se bo degradirano območje, povečala se bo kakovost življenja v mestu, reaktivirana bo slabo izkoriščena površina znotraj mesta, ustvarjeni bodo pogoji za razvoj gospodarskih in družbenih dejavnosti ter povečana privlačnost urbanega okolja.

Tabela 17: 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 18: Prispevek projekta k doseganju kazalnika rezultata OP

ID	Kazalnik rezultata	Pisna utemeljitev
4.22	Delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom	Mestna občina Koper razpolaga s podatki o številu potnikov v mestnem javnem potniškem prometu. V preteklih letih se je že veliko truda vložilo v celovit izgled vozil vključenih v omrežje, sedaj se nadaljuje s celovito ureditvijo podobe avtobusnega vozlišča javnega potniškega prometa, ki je bilo v preteklih letih zelo zanemarjeno in je ustrezalo le minimalnim standardom. Ocenjuje se, da bo izgradnja nove parkirne hiše P+R bistveno pripomogla k prepoznavnosti in uporabi JPP kot kvalitetne in okolju sprejemljive alternative avtomobilskemu prometu. Izvedba predmetne investicije bo prispevala k spremembi navad določenega deleža prebivalcev Kopra (št. preb. 52.630), da se bodo namesto z osebnim avtomobilom peljali z javnim potniškim prometom.
4.20	Emisije CO ₂ iz osebnega avtomobilskega prometa	Delež emisij CO ₂ 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 CO ₂ iz motornih prevoznih sredstev.

3.3.6 Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov

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

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

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

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

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

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

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

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

4 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.

Predmetna investicija obsega gradnjo parkirne hiše P+R Sonce, s skupno 464 parkirnimi mesti, katerega temeljni namen je:

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

Po kriterijih iz smernic bo bodoče vozlišče P+R Sonce uspešno, saj je ugodno locirano ob trasah JPP, dostop do vpadnic je preprost in tudi kapaciteta parkirišča je zadostna. Mestna občina Koper bo tudi s svojo prometno politiko in stroški uporabe učinkovito vplivala in določila dejansko uspešnost vozlišča.

Ciljna skupina uporabnikov Parkirne hiše P+R Sonce bodo:

- redni migranti na delo, šolarji iz regije v mestno središče,
- pogosti uporabniki lokacije v mestnih središčih,
- občasni uporabniki, obiskovalci in turisti.

Mestna občina Koper bo s pogodbo o najemu infrastrukture v vzdrževanje predala javnemu podjetju Marjetica Koper, do.o.-s.r.l..

Ocenjuje se sledeče prihodke s P+R²:

	Št. dni	Št. pm	Cena z DDV	Zasedenost	Prihodek z DDV
Delavniki	255	464	3,00 €	75%	266.220,00 €
Vikendi in prazniki	110	464	3,00 €	10%	15.312,00 €
Skupaj	365	464			281.532,00 €

V delovnih dneh je pričakovana zasedenost parkirišča 75 %, ob sobotah, nedeljah in praznikih pa 10 %. Plačilo parkirnine bo veljalo kot plačilo za vozovnico za JPP ali za izposojlo kolesa iz javnega sistema izposoje koles, ko bo le ta vzpostavljen.

² Natančnejša tarifna oziroma parkirna politika bo določena po izvedbi investicije in predaji parkirne hiše upravljavcu.

5 TEHNIČNO - TEHNOLOŠKI DEL

Tehnično - tehnološki del investicije je povzet po: PZI: Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru, št. projekta 241/19, KOMBINAT d.o.o., september 2020.

Parkirna hiša Sonce v Kopru bo služila kot izhodiščna mobilnostna točka (P+R), kjer bodo obiskovalci mesta iz avtomobila prestopili na javni prevoz ali kolo. Je del celovitega urejanja mobilnosti v Mestni občini Koper.

Zasnova parkirne hiše omogoča prilagoditve namembnosti in zmogljivosti stavbe v prihodnosti. Nadstandardne etažne višine omogočajo možnost spremembe namembnosti dela ali celote stavbe. Arhitekturna in konstrukcijska zasnova upoštevatata tako možnost spremembe strehe v parkirno površino kot možnost nadzidave stavbe z dvema dodatnima etažama. Parkirna hiša je zasnovana po merilih *Smernic za vzpostavitev P+R in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih* kot tip A.

5.1 Tlorisna zasnova in vertikalni gabarit

Tlorisna zasnova izhaja iz oblike in velikosti zemljišča za gradnjo. Stavba je zasnovana kot pravilen kvader tlorisnih dimenzij 135,6 m x 36,3 m in višine venca 13,0 m oz. 13,8 m (jašek dvigala) nad koto pritličja.

Bruto etažna višina znaša 3,2 m, svetla višina garažnega dela pa 2,74 m (2,49 pod nosilci.)

Tlorisni gabariti objekta:

max tlorisni gabariti (m): 135,6 m x 36,3 m

podzemni del objekta (m): 37,2 m x 37,3 m

objekt na stiku z zemljiščem (m): 135,6 m x 36,3 m

najbolj izpostavljeni deli objekta (m): 135,6 m x 37,0 m; zunanje stopnišče 21,3 m x 14,3m

Etažnost

±0,00 = 2,65 m.n.v.

število etaž: P+2N

max višinska kota (m.n.v.): 15,65 m.n.v. (jašek dvigala 16,45 m.n.v.)

višinska kota pritličja (m.n.v.): 2,65 m.n.v.

kota tlaka najnižje etaže (m.n.v.) : 2,65 m.n.v. (dno jaška dvigala 1,15)

5.2 Programska zasnova

V parkirni hiši je predvidenih 464 parkirnih mest, od tega:

- 24 za gibalno ovirane,
- 10 za družine,
- 48 parkirnih mest za električne avtomobile (od tega 12 za hitro polnjenje)

V parkirnih hiši je še 26 mest za motorna kolesa (od tega dve mesti za električno motorno kolo), varovana kolesarnica za 22 koles in pokrit prostor za 26 koles (od tega 4 priključki za polnjenje električnih koles), s servisnim stojalom. Stojala za kolesa so urejena tudi v sklopu zunanje ureditve.

Parkirna hiša ima štiri vertikalna jedra - dve glavni z dvigali na obeh uličnih fasadah in evakuacijski stopnišči na sredini stavbe. Zasnova stavbe je v osnovi simetrična v obeh smereh.

Ob uvozu je predviden prostor za nadzor prometa in shramba, namenjena čiščenju in servisiranju garaže. Garaža ima dva dostopa / vhoda za pešce in sicer na jugovzhodni in severozahodni strani. Oba vhoda imata pokrit predprostor. Predprostor pri uvozu se navezuje tudi na trg in avtobusno postajališče, zato bo predvidoma frekventnejši in vključuje tudi trgovski in gostinski program. Predviden je gostinski lokal (brez priprave hrane), s skladiščnim prostorom in sanitarijami, skupne površine 71,25 m² in kiosk / trafika, površine 20,70 m². Ob obeh vhodih so avtomatske blagajne in javne sanitarije, ločene na ženske, moške in prilagojene invalidom. Sanitarije za invalide služijo tudi kot previjalnica.

Vsa komunikacijska jedra garaže vodijo tudi na streho in omogočajo tudi nadzidavo objekta.

5.3 Prometna shema

Posamezne etaže so organizirane kot dva vzporedna pasova z enosmernim voziščem in obojestranskim pravokotnim parkiranjem, medetažne rampe pa so umeščene v sredino med oba pasova, tako da omogočajo hiter dostop in neposredno povezavo med najnižjo in najvišjo etažo.

Širina parkirnega mesta znaša 2,8 m, kar omogoča udobno parkiranje (vstopanje in izstopanje) in zaradi lažjega manevriranja tudi nekoliko ožje vozišče (5,5 m). Dolžina parkirnih mest je 5,0 m. Naklon klančin je 12,5 %, svetla širina 3,5 m, širina skupaj z robnikom pa 4,1 m. Vsi zavijalni radiji so računsko preverjeni.

Uvoz in izvoz v parkirno hišo sta urejena neposredno z Ankaranske ceste, z dodatnim zavijalnim pasom, ki omogoča zahtevan dodatni prostor v primeru čakalne vrste, sicer pa so skupno predvideni trije uvozno-izvozni pasovi z zapornicami, pri čemer lahko srednji deluje izmenično, glede na povečan tok avtomobilov.

5.4 Streha

Zasnova strehe parkirne hiše izhaja iz predpostavke, da mora biti uporaba materialov in opreme takšna, da omogoča enostavne spremembe in prilagoditve, pa tudi ponovno uporabo

elementov. Zato je oprema strehe v veliki meri premična ali pa je urejena tako, da jo lahko odstranimo brez posledic za konstrukcijo in druge vitalne dele stavbe (npr. hidroizolacijo).

5.5 Fasada

Fasada je zasnovana kot plašč iz vertikalnih elementov (palic), ki z različno gostoto ustvarja enovito, a nehomogeno površino. Fasadni plašč objame tudi terasno etažo in sega do njenega venca. Eden ključnih arhitekturnih vidikov predlagane zasnove je ozelenitev fasade parkirne hiše. Ta je pomembna tako z vidika podobe stavbe kot tudi z vidika zmanjševanja vplivov na okolje (pregrevanje stavbe in segrevanje okolice, evaporizacija, absorpcija hrupa, vezava prašnih delcev ...). Fasada bo ozelenjena s plezalkami, ki bodo rasle iz raščnega terena v zelenici ob objektu oziroma korita nad pritlično etažo ob vstopnem trgu.

5.6 Zunanja ureditev

Zunanja ureditev obsega ureditev okolice parkirne hiše, ureditev trga na jugovzhodnem delu parcele in zelenega pasu vzdolž obeh daljših stranic parkirne hiše ter ureditev površine neposredno ob krajših stranicah stavbe.

Hkrati z izgradnjo parkirne hiše bo zaradi ureditve uvoza, avtobusnega postajališča, parkirnih mest za kratkotrajno parkiranje ter novih površin za pešce in kolesarje potekala tudi rekonstrukcija Ankaranske ceste, kar pa bo predmet ločenega projekta. Rekonstrukcija ceste bo potekala kot investicijsko - vzdrževalna dela v javno korist.

Odperta površina ob vhodu v parkirno hišo je zasnovana kot urbana ploščad. Na njej so predvidene površine za sedenje, ki se navezujejo tudi na parter parkirne hiše, površine za parkiranje koles (vključno z načrtovano postajo za izposajo koles). Tlakovanje je predvideno z na licu mesta lito betonsko površino v različnih obdelavah (pran, štokan in zaglajen beton). Površine so dilatacijsko razdeljene na pravokotnike različnih razmerij in tvorijo vzorec trga. Urbana oprema je prefabricirana, klopi so prav tako betonske, drobna oprema je v največji meri tipska, iz obstoječega nabora mestne opreme koprške občine. Usklajena je z urbano opremo na strehi parkirne hiše - uporabi se enak proizvod enake obdelave. Trg je zaradi odvodnjavanja rahlo nagnjen proti severovzhodu in se zaključuje z linijsko kanaletjo in opornim zidom vzdolž parcelne meje, višine ca. 30 cm. Na trgu je predvidenih 54 stožal za parkiranje 108 koles.

Tlakovana površina je urejena tudi ob severozahodni stranici objekta, kjer je prav tako načrtovan izhod iz garažne hiše. Ta je zaradi višinske razlike do obstoječega nivoja pločnika urejen s tremi stopnicami in klančino za vozičke. Finalni sloj je prav tako lita betonska površina, le da bo enotno obdelana. Vzdolž objekta je predvidenih 40 parkirnih mest za kolesa. Neposredno ob zaprtem delu fasade je pas zemljine za rast plezalk za ozelenitev fasade.

Avtobusno postajališče je zasnovano po enakem principu kot prostori na strehi: z uporabo ladijskega kontejnerja in standardizirane urbane opreme.

5.7 Ureditev zelenih površin

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

Zemljišče vzdolž daljših stranic je, z izjemo stranice trga in dovoza do prostora za odpadke, urejeno kot zelena travnata površina. Dostopi do stranskih (požarnih) izhodov so utrjeni s travnato rešetko. Izhod na severovzhodni strani je speljan na trg, izhod na jugozahodni strani pa na obstoječe parkirišče, ki bo zaradi izgradnje parkirne hiše zmanjšano in deloma preurejeno. Zelene površine so zamejene z betonskimi robniki. Izbor rastlin, ki bodo zasajene na in ob objektu izhaja iz lokalnega okolja, saj so vse vrste že prisotne v širši okolici objekta.

Tabela 19: Neto površine pritličja

ŠIFRA	PROSTOR	POVRŠINA
P.01	GARAŽA	4.040.80
	- parkirne in povozne površine	3.887,40
	- pločnik	153,30
P.02	STOPNIŠČE JV	27.00
P.02A	JAŠEK DVGALA	3.50
P.02B	JAŠEK DVGALA	3.50
P.02C	INSTALACIJSKI JAŠEK	1.60
P.03	STOPNIŠČE SZ	25.80
P.03A	JAŠEK DVGALA	3.50
P.03B	JAŠEK DVGALA	3.50
P.03C	INSTALACIJSKI JAŠEK	1.50
P.04	STOPNIŠČE SV	17.10
P.05	TEHNIČNI PROSTOR	6.30
P.06	STOPNIŠČE JZ	17.10
P.07	TEHNIČNI PROSTOR	6.30
P.08	VAROVANA KOLESARNICA	51.20
P.09	SHRAMBA	16.70
P.10	NADZOR GARAŽE	13.60
P.11A	SANITARIJE M	10.70
P.11B	SANITARIJE Ž	10.90
P.11C	SANITARIJE I / PREVIJALNICA	3.70
P.12	TRAFIKA	20.70
P.13	GOSTINSKI LOKAL	54.70
P.13A	SHRAMBA LOKALA	14.20
P.13B	SANITARIJE ZAPOSLENI	2.00
P.13C	NADSTREŠEK LOKALA	18.40
P.14	SANITARIJE PREDPROSTOR	11.20
P.14A	SANITARIJE I / PREVIJALNICA	3.70
P.14B	SANITARIJE Ž	5.10
P.14C	SANITARIJE M	5.10
P.15	PROSTOR ZA ODPADKE	18.40
P.16	NADSTREŠEK ZA KOLESA	36.90
P.17	PREDPROSTOR 1	115.80
P.17A	PREDPROSTOR 1A	21.90
P.18	PREDPROSTOR 2	83.00
P	SKUPAJ	4.675.40

Vir: PZI: Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru, št. projekta 241/19, KOMBINAT d.o.o., september 2020.

Tabela 20: Neto površina 1. nadstropja

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

ŠIFRA	PROSTOR	POVRŠINA
1N.01	GARAŽA	4.420.10
	- parkirne in povozne površine	4.208.50
	- klančine	211.6
1N.02	STOPNIŠČE JV	23.30
	- predprostor	11.40
	- prefab. st. rame in podesti	11.90
1N.03	STOPNIŠČE SZ	23.30
	- predprostor	11.40
	- prefab. st.rame in podesti	11.90
1N.04	STOPNIŠČE SV	16.20
	- predprostor in podest	8.90
	- prefab. stopniščni rami	7.30
1N.05	TEHNIČNI PROSTOR	6.40
1N.06	STOPNIŠČE JZ	16.20
	- predprostor in podest	8.90
	- prefab. stopniščni rami	7.30
1N.07	TEHNIČNI PROSTOR	6.40
1N	SKUPAJ	4.511.90

Vir: PZI: Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru, št. projekta 241/19, KOMBINAT d.o.o., september 2020.

Tabela 21: Neto površina 2. nadstropja

ŠIFRA	PROSTOR	POVRŠINA
2N.01	GARAŽA	4.418.50
	- parkirne in povozne površine	4.206.40
	- klančine	212.10
2N.02	STOPNIŠČE JV	23.30
	- predprostor	11.40
	- prefab. st. rame in podesti	11.90
2N.03	STOPNIŠČE SZ	23.30
	- predprostor	11.40
	- prefab. st.rame in podesti	11.90
2N.04	STOPNIŠČE SV	16.60
	- predprostor in podest	8.90
	- prefab. stopniščni rami	7.70
2N.05	TEHNIČNI PROSTOR	6.40
2N.06	STOPNIŠČE JZ	16.60
	- predprostor in podest	8.90
	- prefab. stopniščni rami	7.70
2N.07	TEHNIČNI PROSTOR	6.40
2N	SKUPAJ	4.511,10

Vir: PZI: Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru, št. projekta 241/19, KOMBINAT d.o.o., september 2020.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

Tabela 22: Neto površina strehe

ŠIFRA	PROSTOR	POVRŠINA
2N	SKUPAJ	4.604,30

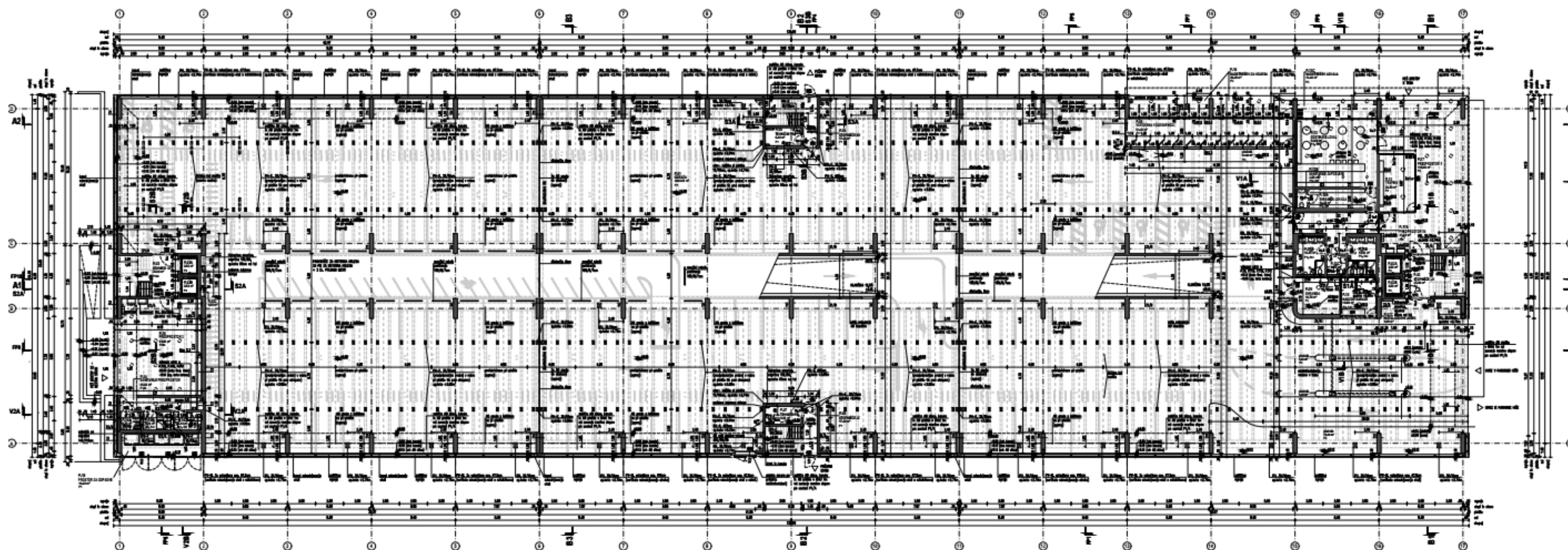
Vir: PZI: Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru, št. projekta 241/19, KOMBINAT d.o.o., september 2020.

Tabela 23: Neto tlorisna površina stavbe

Neto tlorisna površina stavbe (m²):	18.278,7
Uporabna površine stavbe:	17.497,7
Tehnična površina stavbe:	61,7
Komunikacijske površine stavbe:	719,3
Bruto tlorisna površina stavbe (m²):	19.167,6
Bruto prostornina stavbe (m³):	64.006,2
Zazidana površina (m²):	4.922,3

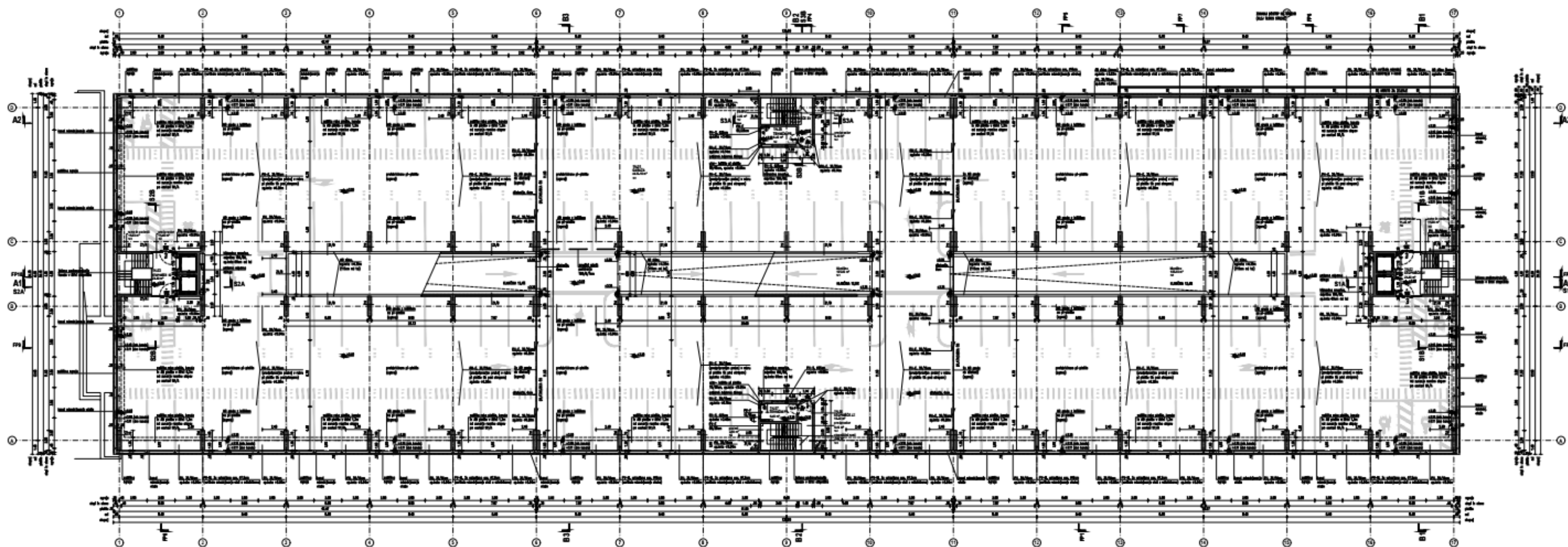
Vir: PZI: Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru, št. projekta 241/19, KOMBINAT d.o.o., september 2020.

Slika 7: Tloris pritličja



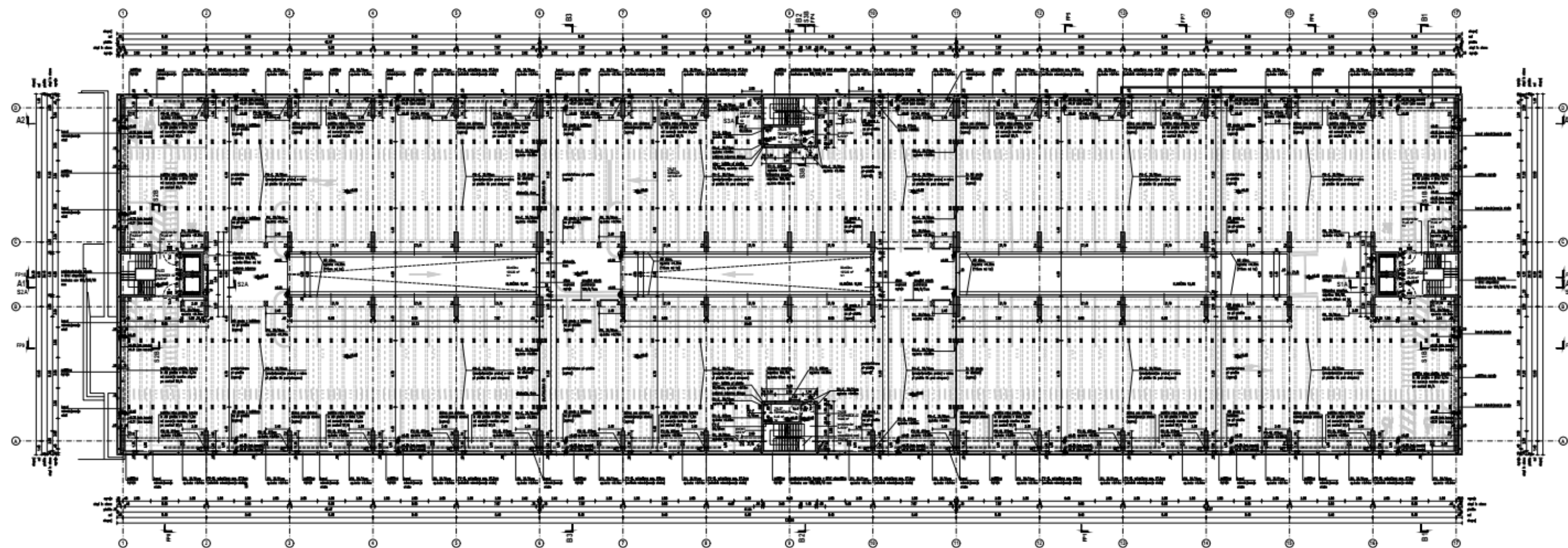
Vir: PZI: Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru, št. projekta 241/19, KOMBINAT d.o.o., september 2020.

Slika 8: Tloris 1. nadstropja



Vir: PZI: Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru, št. projekta 241/19, KOMBINAT d.o.o., september 2020.

Slika 9: Tloris 2. nadstropja



Vir: PZI: Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru, št. projekta 241/19, KOMBINAT d.o.o., september 2020.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

Kot je bilo že navedeno je Parkirna hiša P+R Sonce zasnovana po merilih Smernic za vzpostavitev P+R in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih kot tip A.

Tabela 24: Okoliščine, ki morajo biti zagotovljene za vozlišče tipa A

Število dnevni migrantov iz smeri	Število vozil med 6:00 in 9:00 na vpadnicah P+R (vsaj 4.000)	☒ da ☐ ne
Minimalna ponudba JPP	Med 6:00 in 22:00 (vsaj 15 min)	☒ da (na 12-15 min) ☐ ne
Privlačnost vozlišča	Dosežen mora biti prag konkurenčnosti vozlišča P+R	☒ da ☐ ne
Izvajanje parkirne politike	Mesto mora ukiniti enako normirano število parkirnih mest v mestnem središču oziroma vsaj ½ normiranega števila parkirnih mest, če gre za P+R, ki ga koristijo migranti v drugo mesto.	☒ da ☐ ne Predvidena je ukinitvev 538 parkirnih mest.
	Mesto mora izvajati parkirno politiko na celotnem območju občine.	☒ da ☐ ne

Tabela 25: Specifični pogoji za vozlišče tipa A

Tip vozlišča glede na lokacijo	Vozišče v sistemu mestnega JPP z 10 minutnim ali krajšim intervalom, vsaj dve uri v jutranji prometni konici	☒ da ☐ ne Do končnega cilja je v jutranji konici interval 10 min in krajši.
Pogoji glede upoštevanja Smernic	Projekt je pripravljen v skladu s Smernicami za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih.	☒ da ☐ ne Mestna občina Koper je dne 6.9.2019 objavila javni, projektni, odprti, anonimni, enostopenjski natečaj za izbiro strokovno najprimernejše rešitve in izbiro izdelovalca projektne dokumentacije za: "Parkirno hišo P+R Sonce v Kopru". Izbrani projektant je pri projektiranju upošteval Smernice za vzpostavitev P+R in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, ki ga je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo avgusta 2017.
Pogoji glede lege	Del poti, ki jo uporabnik opravi z osebnim avtomobilom se skrajša.	☒ da ☐ ne Ob izračunu ocene konkurenčnosti se je izračunal tudi prispevek vozlišča k zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebnimi motornimi vozili in s tem k izboljšanju kakovosti zraka v mestih. V primeru uporabnikov iz smeri Bertokov se bo zmanjšalo število kilometrov za 544 km, iz smeri Šmarske ceste pa 21 km. Ob predpostavki da bo 20 % uporabnikov vozlišča prihajalo iz smeri Šmarske ceste se lahko zaključí,

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

		da se bo privarčevalo 493 potniških km na dan.
	Oddaljenost od cilja je vsaj 600 m.	☒ da ☐ ne Parkirna hiša P+R se nahaja na več kot 600 m od centra mesta (Titovega trga).
	Uporabnik z osebnim avtomobilom zaradi uporabe P+R ne vozi stran od siceršnje smeri (se z vožnjo dejansko ne oddaljuje od cilja potovanja)	☒ da ☐ ne Cilj potovanja je Titov trg kot centralna točka središča mesta. Tu se nahajajo stavbe upravnih organov, univerze in drugih izobraževalnih, trgovine in storitve kot pomembni generatorji migracij (in prometa). Od parkirišča za tržnico ni vzpostavljenega javnega potniškega prometa do Titovega trga. Čas hoje je cca 7 min. Od bodočega vozlišča do Titovega trga je cca 11 min hoje, lokacija se nahaja ob avtobusnem postajališču za center Kopra. Z uporabo nove parkirne hiše se uporabnik ne vozi stran od siceršnje smeri.
Pogoji glede povezanosti	Povezava z JPP proti središču mesta vsaj na vsakih 30 minut med 6:00 in 18:00 na delo dan med šolskim letom	☒ da ☐ ne
	Čas potovanja od razcepišča poti se ne podaljša za več kot 100 %	☒ da ☐ ne Od parkirišča za tržnico ni vzpostavljenega javnega potniškega prometa do Titovega trga. Čas hoje je cca 7 min. Od bodočega vozlišča do Titovega trga je cca 11 min hoje, lokacija se nahaja ob avtobusnem postajališču za center Kopra.
	Od najbolj oddaljenega parkirnega mesta do postajališča JPP je največ 200 m peš.	☒ da ☐ ne V neposredni bližini sta že obstoječi postajališči Luka in Čebelnjak, ob izgradnji pa se pridobi še tretje postajališče.
Pogoji glede parkirne politike	Izvajanje parkirne politike v mestu (vsaj plačljivo parkiranje na ulicah v središču mesta ali parkirni maksimum v OPN)	☒ da ☐ ne Po kriterijih iz Smernic bo bodoče vozlišče P+R uspešno, saj je ugodno locirano ob trasah JPP, dostop do vpadnic je preprost in tudi kapaciteta parkirišča je zadostna. Mestna občina Koper bo s svojo prometno politiko in stroški uporabe učinkovito vplivala in določila dejansko uspešnost vozlišča.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

		Po izgradnji vozlišča P+R bo Mestna občina Koper podražila parkirnino za tržnico, predvsem za abonente, kar bo dodatno pripomoglo k preusmeritvi dela uporabnikov v predvideno vozlišče P+R in še dodatno izboljšalo konkurenčnost P+R vozlišča.
	Za vsako parkirno mesto na vozlišču P+R ukinitvev parkirnega mesta v centru ali uvedba plačljivosti oziroma sprememba cene ali uvedba kratkotrajnega parkiranja na ustreznem številu PM	☒ da ☐ ne Gradnja parkirnih hiš P+R je eden izmed ukrepov trajnostnega upravljanja s prometom v Mestni občini Koper. Z gradnjo parkirnih hiš se doseže boljša izkoriščenost parkirnih površin in učinkovitejše upravljanje potniškega prometa v smislu intermodalnega povezovanja. Posredni učinki so sproščanje urbanih površin za druge rabe (zelene površine, pozidava), izboljšanje dostopnosti in zmanjševanje prometnih obremenitev v urbanih območjih, manjše okoljske obremenitve (hrupa, onesnaženje zraka, prašni delci...). V sklopu trajnostno naravnane prometne politike je cilj Mestne občine Koper zmanjšati število parkirnih mest, in sicer: - na parkirišču za tržnico je predvidena ukinitvev 301 parkirnih mest, - na parkirišču za Barko je predvidena ukinitvev 237 parkirnih mest, skupaj je torej predvidena ukinitvev 538 parkirnih mest.
	Sistem dostopa na vozlišče P+R in plačila vezanega na veljavno vozovnico za JPP preprečuje uporabo P+R za druge namene	☒ da ☐ ne Sistem dostopa na vozlišče P+R bo vzpostavljen po zaključku investicije in bo narejen tako, da bo omogočal sledljivost, s tem pa bo preprečena uporaba P+R za druge namene.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

Pogoji glede konkurenčnosti	Vozlišče je povsem konkurenčno vožnji v mestno središče, po metodi izračuna iz smernic je občuteni strošek uporabe P+R manjši kot občuteni strošek vožnje v mestno središče.	☒ da ☐ ne Na podlagi ocene konkurenčnosti se je ugotovilo, da je predlagana izgradnja vozlišča P+R ugodna, saj je posplošeni strošek novih parkirišč nižji od posplošenega stroška ukinjenih parkirnih mest. Predvsem je ugodna varianta v primeru izposoje koles, saj znaša posplošeni strošek le 2,15 € v primerjavi s stroškom parkiranja na tržnici, ki je 2,94 € oziroma 1,53 € proti 1,93 € v primeru uporabnika iz smeri Šmarske ceste, čeprav je dostopna pot do vozlišča nekoliko daljša.
------------------------------------	--	---

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

Parkirna hiša P+R Sonce

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 26: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah (oktober 2020)

Zap.št.	Opis	Vrednost brez DDV	Znesek nepovračljivega DDV**	Vrednost z nepovračljivim DDV
1.	Izdelava investicijske dokumentacije	5.700,00 €	330,00 €	6.030,00 €
2.	Stroški natečaja	16.595,08 €	946,00 €	17.541,08 €
3.	Stroški natečaja - podjemne pogodbe*	14.259,04 €	0,00 €	14.259,04 €
4.	Izdelava projektne dokumentacije	233.894,00 €	702,68 €	234.596,68 €
5.	Gradnja	6.122.628,94 €	0,00 €	6.122.628,94 €
6.	Nadzor	61.226,29 €	0,00 €	61.226,29 €
7.	Ostalo (priključki, tehnični pregled...)	10.000,00 €	0,00 €	10.000,00 €
Vrednost investicije z nepovračljivim DDV		6.464.303,35 €	1.978,68 €	6.466.282,03 €
<i>Znesek povračljivega DDV</i>			<i>1.417.031,07 €</i>	
<i>Vrednost investicije s celotnim DDV - informativno</i>				<i>7.883.313,10 €</i>

* Pri podjemnih pogodbah se ne obračunava DDV.

**Znesek nepovračljivega DDV se nanaša na izvedena dela v letu 2019.

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

Tabela 27: Predračunska vrednost investicije po stalnih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške

	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj
Izdelava investicijske dokumentacije	4.200,00 €	1.500,00 €	5.700,00 €
Stroški natečaja	16.595,08 €	0,00 €	16.595,08 €
Stroški natečaja - podjemne pogodbe	14.259,04 €	0,00 €	14.259,04 €
Izdelava projektne dokumentacije	233.894,00 €	0,00 €	233.894,00 €
Gradnja	4.640.000,00 €	1.482.628,94 €	6.122.628,94 €
Nadzor	61.226,29 €	0,00 €	61.226,29 €
Ostalo (priključki, tehnični pregled...)	0,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €
DDV	0,00 €	1.978,68 €	1.978,68 €
Skupaj	4.970.174,41 €	1.496.107,62 €	6.466.282,03 €

Vrednost investicijskega projekta znaša po stalnih cenah 6.466.282,03 €, in sicer znaša višina upravičenih stroškov 4.970.174,41 € ter višina neupravičenih stroškov 1.496.107,62 €.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

7.2 Ocena vrednosti projekta po tekočih cenah

Predračun vrednosti investicije po tekočih cenah je narejen ob upoštevanju napovedi povprečne letne inflacije iz Jesenske napovedi gospodarskih gibanj 2020 (UMAR, september 2020), ki za leto 2020 znaša 0,3 %, za leto 2021 1,6 % ter za leto 2022 1,9 %.

Tabela 28: Vrednost investicije po tekočih cenah

Zap.št.	Opis	Vrednost brez DDV	Znesek nepovračljivega DDV**	Vrednost z nepovračljivim DDV
1.	Izdelava investicijske dokumentacije	5.700,00 €	330,00 €	6.030,00 €
2.	Stroški natečaja	16.595,08 €	946,00 €	17.541,08 €
3.	Stroški natečaja - podjemne pogodbe*	14.259,04 €	0,00 €	14.259,04 €
4.	Izdelava projektne dokumentacije	234.494,27 €	702,68 €	235.196,95 €
5.	Gradnja	6.235.995,41 €	0,00 €	6.235.995,41 €
6.	Nadzor	62.359,95 €	0,00 €	62.359,95 €
7.	Ostalo (priključki, tehnični pregled...)	10.227,16 €	0,00 €	10.227,16 €
Vrednost investicije z nepovračljivim DDV		6.579.630,91 €	1.978,68 €	6.581.609,59 €
<i>Znesek povračljivega DDV</i>			<i>1.442.403,13 €</i>	
<i>Vrednost investicije s celotnim DDV - informativno</i>				<i>8.024.012,72 €</i>

* Pri podjemnih pogodbah se ne obračunava DDV.

**Znesek nepovračljivega DDV se nanaša na izvedena dela v letu 2019.

Tabela 29: Vrednost investicije po tekočih cenah, razdeljena na upravičene in neupravičene stroške

	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj
Izdelava investicijske dokumentacije	4.200,00 €	1.500,00 €	5.700,00 €
Stroški natečaja	16.595,08 €	0,00 €	16.595,08 €
Stroški natečaja - podjemne pogodbe	14.259,04 €	0,00 €	14.259,04 €
Izdelava projektne dokumentacije	234.494,27 €	0,00 €	234.494,27 €
Gradnja	4.640.000,00 €	1.595.995,41 €	6.235.995,41 €
Nadzor	62.359,95 €	0,00 €	62.359,95 €
Ostalo (priključki, tehnični pregled...)	0,00 €	10.227,16 €	10.227,16 €
DDV	0,00 €	1.978,68 €	1.978,68 €
Skupaj	4.971.908,34 €	1.609.701,25 €	6.581.609,59 €

Vrednost investicijskega projekta znaša po tekočih cenah 6.581.609,59 €, in sicer znaša višina upravičenih stroškov 4.971.908,34 € ter višina neupravičenih stroškov 1.609.701,25 €.

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;
- Smernic za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017.

7.3 Osnova in izhodišča za oceno vrednosti projekta

Vrednost investicije za gradnjo parkirne hiše P+R Sonce je določena na podlagi PZI: Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru, št. projekta 241/19, KOMBINAT d.o.o., september 2020, ter na podlagi projektantskega predračuna, ki ga je izdelalo podjetje KOMBINAT d.o.o., oktobra 2020, ter popravek projektantskega predračuna, november 2020.

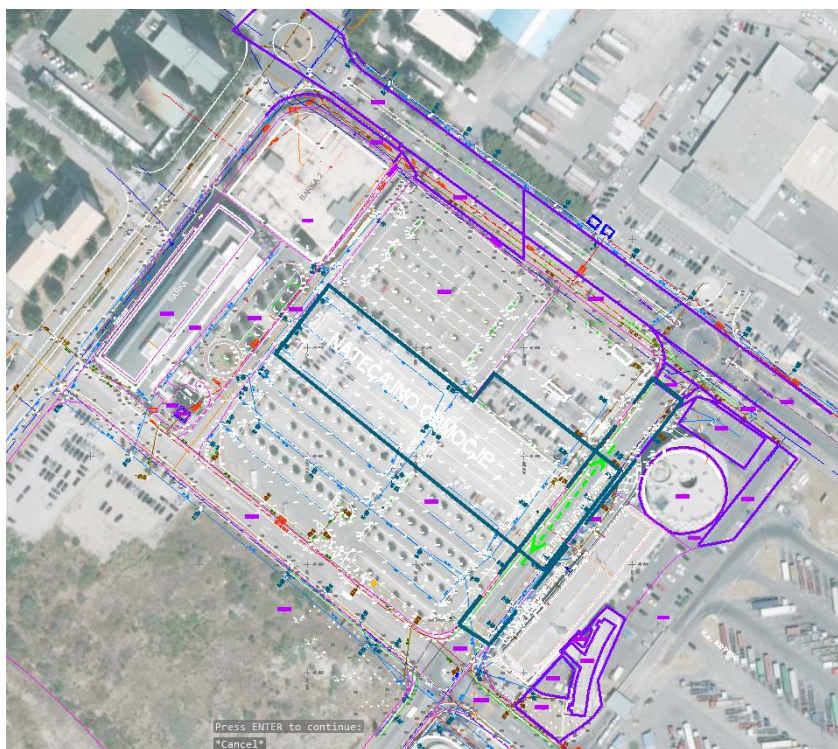
Vrednost za izdelavo projektne in investicijske dokumentacije ter stroški natečaja so določeni na podlagi že podpisanih pogodb in izdanih naročilnic.

Ocenjena vrednost za ostala dela so ocenjeno izkustveno na podlagi dosedanjih izkušenj.

8 Analiza lokacije, ki vsebuje tudi imenovanje prostorskih aktov in glasil, v katerih so objavljeni

Parkirna hiša bo umeščena jugovzhodno od mestnega jedra, ob rob območja Luke Koper. Gradnja je predvidena na zemljišču s parc. št. 1567/33 k.o. Koper, ki je del enote urejanja Eu 3-18, območje obrobja mesta (Fc 3). Celoten stavbni otok, ki ga obkroža Ankaranska cesta, je trenutno še nepozidan in je v večji meri trenutno urejen kot parkirišče.

Slika 10: Lokacija predmetne investicije



Vir: Mestna občina Koper.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

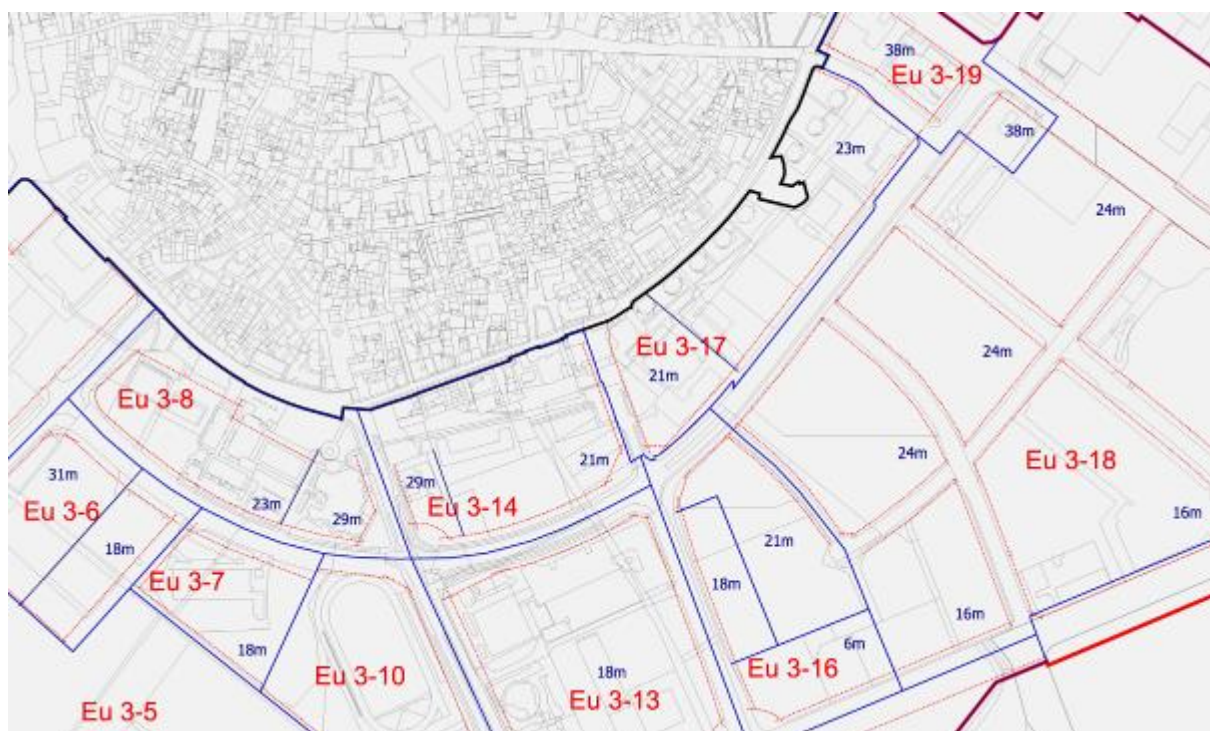
Tabela 30: Podatki o parceli

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

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

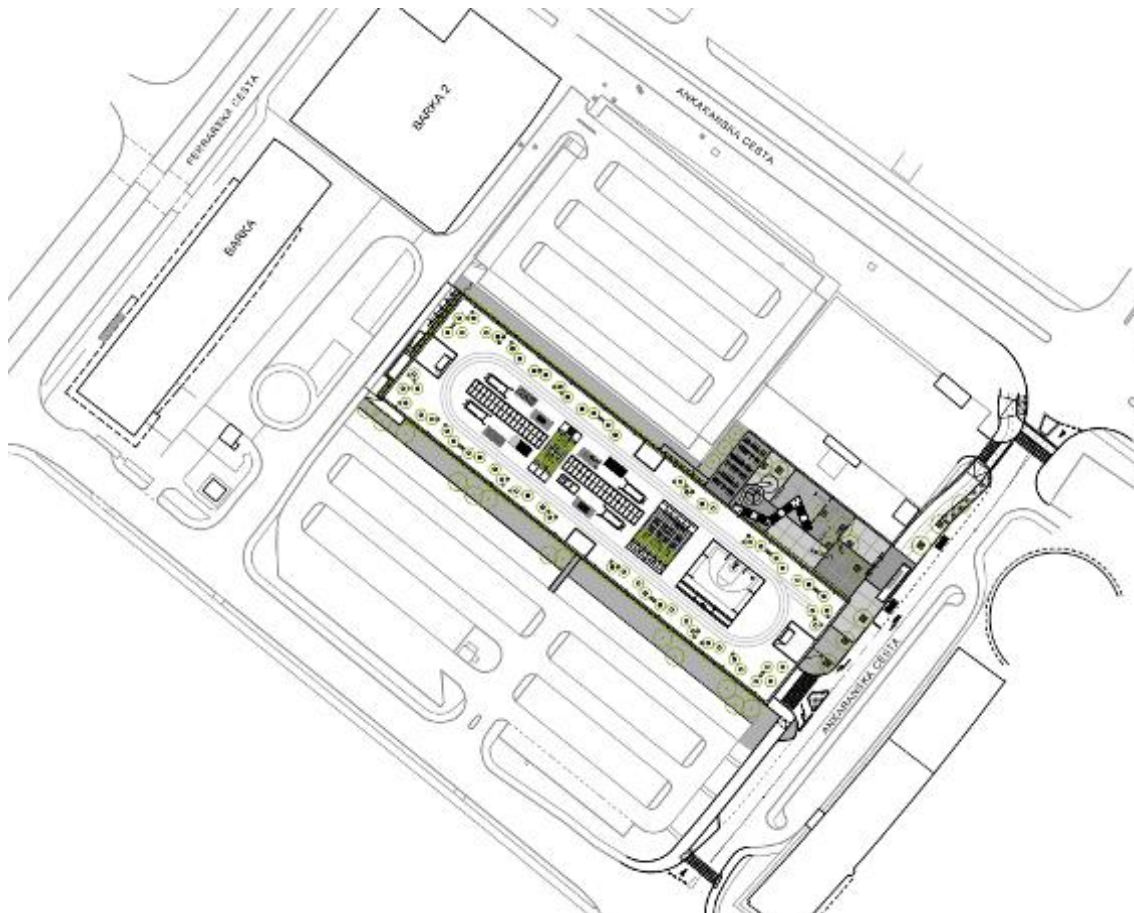
Stavba P+R Sonce je v prostor umeščena in zasnovana ob upoštevanju izhodišč in določil veljavnega prostorskega izvedbenega akta, in sicer Prostorskih ureditvenih pogojev za posege v prostor na območju mestnega jedra Koper z vplivnim območjem (Ur.obj., št. 29/91, Uradni list RS št. 16/07, 39/07, 65/10, 14/11, 18/14, 76/15, 43/17, 41/18, 69/18). Poleg tega upošteva obstoječe in načrtovane prostorske in prometne ureditve konkretnega prostora tj. obodnih mestnih ulic na katere se prostorsko in funkcionalno navezuje.

Slika 11: Izsek iz grafičnega načrta PUP-a Načrt št. 5: Prikaz prostorskih ureditvenih pogojev na območju obrobja mesta Fc3



Vir: Izračun konkurenčnosti parkirne hiše P+R Sonce, PS Prostor d.o.o., oktober 2020.

Slika 12: Situacija



Vir: PZI: Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru, št. projekta 241/19, KOMBINAT d.o.o., september 2020.

Slika 13: Območje CTN z označenim območjem izvajanja operacije



Vir: MOK.

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 – ZIURKOE) in podzakonskih aktov. Pri načrtovanju in izvedbi investicijskega projekta so upoštevana vsa predpisana izhodišča za varstvo okolja.

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 31: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta

Aktivnosti	Začetek	Zaključek
Izdelava Prostorske urbanistične preveritve	Marec 2019	
Izdelava in potrditev DIIP	Junij 2019	Julij 2019
Vloga za pridobitev nepovratnih sredstev	Oktober 2019	Oktober 2019
Objava javnega projektnega natečaja	September 2019	Oktober 2019
Pogajanja za izbiro izvajalca projektiranja	December 2019	December 2019
Sklenitev pogodbe za projektiranje	December 2019	December 2019
Izdelava Idejne zasnove za pridobitev projektnih in drugih pogojev (IZP) in projektne dokumentacije za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja (DGD)	Januar 2020	April 2020
Izdelava projektne dokumentacije za izvedbo gradnje (PZI)	April 2020	September 2020
Izdelava predinvesticijske zasnove (PIZ)	Oktober 2020	Oktober 2020
Izdelava investicijskega programa (IP)	Oktober 2020	Oktober 2020
Gradbeno dovoljenje	November 2020	November 2020
Oddaja vloge CTN PN 4.4. – 2. faza	November 2020	November 2020
Razpis za izvajalca del (odložni pogoj)	November 2020	Januar 2021
Zaključek 2. faze in pridobitev odločitve PO MzI o podpori	Februar 2021	
Pogodba o sofinanciranju	Marec 2021	
Podpis pogodbe za izvedbo	Marec 2021	Marec 2021
Izvedba del	Marec 2021	Januar 2022
Nadzor izvedbe	Marec 2021	Januar 2022
Tehnični pregled in odprava pomanjkljivosti	Februar 2022	Marec 2022
Pridobitev uporabnega dovoljenja ter pričetek rednega delovanja	Marec 2022	Marec 2022

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.

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

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.

Za vodenje investicije je odgovorna Janja Lovrečič, zaposlena v Službi za investicije od leta 2004. V tem obdobju je bila odgovorna za izvedbo vrste investicij. Navajamo le nekaj investicij sofinanciranih z nepovratnimi sredstvi:

- Ureditev parka ob Smedelski promenadi v Kopru (MOP - CTN),
- Ureditev obalnih parkovnih rekreacijskih površin (MOP – CTN),
- Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande (MZI – CTN),
- Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper (MZI),
- Rekonstrukcija Slemenske ceste v Hrvatinih od km 1,760 do km 2,920 »projekt TRADOMO« (Operativni program Slovenija – Italija 2007-2013),
- Obnova dvorane Bonifika (MIZŠ),
- Prenova dvorane zadružnega doma Škofije (MKGP),
- Ureditev športnega igrišča Žusterna in Izgradnja Balinarske dvorane Žusterna (Sredstva MŠŠ in Fundacije za šport)

ter še mnoge druge zahtevne investicije, ki so bile financirane z lastnimi sredstvi.

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 Smedelski 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 energetske 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),
- 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 "Parkirna hiša P+R", tudi ostali sodelavci iz različnih organizacijskih enot Občinske uprave Mestne občine Koper, glede na vsebinska področja kot so Urad za prostorski razvoj in nepremičnine, Urad za gospodarske dejavnosti, okolje in promet, Urad za 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 31.

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

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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

Tabela 32: Seznam pripravljene projektne in investicijske dokumentacije

Vrsta dokumentacije	Podatki	
DIIP (dokument identifikacije investicijskega projekta)	Naziv:	Parkirna hiša P+R Sonce
	Izdelovalec:	SITUAR d.o.o.
	Datum izdelave:	Junij 2019
Popravek DIIP	Naziv:	Parkirna hiša P+R Sonce
	Izdelovalec:	SITUAR d.o.o.
	Datum izdelave:	Oktober 2019
IZP (idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev)	Naziv:	Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru
	Izdelovalec:	KOMBINAT d.o.o.
	Datum izdelave:	Januar 2020
DGD (dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja)	Naziv:	Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru
	Izdelovalec:	KOMBINAT d.o.o.
	Datum izdelave:	April 2020
PZI (projekt za izvedbo)	Naziv:	Parkirna hiša P+R Sonce v Kopru
	Izdelovalec:	KOMBINAT d.o.o.
	Datum izdelave:	September 2020
PIZ (predinvesticijska zasnova)	Naziv:	Parkirna hiša P+R Sonce
	Izdelovalec:	SITUAR d.o.o.
	Datum izdelave:	Oktober 2020
IP (investicijski program)	Naziv:	Parkirna hiša P+R Sonce
	Izdelovalec:	SITUAR d.o.o.
	Datum izdelave:	Oktober 2020

Seznam še potrebne dokumentacije:

- Gradbeno dovoljenje;
- Dokumentacija v zvezi z oddajo javnega naročila za izbor izvajalca za izvedbo del ter za izvedbo nadzora;
- Pogodba z izvajalcem za izvedbo del ter pogodba z nadzornikom;
- Gradbeni dnevnik;
- Knjiga obračunskih izmer ter obračunske situacije izvajalcev;
- Projekt izvedenih del;
- Dokazilo o zanesljivosti objekta;
- Uporabno dovoljenje.

10.2.5 Način končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja

Naročnik zaprosi za tehnični pregled takoj po zahtevi izvajalca za pridobitev uporabnega dovoljenja. Kvalitetni pregled se opravi v navzočnosti nadzornega organa investicije. Naročnik se zavezuje dokončana dela prevzeti najkasneje v roku 15 delovnih dni po prejemu uporabnega dovoljenja.

Po opravljenih delih izvajalec s primopredajnim zapisnikom in po veljavnih predpisih preda infrastrukturo v upravljanje Mestni občini Koper, ta pa s pogodbo o najemu infrastrukture v vzdrževanje javnemu podjetju Marjetica Koper, do.o.-s.r.l..

10.2.6 Kazalniki in vrednotenje učinkov investicije**10.2.6.1 Fizični kazalniki**

Fizični kazalniki med izvajanjem investicije so:

Začetek izvedbenih del:	Marec 2021
Zaključek izvedbenih del:	Januar 2022
Zaključek projekta:	Marec 2022

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 po tekočih cenah:	6.581.609,59 €
Finančna neto sedanja vrednost brez pomoči Skupnosti:	-5.834.599,76 €
Finančna neto sedanja vrednost s pomočjo Skupnosti:	-3.560.599,02 €
Finančna interna stopnja donosa brez pomoči Skupnosti:	-5,93%
Finančna interna stopnja donosa s pomočjo Skupnosti:	-4,32%
Ekonomska neto sedanja vrednost:	1.362.737,34 €
Ekonomska interna stopnja donosa:	7,15%

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.

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 33: Dinamika in viri financiranja po stalnih cenah

		Leto 2019			Leto 2020			Leto 2021			Leto 2022			SKUPAJ		
Zap.št.	Dinamika financiranja po stalnih cenah	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.	Izdelava investicijske dokumentacije	0,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €	4.200,00 €	0,00 €	4.200,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	4.200,00 €	1.500,00 €	5.700,00 €
2.	Stroški natečaja (skupaj)	18.559,04 €	0,00 €	18.559,04 €	12.295,08 €	0,00 €	12.295,08 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	30.854,12 €	0,00 €	30.854,12 €
3.	Izdelava projektne dokumentacije	3.194,00 €	0,00 €	3.194,00 €	207.650,00 €	0,00 €	207.650,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	23.050,00 €	0,00 €	23.050,00 €	233.894,00 €	0,00 €	233.894,00 €
4.	Gradnja	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.248.000,00 €	1.037.840,26 €	4.285.840,26 €	1.392.000,00 €	444.788,68 €	1.836.788,68 €	4.640.000,00 €	1.482.628,94 €	6.122.628,94 €
5.	Nadzor	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	42.858,40 €	0,00 €	42.858,40 €	18.367,89 €	0,00 €	18.367,89 €	61.226,29 €	0,00 €	61.226,29 €
6.	Ostalo (priključki, tehnični pregled)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	0,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	0,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €
7.	Nepovračljivi DDV	0,00 €	1.978,68 €	1.978,68 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.978,68 €	1.978,68 €
SKUPAJ		21.753,04 €	3.478,68 €	25.231,72 €	224.145,08 €	0,00 €	224.145,08 €	3.290.858,40 €	1.044.840,26 €	4.335.698,66 €	1.433.417,89 €	447.788,68 €	1.881.206,57 €	4.970.174,41 €	1.496.107,62 €	6.466.282,03 €
		Leto 2019			Leto 2020			Leto 2021			Leto 2022			SKUPAJ		
Viri financiranja po stalnih cenah		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		21.753,04 €	3.478,68 €	25.231,72 €	224.145,08 €	0,00 €	224.145,08 €	216.409,40 €	1.044.840,26 €	1.261.249,66 €	1.433.417,89 €	447.788,68 €	1.881.206,57 €	1.895.725,41 €	1.496.107,62 €	3.391.833,03 €
CTN		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.074.449,00 €	0,00 €	3.074.449,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.074.449,00 €	0,00 €	3.074.449,00 €
ESRR (80 %)		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2.459.559,20 €	0,00 €	2.459.559,20 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2.459.559,20 €	0,00 €	2.459.559,20 €
Sredstva SLO udeležba (20 %)		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	614.889,80 €	0,00 €	614.889,80 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	614.889,80 €	0,00 €	614.889,80 €
Skupaj		21.753,04 €	3.478,68 €	25.231,72 €	224.145,08 €	0,00 €	224.145,08 €	3.290.858,40 €	1.044.840,26 €	4.335.698,66 €	1.433.417,89 €	447.788,68 €	1.881.206,57 €	4.970.174,41 €	1.496.107,62 €	6.466.282,03 €

Tabela 34: Dinamika in viri financiranja po tekočih cenah

		Leto 2019			Leto 2020			Leto 2021			Leto 2022			SKUPAJ		
Zap.št.	Dinamika financiranja po tekočih cenah	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.	Izdelava investicijske dokumentacije	0,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €	4.200,00 €	0,00 €	4.200,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	4.200,00 €	1.500,00 €	5.700,00 €
2.	Stroški natečaja (skupaj)	18.559,04 €	0,00 €	18.559,04 €	12.295,08 €	0,00 €	12.295,08 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	30.854,12 €	0,00 €	30.854,12 €
3.	Izdelava projektne dokumentacije	3.194,00 €	0,00 €	3.194,00 €	207.650,00 €	0,00 €	207.650,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	23.650,27 €	0,00 €	23.650,27 €	234.494,27 €	0,00 €	234.494,27 €
4.	Gradnja	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.248.000,00 €	1.106.284,82 €	4.354.284,82 €	1.392.000,00 €	489.710,59 €	1.881.710,59 €	4.640.000,00 €	1.595.995,41 €	6.235.995,41 €
5.	Nadzor	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	43.542,85 €	0,00 €	43.542,85 €	18.817,10 €	0,00 €	18.817,10 €	62.359,95 €	0,00 €	62.359,95 €
6.	Ostalo (priključki, tehnični pregled)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	7.149,04 €	7.149,04 €	0,00 €	3.078,12 €	3.078,12 €	0,00 €	10.227,16 €	10.227,16 €
7.	Nepovračljivi DDV	0,00 €	1.978,68 €	1.978,68 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.978,68 €	1.978,68 €
SKUPAJ		21.753,04 €	3.478,68 €	25.231,72 €	224.145,08 €	0,00 €	224.145,08 €	3.291.542,85 €	1.113.433,86 €	4.404.976,71 €	1.434.467,37 €	492.788,71 €	1.927.256,08 €	4.971.908,34 €	1.609.701,25 €	6.581.609,59 €
		Leto 2019			Leto 2020			Leto 2021			Leto 2022			SKUPAJ		
Viri financiranja po tekočih cenah		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		21.753,04 €	3.478,68 €	25.231,72 €	224.145,08 €	0,00 €	224.145,08 €	217.093,85 €	1.113.433,86 €	1.330.527,71 €	1.434.467,37 €	492.788,71 €	1.927.256,08 €	1.897.459,34 €	1.609.701,25 €	3.507.160,59 €
CTN		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.074.449,00 €	0,00 €	3.074.449,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.074.449,00 €	0,00 €	3.074.449,00 €
ESRR (80 %)		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2.459.559,20 €	0,00 €	2.459.559,20 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2.459.559,20 €	0,00 €	2.459.559,20 €
Sredstva SLO udeležba (20 %)		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	614.889,80 €	0,00 €	614.889,80 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	614.889,80 €	0,00 €	614.889,80 €
Skupaj		21.753,04 €	3.478,68 €	25.231,72 €	224.145,08 €	0,00 €	224.145,08 €	3.291.542,85 €	1.113.433,86 €	4.404.976,71 €	1.434.467,37 €	492.788,71 €	1.927.256,08 €	4.971.908,34 €	1.609.701,25 €	6.581.609,59 €

S pomočjo mehanizma CTN bo možno financirati 80 % upravičenih stroškov investicije, pri čemer bo v nepovratnih sredstvih 80 % sredstev ESRR in 20 % sredstev SLO udeležbe. Nepovratna sredstva, za katera bo zaprosila Mestna občina Koper z obravnavanim projektom (Parkirna hiša P+R Sonce), bodo zaradi skladnosti z alokacijo sredstev in pravili koriščenja sredstev nižja od maksimalne višine in bodo znašala 3.074.449,00 €, pri čemer je v nepovratnih sredstvih Evropskega sklada za regionalni razvoj 2.459.559,20 € in sredstev SLO udeležbe 614.889,80 €. Preostala sredstva v višini 3.391.833,03 € po stalnih cenah oziroma 3.507.160,59 € po tekočih cenah 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, 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 april 2022.
- Vsi stroški in prihodki so prikazani po stalnih cenah.
- Investicijska vrednost brez pomoči Skupnosti znaša po stalnih cenah 6.466.282,03 €.
- Investicijska vrednost s pomočjo Skupnosti znaša po stalnih cenah 4.006.722,83 €.
- Upoštevana je 3 % amortizacijska stopnja.
- 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 %³.
- Finančni popravki – iz ekonomske analize se izključijo posredni davki (DDV), tako da se je v navedenih postavkah ovrednotilo zmanjšanje investicijskih stroškov, obratovalnih stroškov ter prihodkov 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.

³ 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

- Ocena odhodkov:
 - stroški obratovanja parkirne hiše, ki vključujejo stroške upravljanja, vode, kanalizacije, elektrike, čiščenje, vzdrževanje in podobno so ocenjeni na 300,00 € z DDV na letni ravni za eno parkirno mesto⁴;
 - operativni stroški prevoznikov JPP ter stroški vzdrževanja in servisiranja javnega sistema izposoje koles so ocenjeni v višini 1,96 € z DDV na potnika⁵;

		Odhodek z DDV
Stroški obratovanja parkirne hiše	300 €/leto/pm	139.200,00 €
Operativni stroški	1,96 €/leto/potnika	183.934,24 €
Skupaj		323.134,24 €

- konec 15. leta obratovanja so potrebna investicijska vlaganja v ocenjeni višini 10 % vrednosti gradnje, kar znaša 612.262,89 €.
- Ocena prihodkov:
 - pri oceni prihodkov se je upoštevala 75 % zasedenost⁶ parkirne hiše med delavniki ter 10 % zasedenost med vikendi in prazniki s ceno parkiranja 3,00 €/dan.

	Št. dni	Št. pm	Cena z DDV	Zasedenost	Prihodek z DDV
Delavniki	255	464	3,00 €	75%	266.220,00 €
Vikendi in prazniki	110	464	3,00 €	10%	15.312,00 €
Skupaj	365	464			281.532,00 €

Za ta znesek, ki ga bodo uporabniki plačali se bodo lahko peljali z JPP ali pa si izposodili kolo iz javnega sistema izposoje koles, ko bo le ta vzpostavljen.

⁴ V Smernicah za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017, so v poglavju 6.2. navedeni stroški delovanja vozlišča P+R, in sicer po nemških priporočilih so stroški obratovanja med 150 € in 300 € na leto na parkirno mesto. Drugi viri poročajo o še večjem razponu med 150 – 450 €/leto/PM. Za parkirno hišo P+R Sonce se ocenjujejo povprečni stroški v višini 300 €/leto/PM.

⁵ V letu 2019 je znašal strošek izvajanja avtobusnih prevozov po Koncesijski pogodbi o izvajanju izbrane gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju mestne občine Koper 1,96 € z DDV na prepeljanega potnika. V sklopu uvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti bo lokacija vključena tudi v omrežje javnih izposojevalnic mestnih koles. Po podatkih Public Bike System Feasibility Study so stroški vzdrževanja izposojevalnice koles, ne glede na širok razpon opcij, ki jih trg ponuja, in ne glede na velikosti mesta, ki se za takšne izposojevalnice odloči ter razvejanosti same mreže izposojevalnice, ocenjeni med 1.000 € in 1.600 € na kolo na leto. Nekateri viri ocenjujejo ta strošek na 2.500 € na kolo na leto (vir Ribnikar, 2015). Ker je v tem trenutku zelo težko oceniti kolikšen delež ljudi bo nadaljeval pot z JPP ter kolikšen delež ljudi si bo izposodilo kolo iz javnega sistema izposoje koles, se je pri operativnih stroških upošteval strošek 1,96 € na potnika.

⁶ V Smernicah za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017, so v poglavju 3.3. navedene ključne zahteve za uspešno vozlišče P+R, in sicer bi morala biti ciljna zasedenost na delovni dan nekje med 75% in 100%.

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

Neposredni stroški v času izvedbe: celotna ocenjena sedanja vrednost investicije brez davka na dodano vrednost.

Posredni stroški v času izvedbe: v okviru ocene projekta stroški za odpravo negativnih vplivov niso zajeti, saj jih predmetna investicija ne povzroča (po načelu onesnaževalec plača).

Posredne koristi: Vsaka družbeno koristna investicija ustvarja tudi družbeno-ekonomske učinke, ki pomembno vplivajo na blaginjo celotne družbe. Nekatere družbeno-ekonomske koristi lahko ocenimo 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 lahko ugotovimo ali je projekt sprejemljiv tudi z družbenega vidika.

Iz naslova predmetne investicije se ugotavlja sledeče koristi, ki se jih lahko finančno ovrednoti:

- učinek multiplikatorja,
- zmanjšanje porabe goriva,
- zmanjšanje eksternih stroškov.

Učinek multiplikatorja

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 multiplikatorje⁷. 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 gradbeništva⁸ 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

⁷ Multiplikator je število, ki pove za koliko enot se poveča output, če se nalože povečajo za enoto.

⁸ V konkretnem primeru gre za gradnjo nestanovanjskih stavb vseh vrst – šifra dejavnosti 41.200.

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 gradbeništva 1,9580. 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.

Na tej osnovi zgoraj navedenega se ocenjuje pozitivne ekonomske učinke nove investicije na 12.660.980,21 € 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.

Zmanjšanje porabe goriva

Ob izračunu ocene konkurenčnosti (poglavje 3.1.7) se je izračunal tudi prispevek vozlišča k zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebnimi motornimi vozili in s tem k izboljšanju kakovosti zraka v mestih, in sicer naj bi se z izvedbo investicije privarčevalo 493 potniških km na dan oziroma 125.715⁹ km na leto.. Povprečen avtomobil z vožnjo po mestu porabi 6 litrov bencina/100 km, kar pomeni da znaša prihranek pri gorivu 7.542,90 litrov na leto, preračunano v EUR 7.542,90 € na leto (cena neosvinčenega bencina trenutno stane 1,00 €/liter).

Zmanjšanje eksternih stroškov

Osnovni namen predmetne investicije je med drugim zmanjšati uporabo in s tem število osebnih avtomobilov v mestnem središču s tem pa zmanjšanje eksternih stroškov, ki jih povzroča pretirana osebna motorizirana mobilnost posameznikom in družbi. Neželeni zunanji stroški obsegajo stroške emisij različnih polutantov, stroške hrupa, zastojev, nesreč itd. Omenjene kategorije negativno učinkujejo na okolje in se jih prepozna na lokalni, regionalni in na globalni ravni in to takoj ali pa postanejo posledice vidne po določenem času.

⁹ Upoštevani so samo delavniki (255 dni).

Tabela 35: Negativni učinki prometa

Prometne nesreče	Ekonomska škoda Zdravstvene težave
Zvočne emisije	Zdravstveni problemi Stres Neudobno okolje za življenje
Emisije škodljivih vplivov	Onesnaženje zraka Zdravstveni problemi
Zastoji	Izguba časa Direktna ovira za nekatere vrste transporta Stres Ekonomska škoda Zmanjšana mobilnost
Klimatske spremembe	Spreminjanje podnebja

Vir: Zupan, 2010.

Vrednost teh negativnih stroškov se ocenjuje med 0,12 €/km do 0,24 €/km.¹⁰

Ocenjeni prihranki eksternih stroškov tako znašajo 22.628,70 €¹¹ na letni ravni.

¹⁰ Vir: Tadej Zupan: Eksterni stroški cestnega prometa in njegovo zmanjševanje s pomočjo inteligentnih transportnih sistemov, 2010.

¹¹ Izračunano na sledeč način: 493 km (prihranjenih km na dan) x 0,18 € (povprečna vrednost negativnih stroškov) x 255 (delovni dnevi).

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

13.2 Finančna analiza

Tabela 36: Finančna analiza brez pomoči Skupnosti

LETO		Strošek investicije	Prihodki	Odhodki	Finančni učinek	Ostane vrednosti	Finančni tok	Diskontni faktor	Diskontirani finančni tok
LETO 0	2019	25.231,72 €					-25.231,72 €	1,000000	- 25.231,72 €
LETO 1	2020	224.145,08 €					-224.145,08 €	0,961538	- 215.524,12 €
LETO 2	2021	4.335.698,66 €					-4.335.698,66 €	0,924556	- 4.008.597,13 €
LETO 3	2022	1.881.206,57 €	211.149,00 €	242.350,68 €	-31.201,68 €		-1.912.408,25 €	0,888996	- 1.700.123,97 €
LETO 4	2023		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,854804	- 35.561,77 €
LETO 5	2024		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,821927	- 34.194,01 €
LETO 6	2025		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,790315	- 32.878,85 €
LETO 7	2026		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,759918	- 31.614,28 €
LETO 8	2027		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,730690	- 30.398,35 €
LETO 9	2028		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,702587	- 29.229,18 €
LETO 10	2029		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,675564	- 28.104,98 €
LETO 11	2030		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,649581	- 27.024,02 €
LETO 12	2031		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,624597	- 25.984,64 €
LETO 13	2032		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,600574	- 24.985,23 €
LETO 14	2033		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,577475	- 24.024,26 €
LETO 15	2034		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,555265	- 23.100,25 €
LETO 16	2035		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,533908	- 22.211,78 €
LETO 17	2036		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,513373	- 21.357,48 €
LETO 18	2037	612.262,89 €	281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-653.865,13 €	0,493628	- 322.766,22 €
LETO 19	2038		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,474642	- 19.746,19 €
LETO 20	2039		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,456387	- 18.986,72 €
LETO 21	2040		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,438834	- 18.256,46 €
LETO 22	2041		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,421955	- 17.554,29 €
LETO 23	2042		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,405726	- 16.879,12 €
LETO 24	2043		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,390121	- 16.229,93 €
LETO 25	2044		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €	2.536.732,23 €	2.495.129,99 €	0,375117	935.965,18 €
Interna stopnja donosa									-5,93 %
Neto sedanja vrednost									-5.834.599,76 €
Relativna neto sedanja vrednost									-0,99

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 – 5.834.599,76 €. Finančna relativna neto sedanja vrednost investicije je negativna in znaša – 0,99.

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

Parkirna hiša P+R Sonce

Tabela 37: Finančna analiza s pomočjo Skupnosti

LETO		Strošek investicije	Prihodki	Odhodki	Finančni učinek	Ostanek vrednosti	Finančni tok	Diskontni faktor	Diskontirani finančni tok
LETO 0	2019	25.231,72 €					-25.231,72 €	1,000000	- 25.231,72 €
LETO 1	2020	224.145,08 €					-224.145,08 €	0,961538	- 215.524,12 €
LETO 2	2021	1.876.139,46 €					-1.876.139,46 €	0,924556	- 1.734.596,39 €
LETO 3	2022	1.881.206,57 €	211.149,00 €	242.350,68 €	-31.201,68 €		-1.912.408,25 €	0,888996	- 1.700.123,97 €
LETO 4	2023		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,854804	- 35.561,77 €
LETO 5	2024		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,821927	- 34.194,01 €
LETO 6	2025		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,790315	- 32.878,85 €
LETO 7	2026		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,759918	- 31.614,28 €
LETO 8	2027		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,730690	- 30.398,35 €
LETO 9	2028		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,702587	- 29.229,18 €
LETO 10	2029		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,675564	- 28.104,98 €
LETO 11	2030		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,649581	- 27.024,02 €
LETO 12	2031		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,624597	- 25.984,64 €
LETO 13	2032		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,600574	- 24.985,23 €
LETO 14	2033		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,577475	- 24.024,26 €
LETO 15	2034		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,555265	- 23.100,25 €
LETO 16	2035		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,533908	- 22.211,78 €
LETO 17	2036		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,513373	- 21.357,48 €
LETO 18	2037	612.262,89 €	281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-653.865,13 €	0,493628	- 322.766,22 €
LETO 19	2038		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,474642	- 19.746,19 €
LETO 20	2039		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,456387	- 18.986,72 €
LETO 21	2040		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,438834	- 18.256,46 €
LETO 22	2041		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,421955	- 17.554,29 €
LETO 23	2042		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,405726	- 16.879,12 €
LETO 24	2043		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €		-41.602,24 €	0,390121	- 16.229,93 €
LETO 25	2044		281.532,00 €	323.134,24 €	-41.602,24 €	2.536.732,23 €	2.495.129,99 €	0,375117	935.965,18 €
Interna stopnja donosa									-4,32%
Neto sedanja vrednost									-3.560.599,02 €
Relativna neto sedanja vrednost									-0,98

Tudi v primeru pomoči Skupnosti, predpisana diskontna stopnja 4 % ni presežena pri letnem finančnem toku. Pri takem letnem finančnem toku znaša neto sedanja vrednost -3.560.599,02 € ter relativna neto sedanja vrednost – 0,98.

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

Parkirna hiša P+R Sonce

13.3 Ekonomska analiza

Tabela 38: Ekonomska analiza projekta

LETO		Strošek investicije	Prihodki	Odhodki	Finančni učinek	Družbena korist	Ostanek vrednosti	Ekonomski tok	Diskontni faktor	Diskontirani ekonomski tok
LETO 0	2019	23.253,04 €						-23.253,04 €	1,000000	- 23.253,04 €
LETO 1	2020	224.145,08 €						-224.145,08 €	0,952381	- 213.471,50 €
LETO 2	2021	4.335.698,66 €						-4.335.698,66 €	0,907029	- 3.932.606,50 €
LETO 3	2022	1.881.206,57 €	173.072,95 €	211.556,13 €	-38.483,18 €	454.253,03 €		-1.465.436,72 €	0,863838	- 1.265.899,34 €
LETO 4	2023		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,822702	456.073,18 €
LETO 5	2024		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,783526	434.355,41 €
LETO 6	2025		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,746215	413.671,82 €
LETO 7	2026		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,710681	393.973,16 €
LETO 8	2027		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,676839	375.212,53 €
LETO 9	2028		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,644609	357.345,27 €
LETO 10	2029		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,613913	340.328,83 €
LETO 11	2030		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,584679	324.122,69 €
LETO 12	2031		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,556837	308.688,28 €
LETO 13	2032		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,530321	293.988,84 €
LETO 14	2033		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,505068	279.989,37 €
LETO 15	2034		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,481017	266.656,54 €
LETO 16	2035		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,458112	253.958,61 €
LETO 17	2036		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,436297	241.865,34 €
LETO 18	2037	612.262,89 €	230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		-57.903,09 €	0,415521	- 24.059,93 €
LETO 19	2038		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,395734	219.379,00 €
LETO 20	2039		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,376889	208.932,38 €
LETO 21	2040		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,358942	198.983,22 €
LETO 22	2041		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,341850	189.507,83 €
LETO 23	2042		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,325571	180.483,64 €
LETO 24	2043		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €		554.359,80 €	0,310068	171.889,18 €
LETO 25	2044		230.763,93 €	282.074,84 €	-51.310,90 €	605.670,70 €	2.536.104,00 €	3.090.463,80 €	0,295303	912.622,53 €
Interna stopnja donosa										7,15 %
Neto sedanja vrednost										1.362.737,34 €
Relativna neto sedanja vrednost										0,24
Diskontirano razmerje med koristi in stroški										1,14
Enostavna vračilna doba										9,33
Diskontirana doba vračanja										17,20

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 7,15 %, neto sedanja vrednost 1.362.737,34 € ter relativna neto sedanja vrednost 0,24, z enostavno vračilno dobo 9,33 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,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema,
- z razvojem čistih in trajnostnih oblik prevoza povečanje atraktivnosti urbanih območij,
- zmanjšanje števila osebnih vozil, ki obremenjujejo ulice in ceste ter z zmanjšanjem izpustov in hrupa dvig kvalitete bivanja,
- razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe, s čemer bi se 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 in 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 39: 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 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

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

		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.

Tabela 40: 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 zaščiteno 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).

Tabela 41: Analiza občutljivosti finančne analize

	FINANČNA ANALIZA					
	FAKTOR STROŠKOV	FAKTOR SPREMEMBE KORISTI	NETO SEDANJA VREDNOST	INTERNA STOPNJA DONOSA	SPREMEMBA NETO SEDANJE VREDNOSTI v %	SPREMEMBA INTERNE STOPNJE DONOSA v %
1	0%	0%	-5.834.599,76 €	-5,93%	0,00	0,00
2	1%	0%	-5.938.099,39 €	-6,06%	-1,77	-2,18
3	0%	-1%	-5.872.645,25 €	-6,01%	-0,65	-1,29
4	+5 %	0%	-6.352.097,95 €	-6,57%	-8,87	-10,80
5	+10 %	0%	-6.869.596,15 €	-7,19%	-17,74	-21,35
6	0 %	-5 %	-6.024.827,21 €	-6,31%	-3,26	-6,50
7	0 %	-10 %	-6.215.054,67 €	-6,70%	-6,52	-13,08
8	+5%	-5 %	-6.542.325,41 €	-6,95%	-12,13	-17,29
9	+10%	-10 %	-7.250.051,07 €	-7,97%	-24,26	-34,41

Iz tabele 41 je razvidno, da je v okviru variante "z" investicijo, investicija finančno neupravičena v vseh predstavljenih predpostavkah.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

Najbolj značilen vpliv na spremembo finančne neto sedanje vrednosti ima vpliv sprememba stroškov, saj se v primeru povečanja stroškov za 1 %, finančna neto sedanja vrednost zmanjša za 1,77 %, zato je potrebno tej spremenljivki v času načrtovanja posvetiti posebno pozornost oz. uvesti ukrepe, ki bodo v največji možni meri lahko preprečili to spremembo.

Tabela 42: Analiza občutljivosti ekonomske analize

	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%	1.362.737,34 €	7,15%	0,00	0,00
2	1%	0%	1.270.715,25 €	6,99%	-6,75	-2,21
3	0%	-1%	1.262.209,82 €	6,99%	-7,38	-2,17
4	+5 %	0%	902.626,90 €	6,38%	-33,76	-10,76
5	+10 %	0%	442.516,46 €	5,65%	-67,53	-20,86
6	0 %	-5 %	860.099,73 €	6,37%	-36,88	-10,91
7	0 %	-10 %	357.462,12 €	5,57%	-73,77	-22,01
8	+5%	-5 %	399.989,29 €	5,62%	-70,65	-21,41
9	+10%	-10 %	-562.758,76 €	4,15%	-141,30	-41,91

Iz tabele 42 je razvidno, da je v okviru variante "z" investicijo, investicija ekonomsko upravičena v vseh predstavljenih predpostavkah, razen v primeru povečanja stroškov za 10 % ob hkratnem znižanju koristi za 10 %.

Najbolj značilen vpliv na spremembo ekonomske neto sedanje vrednosti ima vpliv sprememba koristi, saj se v primeru zmanjšanja koristi za 1 %, ekonomska neto sedanja vrednost zmanjša za 7,38 %, zato je potrebno tej spremenljivki pri obratovanja posvetiti posebno pozornost oz. uvesti ukrepe, ki bodo v največji možni meri lahko preprečili to spremembo.

Prav tako so kritična spremenljivka stroški, saj se v primeru povečanja stroškov za 1 %, ekonomska neto sedanja vrednost zmanjša za 6,75 %, zato je potrebno tudi tej spremenljivki v času načrtovanja posvetiti posebno pozornost oz. uvesti ukrepe, ki bodo v največji možni meri lahko preprečili to spremembo.

INVESTICIJSKI PROGRAM

Parkirna hiša P+R Sonce

15 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Tabela 43: Zbirni prikaz rezultatov

Vrednost investicije po stalnih cenah	6.466.282,03 €
Od tega upravičeni stroški	4.970.174,41 €
Od tega neupravičeni stroški	1.496.107,62 €
Viri financiranja po stalnih cenah	
Mestna občina Koper	3.391.833,03 €
CTN	3.074.449,00 €
<i>ESRR (80 %)</i>	<i>2.459.559,20 €</i>
<i>Sredstva SLO udeležba (20 %)</i>	<i>614.889,80 €</i>
Vrednost investicije po tekočih cenah	6.581.609,59 €
Od tega upravičeni stroški	4.971.908,34 €
Od tega neupravičeni stroški	1.609.701,25 €
Viri financiranja po tekočih cenah	
Mestna občina Koper	3.507.160,59 €
CTN	3.074.449,00 €
<i>ESRR (80 %)</i>	<i>2.459.559,20 €</i>
<i>Sredstva SLO udeležba (20 %)</i>	<i>614.889,80 €</i>

KAZALNIKI	Kazalniki brez pomoči Skupnosti	Kazalniki s pomočjo Skupnosti
Finančna merila		
Neto sedanja vrednost	-5.834.599,76 €	-3.560.599,02 €
Interna stopnja donosa	-5,93%	-4,32%
Relativna neto sedanja vrednost	-0,99	-0,98
Enostavna vračilna doba	-	-
Diskontirana vračilna doba	-	-
Ekonomska merila		
Neto sedanja vrednost	1.362.737,34 €	
Interna stopnja donosa	7,15%	
Relativna neto sedanja vrednost	0,24	
Diskontirano razmerje med koristi in stroški	1,14	
Enostavna vračilna doba	9,33	
Diskontirana vračilna doba	17,20	

Glavni rezultat investicije

Glavni rezultat investicije je zgrajena parkirna hiša P+R Sonce s 464 parkirnimi mesti.

Skupna vrednost investicije

Skupna ocenjena vrednost investicije znaša po stalnih cenah 6.466.282,03 € oziroma po tekočih cenah 6.581.609,59 €.

Viri investicije

Viri za financiranje investicije so sredstva iz mehanizma CTN v višini 3.074.449,00 € pri čemer je v nepovratnih sredstvih 80 % sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj (2.459.559,20 €) in 20 % sredstev SLO udeležbe (614.889,80 €). Preostala sredstva v višini 3.391.833,03 € po stalnih cenah oziroma 3.507.160,59 € po tekočih cenah bo zagotovila Mestna občina Koper.

Finančna analiza

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

- finančna interna stopnja donosa investicije ne presega predpisano diskontno stopnjo 4 %, temu ustrezno je finančna neto sedanja vrednost pri 4 %-ni diskontni stopnji negativna in znaša – 5.834.599,76 €, negativna je tudi finančna relativna neto sedanja vrednost, ki znaša - 0,99.

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 – 3.560.599,02 €, negativna je tudi finančna relativna neto sedanja vrednost, ki znaša -0,98.

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 1.362.737,34 € pri 5 %-nem diskontnem faktorju in 25 letnem ekonomskem obdobju,
- ekonomska interna stopnja donosnosti znaša 7,15 %,
- ekonomsko gledano se investicija povrne v 9,33 letih,
- ekonomska relativna neto sedanja vrednost znaša 0,24.

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:

- zmanjšanje obsega cestnega prometa;
- povečanje uporabe javnega potniškega prometa;
- zmanjšanje prometne obremenitve in posledično zmanjšanje izpustov CO₂ in drugih toplogrednih plinov ter onesnaževal zraka;
- zmanjšanje števila parkiranih avtomobilov na javnih površinah;
- zmanjšanje obsega poti opravljenega z osebnimi avtomobili;
- zagotavljanje varne poti v službo, šolo;
- pestrejša izbira potovalnih načinov;
- ohranjanje in krepitev zdravja;
- zagotavljanje višjega življenjskega standarda;
- povečanje kakovosti bivanja v občini;
- urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal;
- prenova in revitalizacija degradiranih urbanih območij;
- varno in prijetno okolje;
- življenje v mestu – stalni prebivalci, uporabniki in obiskovalci;
- dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal.