

Mobilna povezava Koper

Mobilna povezava med Žusterno in Markovcem v Kopru

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Investitor:
MESTNA OBČINA KOPER

Izdelovalec:
CASTIS d.o.o.

Maj 2025

Vrsta
investicijske
dokumentacije

**DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA
PROJEKTA**

Kratek naziv
projekta

MOBILNA POVEZAVA KOPER

Dolg naziv
projekta

**MOBILNA POVEZAVA MED ŽUSTERNO IN
MARKOVCEM V KOPRU**

Izvajalec

CASTIS d.o.o., Reboljeva ulica 23, SI 1236 Trzin

Investitor

MESTNA OBČINA KOPER, Verdijeva ulica 10, SI 6000 Koper

Kazalo vsebine

1	NAVEDBA INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE	3
1.1	Opredelitev investitorja	3
1.2	Strokovni delavci oz. službe odgovorne za nadzor nad pripravo dokumentacije	3
1.3	Izdelovalec dokumenta identifikacije investicijskega projekta	4
1.4	Bodoči izvajalec občinske gospodarske javne službe	4
1.5	Datum izdelave DIIP	4
2	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	5
2.1	Osnovni podatki o investitorju	5
2.1.1	<i>Demografski in drugi osnovni podatki</i>	5
2.1.2	<i>Gospodarski vidik</i>	6
2.2	Območje izvajanja trajnostne urbane strategije	7
2.3	Obstoječe stanje.....	8
2.3.1	<i>Obstoječe stanje kolesarskih povezave in infrastrukture za pešce v Mestni občini Koper</i>	8
2.4	Temeljni razlogi za investicijsko namero.....	9
3	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	11
3.1	Cilji projekta	11
3.2	Zakonodaja, ki ureja predmetno področje.....	12
4	OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI »BREZ« INVESTICIJE IN ALI MINIMALNO ALTERNATIVO	18
4.1	Minimalna varianta ali varianta »brez« investicije	18
4.2	Varianta »z« investicijo	18
4.3	Izbor optimalne variante.....	22
5	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANO POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE (NEUPRAVIČENE) STROŠKE IN NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI	23
5.1	Opredelitev vrste investicije.....	23
5.2	Investicijska vrednost po stalnih cenah	23
5.3	Ocena investicijskih stroškov v tekočih cenah	24
5.4	Investicijska vrednost deljena na upravičene in ostale stroške	24
6	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO, SKUPAJ Z INFORMACIJO O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI OZIROMA EKONOMSKI UPRAVIČENOSTI PROJEKTA.....	28
6.1	Predhodne idejne rešitve in študije	28
6.2	Lokacija.....	28
6.3	Terminski plan izvedbe investicije.....	30
6.4	Pomembnejši vplivi investicije na okolje.....	30
6.4.1	<i>Opis pričakovanih vplivov objekta na neposredno okolico z navedbo ustreznih ukrepov</i>	31
6.5	Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo.....	33
6.5.1	<i>Tehnična zmogljivost</i>	33
6.5.2	<i>Pravna zmogljivost</i>	34
6.5.3	<i>Finančna zmogljivost investitorja – Mestna občina Koper</i>	34
6.5.4	<i>Uspešno realizirani projekti</i>	34
6.6	Predvideni viri financiranja in drugi možni resursi	35
6.6.1	<i>Višina sofinanciranja</i>	35

6.6.2	Obdobje upravičenosti	36
6.7	Ekonomska upravičenost projekta oz. pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti	37
7	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM	38
7.1	Potrebna investicijska dokumentacija	38

Seznam slik

Slika 2.1:	Umestitev Mestne občine Koper v prostor	5
Slika 2.2:	Gibanje števila prebivalcev	6
Slika 2.3:	Meje urbanega območja TUS	7
Slika 3.1:	Prednostna razvojna območja	14
Slika 4.1:	Ureditev kolesarske povezave	21
Slika 6.1:	Umestitev v prostor	29
Slika 6.2:	Predvideni viri financiranja	37

Seznam tabel

Tabela 2.1:	Gibanje prebivalstva v obdobju 2016 – 2024	5
Tabela 3.1:	Kazalnik rezultatov	12
Tabela 3.2:	Kazalnik učinka	12
Tabela 4.1:	Terminski plan	20
Tabela 5.1:	Določitev vrste investicije	23
Tabela 5.2:	Investicijska vrednost po stalnih cenah (EUR)	24
Tabela 5.3:	Investicijska vrednost po tekočih cenah (v EUR)	24
Tabela 5.4:	Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – stalne cene	26
Tabela 5.5:	Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – tekoče cene	27
Tabela 6.1:	Terminski plan	30
Tabela 6.2:	Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenimi nepovračljivim DDV	36

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

1.1 Opredelitev investitorja



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTA DI CAPODISTRIA

Investitor:
Naslov:
Telefon:
E-mail:
Odgovorna oseba:

MESTNA OBČINA KOPER
Verdijeva ulica 10, SI- 6000 Koper
+386 (0)5 664 61 00
obcina@koper.si
Aleš Bržan, župan

Podpis odgovorne osebe:

Žig:

1.2 Strokovni delavci oz. službe odgovorne za nadzor nad pripravo dokumentacije

Organizacija odgovorna za vodenje in koordinacijo projekta:

Naslov:

Telefon:

E-mail:

Odgovorna oseba:

MESTNA OBČINA KOPER

Verdijeva ulica 10, SI- 6000 Koper

+386 (0)5 664 61 00

obcina@koper.si

Petar Ziraldo, vodja službe za investicije

Podpis odgovorne osebe:

Žig:

1.3 Izdelovalec dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Izdelovalec DIIP:	CASTIS d.o.o.
Naslov:	Reboljeva ulica 23, SI 1236 Trzin
Telefon:	+386 40 831 196
E-mail:	janez.krumpak@gmail.com
Odgovorna oseba:	Janez Krumpak , direktor

Podpis izdelovalca dokumenta:



Žig:



1.4 Bodoči upravljavec

Bodoči upravljavec:	MESTNA OBČINA KOPER
Naslov:	Verdijeva ulica 10, SI- 6000 Koper
Telefon:	+386 (0)5 664 61 00
E-mail:	obcina@koper.si
Odgovorna oseba:	Rafko Klinar , vodja urada za gospodarske javne službe, okolje in promet

Podpis odgovorne osebe:

Žig:

1.5 Datum izdelave DIIP

Datum izdelave DIIP: Maj 2025

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

2.1 Osnovni podatki o investitorju

Površina:	303,2 km ²
Število naselij:	104
Število prebivalcev:	54.252 (2024, SURS)
Število gospodinjstev:	21.065 (2021, SURS)
Gostota poselitve:	179 prebivalcev na km ²

Mestna občina Koper je del obalno-kraške statistične regije. Meri 303,2 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 7. mesto.

Slika 2.1: Umestitev Mestne občine Koper v prostor



Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Mestna_ob%C4%8Dina_Koper

2.1.1 Demografski in drugi osnovni podatki

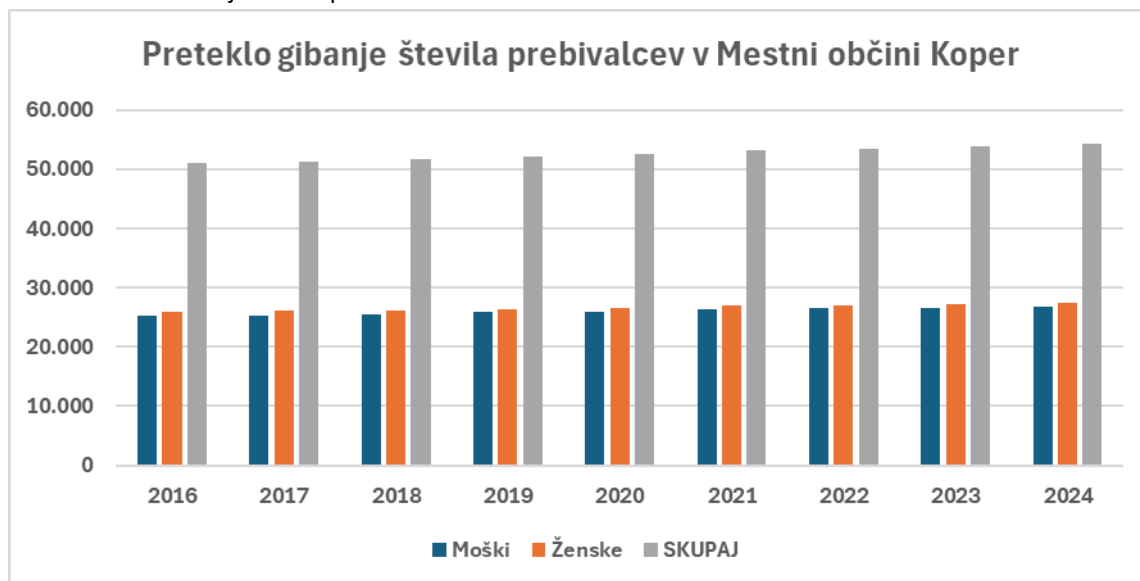
Na začetku leta 2024 je imela Mestna občina Koper 54.252 prebivalcev (od tega 26.851 moških in 27.401 žensk). Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 179 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu večja kot znaša povprečje v državi (104 prebivalca na km²).

Iz preučevanih podatkov je ugotovljeno, da se je v obdobju 2016-2024 prebivalstvo v Mestni občini Koper v povprečju povečevalo za 0,76% letno.

Tabela 2.1: Gibanje prebivalstva v obdobju 2016 – 2024

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Povp. rast
Moški	25.191	25.259	25.560	25.846	26.027	26.367	26.488	26.663	26.851	0,80%
Ženske	25.854	26.102	26.234	26.388	26.603	26.925	26.974	27.212	27.401	0,73%
SKUPAJ	51.045	51.361	51.794	52.234	52.630	53.292	53.462	53.875	54.252	0,76%

Vir: SURS

Slika 2.2: Gibanje števila prebivalcev

V letu 2023 je bilo število živorojenih nižje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu negativen, znašal je -2,7 (v Sloveniji -2,1). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo nižje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej pozitiven, znašal je 9,7. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil pozitiven, znašal je 7 (v Sloveniji 3,3).

Povprečna starost občanov je bila 44,6 let in tako višja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,1 leta).

V občini je delovalo 24 vrtcev, obiskovalo pa jih je 1.961 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1-5 let, jih je bilo 82% vključenih v vrtec, kar je manj kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (83%). V tamkajšnjih osnovnih šolah se je v šolskem letu 2023/2024 izobraževalo približno 4.920 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 1.920 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo 31 študentov in 6 diplomantov; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 38 študentov in 8 diplomantov.

Med osebami v starosti 15 let–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 70% zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), to je več od slovenskega povprečja (69%).

Med 1.000 prebivalci občine jih je 608 imelo osebni avtomobil. Ta je bil star povprečno 11 let.

2.1.2 Gospodarski vidik

Glede na zadnje dostopne podatke Statističnega urada RS je v letu 2023 v Mestni občini Koper delovalo 7.005 podjetij s 24.809 zaposlenimi osebami. Podjetja so ustvarila prihodek v višini 5.054 mio EUR.

Število delovno aktivnega prebivalstva v Mestni občini Koper je ob koncu leta 2024 znašalo 25.095, od tega je bilo 22.726 zaposlenih oseb in 2.369 samozaposlenih oseb. Glede na isto obdobje v letu 2023 je bilo v letu 2024 za 0,25% več delovno aktivnega prebivalstva.

Turizem je v Mestni občini Koper dobro razvit, saj so prenočitvene zmogljivosti v letu 2024 znašale 6.307 ležišč. V letu 2024 je bilo zabeleženih 128.922 prihodov in 370.848 prenočitev turistov.

Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto in neto znesku za približno 2% višja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji.

2.2 Območje izvajanja trajnostne urbane strategije

Območje izvajanja TUS Koper je opredeljeno kot jedrno mestno območje, ki je določeno z mejo območja naselja Koper, privzeto po formalni meji Registra prostorskih enot (SURS, 2020) in funkcionalno urbano območje (FUO), ki ga opredeljujejo gravitacijski vplivi mesta.

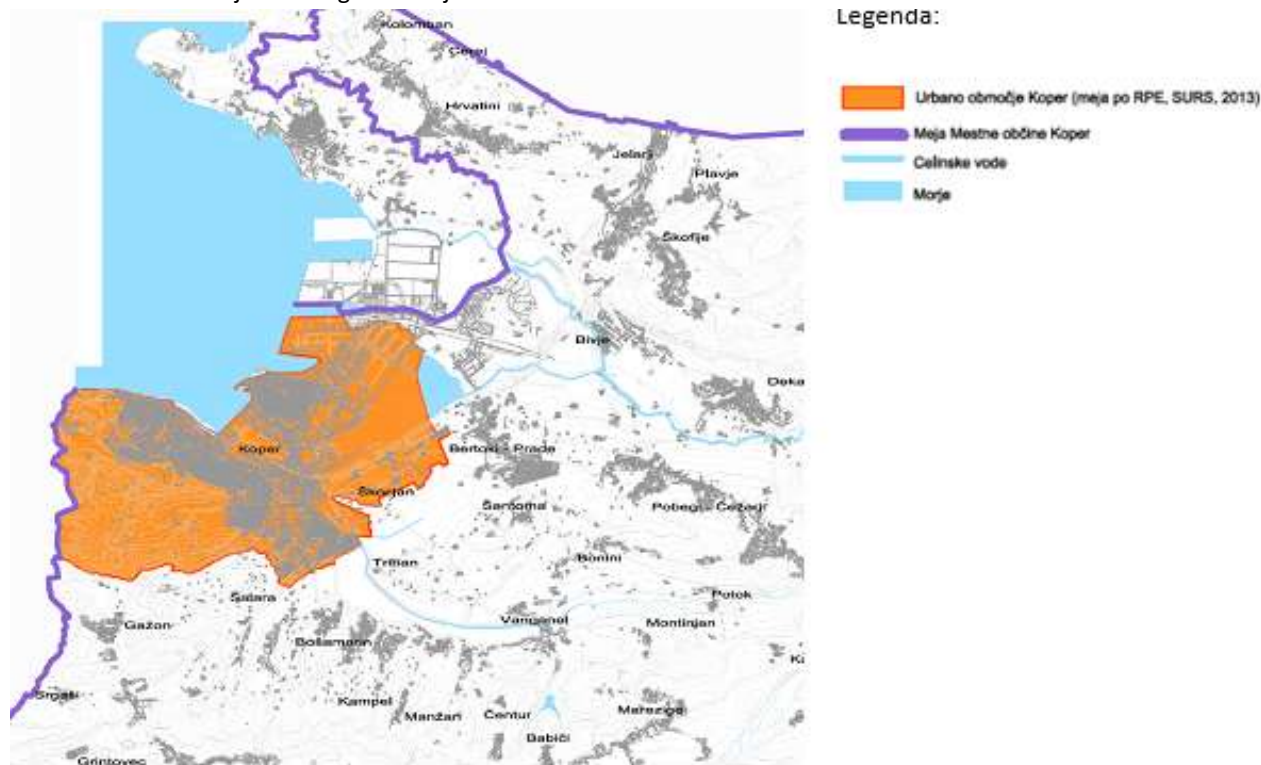
FUO je gospodarska, ekonomska enota; območje, ki je sestavljeno iz mesta kot središča, navezovalnih mest (upoštevajoč slovenski policentrični urbani sistem) in gravitirajočega območja, ki je funkcionalno povezano s središčem. FUO bo fleksibilno opredeljeno na izvedbeni ravni projektov (INTUS) za vsak posamezni projekt oziroma ukrep, upoštevajoč specifične razvojne izzive in cilje, koriščenje potencialov in načrtovane oziroma predvidene učinke.

FUO znotraj teritorija Mestne občine Koper poleg jedrnega območja obsega še primestni pas in podeželsko zaledje občine, dejansko pa presega tudi teritorialne okvirje Mestne občine Koper, zlasti na področju trajnostne mobilnosti, okoljskih in infrastrukturnih projektov ipd..

Znotraj urbanega območja Koper kakor tudi v okviru FUO se bodo načrtovali in izvajali ukrepi za podporo ciljev vseh petih politik evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027.

V jedrnem mestnem območju živi slaba polovica Mestne občine Koper. Skupno na območju urbane in suburbane koncentracije, ki zavzema 20 % površine občine, živi 89 % prebivalcev Mestne občine Koper.

Slika 2.3: Meje urbanega območja TUS



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.

2.3 Obstoječe stanje

V Sloveniji imamo veliko lokalnih cest z malo prometa, po katerih je možno relativno varno kolesariti. Ravno zato je kolesarstvo kot oblika rekreacije zelo priljubljena. Po številu prodanih koles na prebivalca je Slovenija že več let na prvem mestu v EU.

Uporaba kolesa pa v zadnjih letih raste tudi za potrebe dnevne mobilnosti. Mesta postajajo vedno bolj trajnostno naravnana in spodbujajo tudi trajnostne oblike mobilnosti, ki omogočajo višjo kvaliteto bivanja za svoje prebivalce (boljši zrak, manj hrupa, ni zastojev). Vendar je umeščanje kolesarske infrastrukture (pa naj si gre za rekonstrukcijo obstoječe infrastrukture ali gradnjo nove) v urbana območja, kjer je že definirana raba prostora, prilagojeno na prostorske razmere in se razlikuje od gradnje nove infrastrukture izven območij zgoščene poselitve.

Izboljšanje infrastrukture je eden prvih korakov za povečanje obsega kolesarjenja v mestih in njihovem zaledju. Največji izziv predstavlja nenačrten pristop h gradnji primerne infrastrukture ter nestrateško izvajanje le posamičnih ločenih in nepovezanih projektov.

2.3.1 Obstoječe stanje kolesarskih povezave in infrastrukture za pešce v Mestni občini Koper

Kolesarske povezave

Klimatske značilnosti in strateška pozicija Mestne občine Koper omogočata možnost za uspešen razvoj kolesarstva v občini. V zadnjih letih so bile za razvoj kolesarskega omrežja izdelane številne idejne zasnove in študije, postopoma se je urejalo in gradilo kolesarsko infrastrukturo v občini.

V 10-letnem obdobju se je dolžina kolesarskih poti v občini potrojila. Osnovna kolesarska infrastruktura mesta se ureja in se dograjuje. Kolesarji spadajo v eno izmed bolj ranljivih skupin udeležencev v prometu predvsem zaradi večjega tveganja za nastanek telesnih poškodb.

Kolesarjenje je vsak dan bolj prepoznano kot trajnostna oblika prometa in tudi rekreacije, zato je razvoj tega prometnega transporta pomemben za Mestno občino Koper. Po mnenju občanov bi namreč več ljudi uporabljalo kolo kot prevozno sredstvo, če bi bil promet in kolesarska infrastruktura v Kopru ustrezneje povezana in varnejša za njene uporabnike.

Infrastruktura za pešce

V zadnjih letih je bila infrastruktura namenjena pešcem v mestu Koper nadgrajevana. Posebna pozornost se namenja infrastrukturnim ukrepom, ki skrbijo za večjo varnost pešcev. V Kopru so za zagotavljanje večje varnosti pešcev prisotni sistemski (območje umirjenega prometa, območje za pešce, zapore cest, enosmerne ceste ipd.) in regulativni (prometna signalizacija) ukrepi oziroma tehnične rešitve, naprave za umirjanje prometa (opozorilne naprave, optične zavore) in fizične ovire (grbine, ploščadi), kot najostrejši ukrepi za umirjanje prometa.

S kombinacijo fizičnih ukrepov za znižanje hitrosti motornih vozil in ukrepov, ki spreminjajo obnašanje voznikov, se želi izboljšati pogoje za nemotoriziran promet, povečati prometno varnost in izboljšati kvaliteto bivalnega okolja. Na določenih delih, predvsem ob glavnih prometnih koridorjih so peščeve površine manj prijazne. Pešci so izpostavljeni onesnaženemu zraku ob prometnih cestah, v topli polovici leta pa izpostavljeni neposrednemu sončnemu sevanju.

Območje razširjenega mestnega središča Kopra v merilu in kontekstu širšega urbanega območja mesta Koper predstavlja obsežno urbano območje, kjer so zgoščeni raznoliki urbani programi in vsebine kot pomembni generatorji notranjega mestnega prometa, kakor tudi usmerjenih in intenzivnih tokov iz širšega gravitacijskega zaledja. Poleg tega je območje razširjenega mestnega središča prehodno območje, ki obdaja historično mestno jedro in ga povezuje z drugimi mestnimi predeli in preko katerega se napaja in navezuje na omrežje dostopnih komunikacij in prometnih koridorjev.

Območje razširjenega mestnega središča ima vzpostavljeno mrežo mestnih vpadnic in povezovalnih cest, ki koncentrično in žarkasto napajajo območje. Istrska cesta je pomembna mestna cesta in vpadnica v mesto iz smeri Markovca-Žusterne in Izole.

Neposredno ob Istrski cesti poteka daljinska kolesarska povezava Parencana, ob njej pa delno ločeno, delno v mešanem profilu še pešpot. Na Parencano se v vozlišču na južni strani obstoječega mostu čez Badaševico navezuje glavna kolesarska povezava, ki vodi ob Piranski cesti do mesta.

2.4 Temeljni razlogi za investicijsko namero

Območje predmetne investicije leži v pobočju klifa in na delu obalne izravnave med Semedelo in Žusterno. Na severu območje zamejuje obalna promenada in kolesarska steza, na zahodu zazidava Žusterna, na vzhodu območje prometne infrastrukture ceste Koper - Žusterna in vstopnega portala predora Markovec, proti jugu pa se navezuje na park in parkirišče ob Ulici Vena Piona in s kolesarsko povezavo dalje do krožnega križišča na Ulici Vena Piona, kjer se kolesarska povezava naveže na obstoječo kolesarsko infrastrukturo. V prihodnje je predvidena ureditev kolesarske povezave tudi dalje po Markovem hribu. Zaradi višinske razlike med spalnim delom mesta in mestnim središčem je težko vzpostaviti kolesarsko in pešpot ter spodbuditi prebivalce k uporabi bolj trajnostno naravnanih oblik mobilnosti. Premostitev z dvigalom bo omogočila vzpostavitev nove in funkcionalno prijaznejše povezave med Markovim hribom, Semedelo in obalnim območjem z mestnim središčem. Olajšala bo vsakodnevne migracije med stanovanjskimi soseskami in mestnim središčem ter pomembno prispevala k trajnostni mobilnosti v mestu. Z realizacijo načrtovane ureditve se bodo spodbudile intenzivnejše notranje povezave v mestu, izboljšala se bo dostopnost funkcionalno oviranim osebam in zmanjšal se bo delež motornega prometa.

Izvedba je smiselno uvrščena v prostor z vidika potrebe zmanjševanja avtomobilskega prometa v centru Kopra oziroma v njegovi neposredni bližini, saj bo zaradi reliefa, ki otežuje peš dostop in kolesarsko povezavo, omogočila prijazen način dostopanja do mestnega jedra tako pešcem kot kolesarjem.

Namen izgradnje kolesarskih povezav je spodbujati spremembo potovalnih navad tako, da se vsaj del poti, ki se opravljajo z osebnimi avtomobili, preusmeri na kolo, električno kolo ali na večmodalnost (kolo/vlak ali avtobus).

Namen projekta z dolgim nazivom »Mobilna povezava med Žusterno in Markovcem v Kopru« in kratkim nazivom »Mobilna povezava Koper« je zagotavljanje trajnostne mobilnosti za dnevni dostop prebivalcev Markovega hriba na delovno mesto, mesto šolanja ali druge poti v center Kopra. Projekt zagotavlja večjo prometno varnost kolesarjev, zmanjšuje negativne vplive motornega prometa na okolje, vzpodbuja trajnostno mobilnost in uporabo koles za vsakodnevna opravila, kot alternativo avtomobilskim prevozom.

Z izvedbo projekta se bo prispevalo k:

- boljši povezanosti urbanega območja z njegovim zaledjem,
- spodbujanju trajnostne mobilnosti,
- zmanjšanju prometnih zastojev,
- zmanjšanju emisij hrupa in škodljivih vplivov na okolje,
- izboljšanju kakovosti življenjskega prostora v urbanem območju in
- povečanju prometne varnosti.

Glavni namen mobilne povezave je vzpostavitev nove in funkcionalno prijaznejše povezave med Markovim hribom, obalnim območjem in mestnim središčem, ki bo olajšala vsakodnevne migracije med stanovanjskimi soseskami in mestnim središčem ter pomembno prispevala k trajnostni mobilnosti v mestu.

Dvigalo bo del povezave med obalno kolesarsko stezo in kolesarsko stezo na Markovcu, hkrati bo omogočalo udoben transport pešcem in samostojno rabo gibalno in drugače oviranim osebam.

Gre za začetno fazo vzpostavljanja boljše povezave med mestnim središčem in Markovim hribom. V naslednjih fazah se bo pripravilo dodatne ukrepe, ki bodo še posebej namenjeni stanovalcem in kolesarjem. Nadaljevalo se bo z razvojem kolesarske infrastrukture vse do Kvedrove ulice in ostalih povezav po Markovem hribu.

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

V skladu s 6. členom Uredbe o izvajanju uredb (EU) in (Euratom) na področju izvajanja evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 za cilj naložbe za rast in delovna mesta (Uradni list RS, št. 21/23, v nadaljnjem besedilu: Uredba EKP) se trajnostni razvoj mest izvaja z uporabo mehanizma CTN na podlagi trajnostne urbane strategije, ki jo sprejme mestni oziroma občinski svet mestne občine.

Združenje mestnih občin Slovenije je posredniško telo, odgovorno za izbor operacij v okviru mehanizma CTN s povabilom (prva faza). Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo je posredniško telo, odgovorno za izvajanje mehanizma CTN v okviru RSO 2.8 in izvedbo postopka neposredne potrditve s povabilom izbranih operacij (druga faza).

Predmet sofinanciranja so projekti z načrtovano izvedbo ukrepov, ki bodo prispevali k realizaciji programa na ravni specifičnega cilja RSO 2.8 »Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika«, prednostne naloge 4 »Trajnostna mobilnost«, cilja politike 2 »Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti«.

Predmet sofinanciranja so le projekti, ki vključujejo ukrepe, ki so predvideni v akcijskem načrtu sprejete občinske celostne prometne strategije.

Upravičeno območje izvajanja operacij je geografsko območje trajnostne urbane strategije mestne občine ali mestne občine z občinami funkcionalnega območja, ki ga trajnostna urbana strategija zajema.

3.1 Cilji projekta

Cilj projekta je izvedba aktivnosti za spodbujanje trajnostne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika. Z izvedbo investicije se bo pripomoglo k dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v dnevnih migracijah prebivalstva ter zmanjšanju emisij toplogrednih plinov (TPG), saj bo predvsem prebivalcem Markovega hriba omogočen dostop do središča Kopra za potrebe dnevnih migracij s kolesom ali peš.

Projekt je skladen s cilji Trajnostne urbane strategije mesta Koper 2030 (TUS).

Z izvedbo projekta se bo pripomoglo k dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v dnevnih migracijah prebivalstva ter zmanjšanju emisij toplogrednih plinov (TPG). S spodbujanjem trajnostne mobilnosti z nizkimi emisijami CO₂ in onesnaževal zraka ter z nizko porabo energije s poudarkom na aktivni mobilnosti se bodo zmanjšale emisije toplogrednih plinov.

Zgrajena kolesarska povezava z dvigalom za premoščanje višinske razlike in infrastrukturo za pešce spodbuja multimodalni potniški promet od vrat do vrat in se navezuje na javni potniški promet (JPP).

Vzpostavitev nove in funkcionalno prijaznejše povezave med Markovim hribom, obalnim območjem in mestnim središčem, bo olajšala vsakodnevne migracije med stanovanjskimi soseskami in mestnim središčem ter pomembno prispevala k trajnostni mobilnosti v mestu ter bo nedvomno prispevala k spremembi navad

določenega deleža prebivalcev Semedele, Žusterne in Markovca, da se bodo namesto z osebnim avtomobilom pripeljali v mesto Koper s kolesom, rolerji, rolkami ali skiroji.

Investicija bo pripomogla k dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v dnevni migraciji prebivalstva ter zmanjšanju emisij TGP.

Fizični cilj investicije je:

- ureditev 300 metrov kolesarske povezave, izgradnja premostitvenega objekta (dvigala) in dveh kolesarnic

Tabela 3.1: Kazalnik rezultatov

Id	Kazalnik	Merska enota	Izhodišče	Cilj (2029)
RCR64	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	uporabniki/leto	0	10.000

Tabela 3.2: Kazalnik učinka

Id	Kazalnik	Merska enota	Izhodišče	Cilj (2029)
RCO58	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	0	0,3

Projekt bo prispeval k spodbujanju trajnostne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika.

Specifični kazalniki:

- Dve kolesarnici,
- 40 parkirnih mest za kolesa,
- Števec kolesarjev,
- Nov premostitven objekt,
- Postaja sistema izposoje koles,
- Kiss&Go,
- Novo območje skupnega prometnega prostora.

Projekt je skladen tudi s specifičnim ciljem: RSO2.7. Izboljšanje varstva in ohranjanja narave ter biotske raznovrstnosti in zelene infrastrukture, tudi v mestnem okolju, in zmanjšanje vseh oblik onesnaževanja.

3.2 Zakonodaja, ki ureja predmetno področje

Programska izhodišča

Evropska kohezijska politika je glavna naložbena politika Evropske unije. Z njeno pomočjo smo v Sloveniji uresničili številne projekte, ki so bistveno prispevali k hitrejšemu razvoju naše države.

V obdobju hitrih sprememb, ki jih narekujeta zeleni in digitalni prehod, so za Slovenijo ključnega pomena ukrepi v smeri večje odpornosti gospodarstva in družbe, izkoriščanja novih priložnosti ter pospešitve prehoda v visoko produktivno, nizkoogljično in krožno gospodarstvo, s končnim ciljem kakovostnega življenja za vse. Temu bodo namenjena evropska kohezijska sredstva v obdobju do leta 2027, z možnostjo koriščenja do leta 2029, v višini 3,2 milijarde evrov.

Njeno izvajanje temelji na ključnih programskih dokumentih – predvsem na Programu evropske kohezijske politike in Sporazumu o partnerstvu med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2021 – 2027.

Njeno izvajanje temelji na ključnih programskih dokumentih – predvsem na **Programu evropske kohezijske politike 2021-2027** in Sporazumu o partnerstvu med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2021 – 2027.

Cilj politike 2 je opredeljen kot »bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti«.

Projekt je sladen s specifičnim ciljem RSO2.8. spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika, saj bo z izgradnjo kolesarske povezave in vertikalne povezave Markovec spodbujal uporabo multimodalnih oblik transporta, predvsem pa kolesarjenja.

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

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

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

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

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

Investicija je usklajena z **Resolucijo o prometni politiki RS**, ki opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike. Resolucija vizije mobilnosti prebivalstva med drugim navaja: "Kolesar je enakovreden udeleženec v prometu, zato mu moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani udeleženci v prometu".

V okviru izvajanja **Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa 2023 – 2030** so kolesarji izpostavljeni kot eno izmed prioritarnih področij, z namenom doseganja skupnega cilja in sledenja »Viziji nič«, predvsem z ukrepi ter preventivnimi aktivnostmi na podlagi prometno-varnostne problematike ter ranljivejših skupin udeležencev v prometu. Hkrati nas zavezuje tudi Evropska listina o varnosti v cestnem prometu, kjer se Javna agencija RS pridružuje večji prometni varnosti v Evropi s ciljem zmanjšanja števila mrtvih v cestnem prometu, ter v okviru katere so posebej izpostavljeni ranljivejši udeleženci ter trend povečevanja prometa kolesarjev v okviru trajnostne mobilnosti in zmanjševanja toplogrednih plinov pod okriljem okoljske politike.

Investicija je skladna z **Regionalnim razvojnim programom Obalno-kraške regije za obdobje 2021-2027**, in sicer z vizijo razvoja regije, ki v elementu trajnostna regija predvideva organizacijo trajnostne mobilnosti v gosteje poseljenih območjih. Sicer pa je investicija skladna s 4. prioriteto: "Prometno povezana regija" z ukrepom 4. Vzpostavitev trajnostne mobilnosti, ki na področju kolesarjenja predvideva izvedbo sledečih aktivnosti:

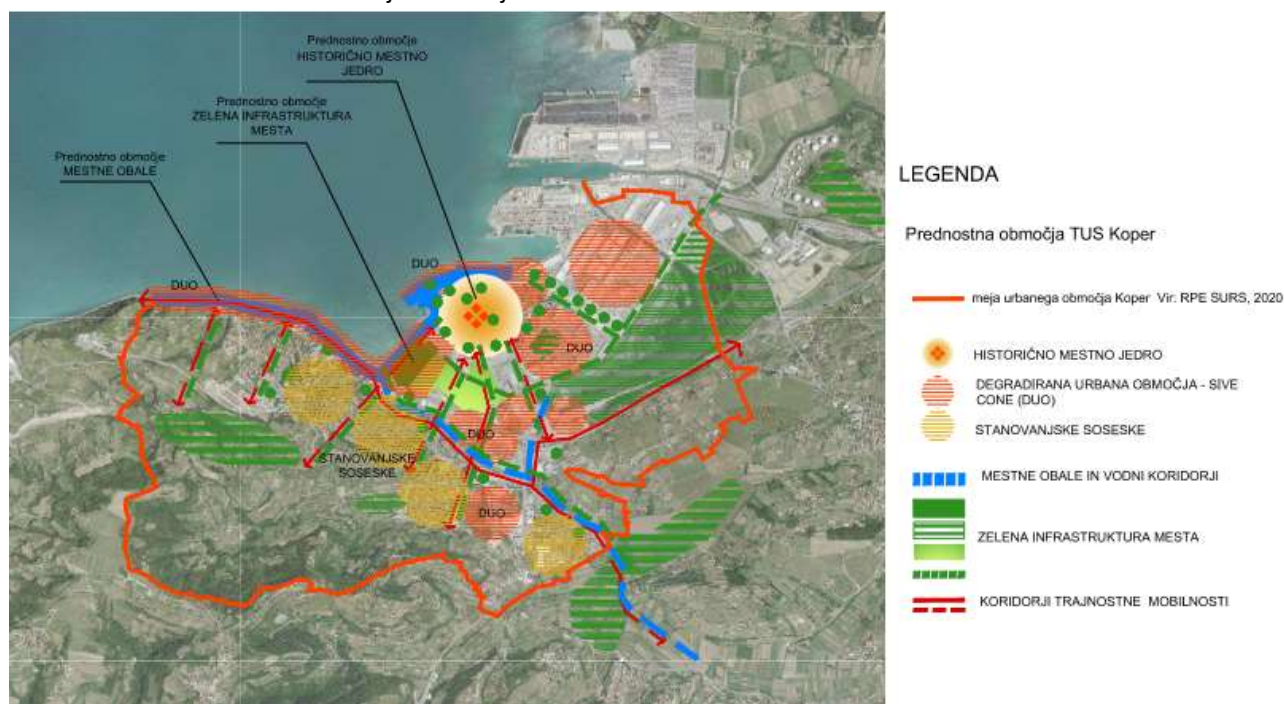
- izgradnja kolesarske infrastrukture na občinski in medobčinski (funkcionalno urbano območje (FUO)) ravni,
- izgradnja in oprema omrežja parkirišč za kolesa,
- vzpostavitev možnosti prevoza koles z javnim prometom (avtobus, vlak),
- subvencioniranje nabave koles za občane,
- vzpostavitev enotnega sistema za izposajo koles (rent-a-bike) na ravni FUO/razvojne regije,
- vzpostavitev mreže e-polnilnic.

Trajnostna urbana strategija mesta Koper 2030 – TUS: S pripravo celostne trajnostne strategije, razvojnih programov in politik, ki se osredotočajo na urbano območje občina sledi cilju izboljšanja kakovosti urbanega prostora in življenja v mestu ter dvigu kulture in identitete. Trajnostna urbana strategija mesta Koper 2030 je hkrati tudi strateška podlaga za izvajanje urbane politike Evropske unije v obdobju 2021-2027, kakor se uresničuje v lokalnih urbanih skupnostih.

TUS se po načelu komplementarne podpore in medsebojne povezanosti prednostno osredotoča na štiri izbrana fokusna oziroma prednostna razvojna področja in območja, ki so:

- A. URBANA PRENOVA,
- B. CELOVITO UREJANJE MESTNIH OBAL,
- C. ZELENA INFRASTRUKTURA MESTA,
- D. TRAJNOSTNO DELOVANJE IN UPRAVLJANJE MESTA.

Slika 3.1: Prednostna razvojna območja



Projekt je skladen z razvojno vizijo infrastrukture mesta, ki med ukrepe razvoja prednostnega področja celovitega urejanja obal uvršča ukrepe s področja ureditve kolesarskih povezav in konkretno mobilne povezave Markovec: »Z ureditvami in navezavami na kontaktni prostor v smislu urejanja dostopov in parkirišč, mreže peš in kolesarskih poti ter z vzpostavitvijo vertikalne komunikacije med obalnim pasom in Markovcem se pomembno prispeva k trajnostni mobilnosti v mestu. Spodbuja se alternativne oblike motornemu prometu v širšem urbanem območju Kopra oziroma pri pomembnih povezavah med stanovanjskimi predeli in mestnim središčem (peš in kolesarski promet), motorni promet se omeji na glavne prometne koridorje, v njihovo bližino se umešča tudi parkirišča in intermodalne transportne točke (postajališče javnega potniškega prometa, izposojevalnice koles ipd.). Urejanje dodatnih in predvsem funkcionalno prijaznejših povezav med mestnimi predeli, mestno obalno potezo in naprej proti mestnemu središču bi pomembno olajšala vsakodnevne migracije med stanovanjskimi soseskami (zlasti na višje ležečih predelih Markovca, Semedele in Žusterne) in mestnim središčem. S tem bi spodbudili še intenzivnejše notranje povezave v mestu, omogočili oziroma izboljšali dostopnost funkcionalno oviranim osebam, vplivali pa bi tudi k spreminjanju potovalnih navad (manj motornega prometa za notranje poti v mestu na račun intenzivnejšega pešačenja in uporabe koles).

Ureditev mestne obale kot zvezne poteze bo v prostor mesta vnesla povezovalno potezo javnega odprtega prostora, ki bo spodbujala družabno življenje in socialno interakcijo. Navezave na športno-rekreacijske površine in programe v zaledju (park Bonifika, zeleni koridor Badaševce) ter na mednarodno rekreacijsko povezavo Parenzana - Pot zdravja in prijateljstva bodo omogočile tudi vključitev poteze in posameznih programov v športno-rekreacijski sistem na širšem urbanem območju Kopra in v povezavi s sosednjimi območji, zlasti v kontekstu obalnega somestja naprej proti Izoli pa tudi v čezmejni prostor Tržaškega zaliva.«

Projekt je skladen z naslednjimi:

- **Strateškimi cilji:** privlačna turistična destinacija, zdravo bivalno okolje zmanjševanje okoljskih obremenitev, trajnostno upravljanje prilagajanje in krepitev odpornosti na podnebne spremembe in naravne nesreče, večanje biodiverzitete v mestu.
- **Operativnimi cilji:** zdravo okolje in prijetna mikroklima, zmanjševanje prometnih obremenitev ob zagotavljanju optimalnega nivoja uslug, dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal.
- **Ukrepi TUS:** ukrepi trajnostne mobilnosti (JPP, peš in kolesarske površine, P+R...), promocija in aktivnosti za spodbujanje zdravega in aktivnega življenjskega sloga najširšega kroga populacij, ukrepi trajnostne mobilnosti (površine in ureditve za kolesarje in pešce, dobra mreža in sistem JPP, omejevanje motornega prometa, umik mirujočega prometa v podzemne garaže in na obrobje, vzpostavitev javnega morskega potniškega prometa, učinkovitejša izraba površin za mirujoči promet ipd.), vzpostavljanje zelenih koridorjev trajnostne mobilnosti za povezave s kontaktnim prostorom (v smeri Markovca, Olma, Vanganelške doline, Škocjanskega zatoka), mreža dostopnih in povezovalnih poti in ureditev za kolesarje in pešce, vzpostavljanje boljših in dodatnih povezav mestnih predelov z obalo in mestnim središčem.

Investicija je usklajena s **Celotno prometno strategijo Mestne občine Koper**, sprejeto dne 25.5.2017. Celotna prometna strategija Mestne občine Koper predvideva 5 strateških stebrov načrtovanja, in sicer:

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

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

Predmetna investicija je usklajena s 1. strateškim stebrom CPS: "Spodbujanje pešačenja kot pomembnega potovalnega načina ter 2. strateškim stebrom CPS: "Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja".

Investicija je usklajena tudi s 4. ciljem CPS: Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila (20% zmanjšanje deleža mestnih poti na delo z avtomobili do leta 2022) in 7. ciljem CPS: Zmanjšanje emisij iz prometa (9% zmanjšanje toplogrednih plinov do leta 2020).

Za doseg zgoraj navedenih ciljev je predviden sledeč ukrep:

- Promovirani bodo alternativni načini prevoza (javni prevoz, kolesarjenje, pešačenje), predvsem pri otrocih, ozaveščalo in informiralo se bo o škodljivosti uporabe motornih vozil (negativni učinki na zdravje, škodljivi vplivi na okolje zaradi izpušnih plinov, hrup, ipd.) in promoviralo se bo trajnostno mobilnost. Uporabniki motornih vozil bodo seznanjeni z namembnostjo plačevanja dražjih parkirnin.

Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NENP)

Projekt je skladen s ključnim ciljem bolj zmanjšati emisije TGP do leta 2030, kot Sloveniji to določa Uredba o delitvi bremen, tj. vsaj za 20 % glede na leto 2005, z doseganjem sektorskih ciljev:

- **promet: + 12 %**,
- široka raba: – 76 %,
- kmetijstvo: – 1 %,
- ravnanje z odpadki: – 65 %,
- industrija*: – 43 %,
- energetika*: – 34 %

Z ukrepi za trajnostno mobilnost se bo zmanjšal ogljični odtis v prometnem sektorju in razbremenil gosti promet, ki postaja nevzdržen za slovenske ceste.

Zagotavljanje skladnosti s horizontalnimi načeli iz 9. člena Uredbe 2021/1060/EU

Listina EU o temeljnih pravicah

V vseh fazah predmetne investicije (načrtovanje, projektiranje, izvajanje, obratovanje) bodo upoštevani vidiki in oblikovani ukrepi, ki smiselno zagotavljajo spoštovanje temeljnih pravic ter skladnost z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah.

Načelo enakosti spolov

V vseh fazah predmetne investicije (načrtovanje, projektiranje, izvajanje, obratovanje) bodo upoštevani vidiki in oblikovani ukrepi, ki smiselno upoštevajo in spodbujajo enakost moških in žensk, vključevanje načela enakosti spolov ter vključevanje vidika enakosti spolov.

Načelo nediskriminatornosti

Pri načrtovanju projekta so se upoštevala načela nediskriminatornosti, in sicer je izvedba projekta načrtovana in bo izvedena tako, da ne izključuje nobene skupine ljudi. To pomeni, da bodo upoštevane potrebe vseh uporabnikov, ne glede na njihovo starost, spol, raso, vero, spolno usmerjenost, invalidnost ali katero koli drugo osebno okoliščino.

Spodbujanje trajnostnega razvoja ob upoštevanju »načela, da se ne škoduje bistveno«

V vseh fazah podprte operacije (načrtovanje, projektiranje, izvajanje, obratovanje) bodo upoštevani vidiki in oblikovani ukrepi, ki izkazujejo skladnost z »načelom, da se ne škoduje bistveno« (angl. »do no significant harm«; v nadaljnjem besedilu: načelo DNSH) v smislu 17. člena Uredbe (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088.

Dostopnost za invalide

Zgrajena infrastruktura bo javno dostopna za vse, tudi za gibalno ovirane osebe.

Pri pripravi vse potrebne dokumentacije za predmetni projekt in izdelavo nadaljnje investicijske dokumentacije projekta je potrebno upoštevati **merodajno zakonodajo**:

- Zakon o cestah (ZCes-2; Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 - ZUNPEOVE),
- Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP; Uradni list RS, št. 156/21 – uradno prečiščeno besedilo in 161/21 – popr.),
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1; Uradni list RS, št. 56/08 – uradno prečiščeno besedilo, 57/08 – ZLDUVCP, 58/09, 36/10, 106/10 – ZMV, 109/10 – ZCes-1, 109/10 – ZPrCP, 109/10 – ZVoz, 39/11 – ZJZ-E, 75/17 – ZMV-1 in 10/18 – ZCes-1C),
- Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 – ZCes-1, 36/18 in 132/22 – ZCes-2),
- Pravilnik o cestnih priključkih na javne ceste (Ur.l. RS, št. 86/09, 109/10 – ZCes-1 in 132/22 – Zces-2),
- Pravilnik o kolesarskih površinah (Ur.l. RS, št. 36/18 in 132/22 – Zces-2),
- Pravilnik o cestnih priključkih na javne ceste (Uradni list RS, št. 86/09, 109/10 – ZCes-1 in 132/22 – ZCes-2),
- Pravilnik o avtobusnih postajališčih (Uradni list RS, št. 106/11, 36/18 in 132/22 – ZCes-2),
- Pravilnik o kolesarskih povezavah (Uradni list RS, št. 29/18, 65/19 in 132/22 – ZCes-2),
- Pravilnik za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Uradni list RS, št. 7/12 in 132/22 – ZCes-2),
- Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbana območja, Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije, avgust 2017,
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o kategorizaciji občinskih cest v Mestni občini Koper (Ur.l. RS št. 26/2),
- Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3) (Uradni list RS št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP, 23/24 in 109/24),
- Zakon o javnem naročanju (ZJN-3) (Uradni list RS št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22 – odl. US, 100/22 – ZNUSZS, 28/23 in 88/23 – ZOPNN-F),
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16),
- Zakon o financiranju občin (ZFO-1) (Uradni list RS, št. 123/06, 57/08 – ZFO-1A, 36/11, 14/15 – ZUUJFO, 71/17, 21/18 – popr., 80/20 – ZIUOOPE, 189/20 – ZFRO, 207/21 in 44/22 – ZVO-2),
- Zakon o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11 – uradno prečiščeno besedilo, 14/13 – popr., 101/13, 55/15 – ZFisP, 96/15 – ZIPRS1617, 13/18, 195/20 – odl. US, 18/23 – ZDU-10 in 76/23),
- Zakon o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 24/06 – uradno prečiščeno besedilo, 105/06 – ZUS-1, 126/07, 65/08, 8/10, 82/13, 175/20 – ZIUOPDVE in 3/22 – ZDeb),
- Zakon o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDLS-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A, 80/20 – ZIUOOPE, 62/24 – odl. US in 102/24 – ZLV-K).

4 OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI »BREZ« INVESTICIJE IN ALI MINIMALNO ALTERNATIVO

4.1 Minimalna varianta ali varianta »brez« investicije

Opcija »brez investicije« predstavlja sedanje stanje, ki pa ni skladno s potrebami ožjega in širšega okolja.

V primeru te opcije bi to pomenilo tudi v prihodnosti neprimerno stanje na področju kolesarske povezanosti in izpostavljenost kolesarjev in pešcev nevarnostim v prometu. Po drugi strani pa nadaljnjo uporabo prevoznih sredstev z motorji z notranjim zgorevanjem in produkcijo emisij toplogrednih plinov (TPG).

Brez izvedbe investicije se ne sledi Direktivam, Strategijam in Programom, ki jih narekujeta Evropska unija in Slovenija na področju prometne infrastrukture, varnosti udeležencev v prometu in zagotavljanju osnovne komunalne infrastrukture. Prav tako se z neizvedbo investicije ne dosega ciljev, ki si jih je v Celostni prometni strategiji Mestne občine Koper zadala občina.

4.2 Varianta »z« investicijo

Predmet projekta je novogradnja objekta – povezava na Markovec; vertikalna konstrukcija s povezovalnim viaduktom. V sklopu objekta so še preostali prostori (lokal, sanitarije, servisni prostor....). Objekt bo priključen na gospodarsko javno infrastrukturo.

Glede na konfiguracijo terena je arhitekturna zasnova objekta prilagojena danostim in določilom prostorskega akta za omenjeno območje.

Prostorsko ureditev oz. novo predvideni objekt tvorijo naslednje sestavine in elementi:

- Viadukt za kolesarje in pešce z dvigali v stebru ter razgledno ploščadjo in nadstreškom,
- Nadhod z dvigalom in stopniščem. V sklopu nadhoda se izvede tudi gostinski objekt s spremljevalnimi programi in javne sanitarije,
- Kolesarnica na spodnjem nivoju,
- Kolesarnica na zgornjem nivoju,
- Oporni zid-zaščita izkopa brežine,
- Zunanja ureditev na spodnjem in zgornjem nivoju z dostopnimi potmi, tlakovanjem, obnovo obstoječega amfiteatra, ureditvijo infrastrukture in izvedba priključkov skupaj s potrebnimi prestavitvami javnih vodov.

Objekt ima funkcijo mobilnostno (pešpot in kolesarska steza) povezati območje Markovega hriba s priobalnim delom Obmorskega parka Žusterna, ki nadaljuje svojo obstoječo navezavo proti Kopru oz. Izoli.

Gre za funkcionalno nadgradnjo in vključitev v obstoječo mestno prometno mrežo ter spodbujanje trajnostne mobilnosti v mestu. Ključna je neposredna navezava na sistem pešpoti in kolesarskih povezav v mestu, kakor tudi na omrežje javnega potniškega prometa in na druge prometne površine (ceste, parkirišča).

Spodnja vstopno-izstopna ploščad oz. most je predviden na višini, ki omogoča prečkanje Istrske ceste in direktni dostop do vertikalne komunikacije – dvigala. Širina ploščadi omogoča dvosmerni kolesarski promet z dodatno površino za peš promet. V sklopu vertikalne komunikacije sta dve dvigali. Pred vhodom v dvigalo se predvidi nadstrešena površina.

Zgornja vstopno-izstopna ploščad oz. viadukt je predvidena na nivoju zgornje ureditve na Markovem hribu nekoliko pod nivojem »Kroga«. V sklopu zunanje ureditve na Markovem hribu, katera zaobjame površino okrog »Kroga« se predvidi popločenje med obstoječim parkiriščem in »Krogom«, potek ločene kolesarske poti in pešpoti, ki zajema tudi umestitev urbane opreme ob sami poti; klopce in koši za smeti ter nadstrešnica za kolesa.

Preostala površina se hortikulturno uredi. Ohranijo se obstoječe drevesne vrste, ki ne posegajo na mesto ureditve.

Predvidena gradnja ne odstopa od oblikovalskih meril in pogojev predvidenih za predmetno območje, temveč s svojo zasnovo dopolnjuje obstoječo oblikovno identiteto in predstavlja velik doprinos pri vzpostavitvi mobilnosti na širšem območju.

Predvidena je izgradnja povezovalnega objekta, ki bo zajemal vstopno / izstopne ploščadi - viadukt in nadhod z vmesno vertikalnima komunikacijskim jaškom in razgledišče. V sklopu objekta so še deli objekta, ki dopolnjujejo ureditev in ponudbo.

Kot samostojna pripadajoča objekta se predvidi še nadkriti kolesarnici. Za namen stabilizacije zaledne hribine se predvidi oporni zid. Med stolpom in zalednim opornim zidom se predvidi horizontalna AB plošča, ki je vpeta v konstrukcijo stebra viadukta.

Dvigalo na Markovec je kot celota sestavljen iz dveh povezovalnih mostov in vmesne vertikalne konstrukcije z dvigali in razglediščem. V sklopu nižje ležečega dela objekta je predviden lokal s sanitarijami. Steber in viadukt bosta izvedena v vidnem betonu z izravnjavami in po potrebi brušenjem ter z zaščitnimi premazi in ustrezno sestavo proti vplivom morja in vplivom karbonizacije. Gostinski objekti bodo imeli delno zastekljeno fasado s profili s prekinjenim toplotnim mostom. Streha nad gostinskim delom in nad kolesarnico se izvede kot kombinacija prodca in ekstenzivne ozelenitve. Nadstrešnice pred dvigali bodo steklene na jekleni podkonstrukciji. Razgledna ploščad bo pokrita za ravno streho v duo sistemu, tesnjena s strešno folijo.

Kolesarnica - nadstrešnica namenjena nadkritju parkirnih mest za javna kolesa. Steber bo v vidnem betonu z izravnjavami in po potrebi brušenjem ter z zaščitnimi premazi in ustrezno sestavo proti vplivom morja in vplivom karbonizacije. Kolesarnica bo predvidoma obložena z mrežno oz perforiranimi pločevinastimi paneli. Streha nad kolesarnico se izvede kot kombinacija prodca in ekstenzivne ozelenitve.

Kolesarnica na Markovcu - nadstrešnica namenjena nadkritju parkirnih mest za kolesa. Konstrukcijo kolesarnice predstavljajo jekleni cinkani in prašno barvani stebri in konzolni nosilci na katere se pritrdi kritino. Del nadstrešnice se zaščiti s perforirano pločevino. Streha nad kolesarnico je pločevinasta strešna kritina z minimalnim pločevinastim vencem na jekleni konstrukciji.

Del območja klifa, kjer je potrebno zavarovati in omejiti zaledni teren se izvede oporni zid, ki poteka po terenu. Višina opornega zidu se spreminja glede na konfiguracijo terena.

Zunanje površine se naveže na obstoječo ureditev širšega območja. Tlakovanje znotraj gradbene parcele oz. območja ureditve se izvede iz različnih materialov, preostale površine se zatravi. Na hribu Markovec se pešpot in kolesarsko pot na raščnem terenu asfaltira ali tlakuje. Objekt bo priključen na javni vodovod, elektro omrežje in telekomunikacijsko omrežje. Sanitarne vode bodo speljane v javni kanal, prav tako meteorne vode. Zaradi samega objekta ni potrebno zagotavljati parkirnih mest. Obstoječa parkirna mesta so v neposredni bližini na spodnjem delu, prav tako na Markovcu. Predvidi se prostor za koše za smeti, ki bo vizualno zastrt.

Urbana oprema se predvidi v sklopu obratovanja javnega objekta z vkomponiranjem zunanjih klopi, osvetlitve, košev za smeti.

V sklopu projekta je prav tako predvidena vzpostavitev 300 m dolge kolesarske povezave naselja Markovec z dvigalom na Markovec zajema ureditev sledečih kolesarskih površin:

1. Izdelava 100 m dolge ter 3,00 m široke dvopasovne kolesarske steze ob jugovzhodnem robu obstoječega parkirišča osnovne šole Antona Ukmarja. Prostor za umestitev kolesarske steze se pridobi na račun preureditve obstoječega parkirišča; in sicer z njegovo zožitvijo, zamikom ter spremembo kota parkirnih mest, s tem se ukinja del parkirnih mest za avtomobile. Kolesarska steza bo potekala med mini krožnim križiščem, ki služi predvsem kot obračališče na koncu parkirišča ter prehodom preko priključka parkirišča na Ul. Vena Piona (LC 179142).
2. Kiss&Go na parkirišču OŠ Anton Ukmar: V mobilnostnem načrtu za OŠ Antona Ukmarja je med predlaganimi ukrepi za izboljšanje prometne varnosti vodstvo šole na 1. mesto postavilo prav ureditev pločnika na zahodni strani parkirišča, s čimer bi se preprečilo, da bi ob prihodu ter odhodu predvsem vrtčevski otroci in učenci 1. razreda OŠ hodili po vozišču. Nova ureditev parkirišča zato poleg omenjenega pločnika predvideva še označitev dveh ti. Kiss&Go (poljubi in pojdi) parkirnih mest za starše, ki otroke pripeljejo pred šolo in jih le odložijo.
3. Na 150 m dolgem odseku lokalne ceste LC 179142 (Ul. Vena Piona) med prej omenjenim priključkom parkirišča ter krožnim križiščem Ul. Vena Piona-Krožna c. (LC 177142-LK 180131) se za kolesarje, ki vozijo po klancu navzgor, uredi enosmerni kolesarski pas širine 1,00 m na pločniku. Varnostni odmik od, z robnikom ločenega vozišča, bo širok 50 cm, za zagotovitev minimalne zahtevane širine 1,60 m za ločeno vodenje pešcev (šolska pot) pa se obstoječi pločnik razširi na skupnih 3,10 m. Pred krožnim križiščem se uredi prehod z enosmernega kolesarskega pasu na pločniku na skupni prometni pas z motornimi vozili.

Po klancu navzdol se kolesarje vodi po na novo označenem enosmernem kolesarskem pasu širine 1,50 m na vozišču. Kolesarski pas se umesti na račun zožitve lokalne ceste s 7,00 m na 5,50 m, ki še dovoljuje zaris sredinske ločilne črte. Pred semaforiziranim prehodom za pešce, tik pred priključkom parkirišča OŠ Anton Ukmar, se označi naprej pomaknjeno zaustavitveno črto za kolesarje, v samem križišču pa ob robu še čakalno površino za zavijanje kolesarjev v levo.

Varianta »z investicijo« je ovrednotena na 9.401.592,51 EUR v stalnih cenah z DDV.

Za predvideno investicijo je načrtovano, da se prične graditi julija leta 2026 in zaključi decembra leta 2027 kot je razvidno iz spodnjega terminskega plana.

Tabela 4.1: Terminski plan

Aktivnosti	2025			2026			2027			2028		
	1/3	2/3	3/3	1/3	2/3	3/3	1/3	2/3	3/3	1/3	2/3	3/3
Izdelava investicijske dokumentacije (DIIP, PIZ, IP)												
Izdelava projektne dokumentacije												
Priprava vloge za pridobitev sofinancerskih sredstev (CTN)												
Pregled in potrditev vloge												
Podpis pogodbe o sofinanciranju												
Pridobitev gradbenega dovoljenja												
Priprava razpisne dokumentacije za javno naročilo												
Izvedba javnega naročila												
Podpis pogodb												
Gradnja												
Nadzor nad gradnjami												
Obveščanje in informiranje												
Pridobitev uporabnega dovoljenja												
Končni obračun												

Slika 4.1: Ureditev kolesarske povezave



4.3 Izbor optimalne variante

Po primerjavi variant "brez" investicije in "z" investicijo se lahko zaključi, da le izpeljava variante "z" investicijo omogoča doseganje zastavljenih ciljev, ki so navedeni v poglavju 3.1.

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

Poleg tega je varianta "z" investicijo skladna s Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostna naloga 4: Trajnostna mobilnost, specifičnega cilja RSO2.8.: Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika in pogoji za sofinanciranje s strani mehanizma CTN.

Investicija je skladna tudi s strokovnimi zahtevami podanih v smernicah:

- Kolesarjem prijazna infrastruktura – Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017,
- Infrastruktura za pešce – Splošne usmeritve, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017,

ter prispeva k:

- spodbujanju ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema s prispevkom k doseganju strateških ciljev CPS, in sicer
 - spodbujanje pešačenja kot pomembnega potovalnega načina, in sicer s/z:
 - zagotovitvijo pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših poti peš;
 - povečanjem deleža pešačenja v mestnih potovanjih in prisotnost pešcev v mestnem prostoru;
 - povečanjem prometne varnosti in občutek varnosti pešcev;
 - optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja, in sicer s/z:
 - zagotovitvijo pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje v mestu;
 - povečanjem deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih;
 - povečanjem prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev.
- k zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebnimi motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka v mestu ter s tem znižanju toplogrednih izpustov.

Zaradi vsega navedenega se z ekonomskega, družbenega in okoljskega vidika kot bolj optimalna pokaže varianta "z" investicijo.

5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANO POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE (NEUPRAVIČENE) STROŠKE IN NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI

5.1 Opredelitev vrste investicije

Tabela 5.1: Določitev vrste investicije

	Investicija v nakup		Adaptacija
X	Novogradnja		Investicijsko vzdrževanje osnovnih sredstev
	Rekonstrukcija		Prodaja ali opustitev rabe osnovnih sredstev
Poleg tega pa tudi:			
	Če je podano državno poroštvo		Ali če je vključeno v nacionalni program

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

Glede na vrsto investicije mora investitor pridobiti gradbeno dovoljenje.

Med investicijskimi stroški prikazujemo investicijske stroške celotnega projekta, prikazani pa so tudi tisti stroški, ki so v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10, 27/16) opredeljeni kot »upravičeni stroški«, torej kot stroški, ki so osnova za izračun (so)financerskega deleža udeležbe javnih sredstev v projektu.

Projekt je predstavljen vrednostno iz vidika investicijskih stroškov, ki poleg stroškov, ki so neposredno vezani na gradnjo, vsebujejo tudi druge z investicijo povezane stroške. Le ti zajemajo ocenjeno vrednost stroškov gradbenega nadzora, informiranja in obveščanja ter priprave potrebne dokumentacije.

Vrednost investicije je ocenjena s strani projektantov, strokovnjakov zaposlenih na Mestni občini Koper, delno pa vrednost ostalih postavk navajamo v vrednosti sklenjenih pogodb ali izkustveno v % od vrednosti investicije.

Davek na dodano vrednost predstavlja strošek projekta, saj si ga občina skladno z Zakonom o davku na dodano vrednost za tovrstne investicije ne more povrniti.

5.2 Investicijska vrednost po stalnih cenah

Ocenjena vrednost investicije je delno povzeta iz projektantske ocene, delno pa vrednost ostalih postavk navajamo v vrednosti sklenjenih pogodb ali izkustveno v % od vrednosti investicije.

Celotna vrednost investicije po stalnih cenah je ocenjena na 9.401.592,51 EUR z DDV.

Sama gradnja bo potekala v obdobju od julija leta 2026 do decembra leta 2027.

V spodnji tabeli prikazujemo celotno investicijsko vrednost po stalnih cenah.

Tabela 5.2: Investicijska vrednost po stalnih cenah (EUR)

Aktivnosti	Skupaj	2025	2026	2027	2028
GOI dela	7.237.355,59	0,00	2.894.942,24	3.618.677,80	723.735,56
Gradbeni nadzor	217.120,67	0,00	86.848,27	108.560,33	21.712,07
Projektantski nadzor	72.373,56	0,00	28.949,42	36.186,78	7.237,36
Geomehanski nadzor	72.373,56	0,00	28.949,42	36.186,78	7.237,36
Investicijska dokumentacija	7.000,00	3.000,00	3.000,00	0,00	1.000,00
Ostalo (teh. pregled, stroški priključitev, PR)	100.000,00	1.000,00	40.000,00	49.000,00	10.000,00
Skupaj	7.706.223,37	4.000,00	3.082.689,35	3.848.611,68	770.922,34
DDV	1.695.369,14	880,00	678.191,66	846.694,57	169.602,91
SKUPAJ Z DDV	9.401.592,51	4.880,00	3.760.880,99	4.695.306,26	940.525,25

5.3 Ocena investicijskih stroškov v tekočih cenah

Zaključek projekta je predviden v začetku leta 2028, zato je skladno s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj 2025, ki jo pripravlja UMAR, pri preračunu investicijskih vrednosti v tekoče cene upoštevano povečanje cen zaradi inflacije v prihodnosti.

Upoštevana je bila sledeča rast cen na letni ravni:

- za leti 2025 in 2026 je bila upoštevana 2,3% letna rast cen,
- za leto 2027 je bila upoštevana 2,1% letna rast cen.

Celotna vrednost investicije po tekočih cenah je ocenjena na 9.962.670,06 EUR z DDV

Tabela 5.3: Investicijska vrednost po tekočih cenah (v EUR)

Aktivnosti	Skupaj	2025	2026	2027	2028
GOI dela	7.669.536,00	0,00	3.029.641,00	3.866.579,00	773.316,00
Gradbeni nadzor	230.085,00	0,00	90.889,00	115.997,00	23.199,00
Projektantski nadzor	76.695,00	0,00	30.296,00	38.666,00	7.733,00
Geomehanski nadzor	76.695,00	0,00	30.296,00	38.666,00	7.733,00
Investicijska dokumentacija	7.209,00	3.000,00	3.140,00	0,00	1.069,00
Ostalo (teh. pregled, stroški priključitev, PR)	105.903,00	1.000,00	41.861,00	52.357,00	10.685,00
Skupaj	8.166.123,00	4.000,00	3.226.123,00	4.112.265,00	823.735,00
DDV	1.796.547,06	880,00	709.747,06	904.698,30	181.221,70
SKUPAJ Z DDV	9.962.670,06	4.880,00	3.935.870,06	5.016.963,30	1.004.956,70

5.4 Investicijska vrednost deljena na upravičene in ostale stroške

Skladno z povabilom k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN so stroški in izdatki so upravičeni, če:

- so z operacijo neposredno povezani in so potrebni za njeno izvajanje ter so v skladu s cilji operacije;
- so dejansko nastali: za dela, ki so bila opravljena; za blago, ki je bilo dobavljeno; oziroma za storitve, ki so bile izvedene;
- so pripoznani v skladu s skrbnostjo dobrega gospodarja;
- nastanejo in so plačani v obdobju upravičenosti;
- temeljijo na verodostojnih knjigovodskih in drugih listinah in
- so v skladu z veljavnimi pravili Unije in nacionalnimi predpisi.

Dvojno uveljavljanje stroškov in izdatkov, ki so že bili povrnjeni iz katerega koli drugega vira evropskih sredstev, ni dovoljeno.

V okviru upravičenih ukrepov so upravičeni stroški lahko naslednji:

- nakup zemljišč in/ali nadomestilo za stvarno služnost (do največ 10 % vseh upravičenih izdatkov operacije - za propadajoče lokacije in za nekdanje industrijske lokacije, ki vključujejo stavbe, se ta odstotek poveča na 15%);
- gradnja;
- oprema in druga opredmetena osnovna sredstva;
- investicije v neopredmetena sredstva;
- stroški informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja in komuniciranja z javnostmi;
- stroški storitev zunanjih izvajalcev;
- posredni stroški operacije (v višini do 7 % upravičenih neposrednih stroškov oz. izdatkov operacije);
- davek na dodano vrednost (v višini neodbitnega deleža).

Stroški in izdatki projekta so upravičeni, če so nastali in so plačani v obdobju od 1.1.2021, vendar ne pred datumom sklepa o potrditvi DIIP, in najkasneje do 31.12.2029 ter znotraj obdobja upravičenosti, določenega z odločitvijo o podpori OU oziroma s pogodbo o sofinanciranju.

V okviru novogradnje, rekonstrukcije ali ureditve oziroma označitve **infrastrukture za pešce in kolesarje** ni posebnih omejitev priznanih upravičenih stroškov.

Upravičen namen je postavitve **urbane opreme** (klopi, koši, števcji kolesarjev, servisne postaje za popravilo koles, pitniki) in izvedba drugih ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za kolesarje in pešce, kot npr. **ozelenitev**, vključno z zasaditvijo dreves, vodni elementi. Predmet sofinanciranja so lahko tudi naprave in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejšo in prijetnejšo hojo in/ali kolesarjenje.

Delež priznanih upravičenih stroškov urbane opreme ne sme presegati 10% vseh priznanih upravičenih stroškov na projektu.

Prav tako lahko znaša delež priznanih upravičenih stroškov ozelenitve, zasaditve površin (vključno z namakalnim sistemom) in postavitve vodnih elementov največ 20% vseh priznanih upravičenih stroškov na projektu.

Do sofinanciranja je v celoti upravičena **gradnja premostitvenih objektov**, kot so mostovi, brvi, nadhodi, podhodi in dvigala, ki so namenjeni kolesarjem, pešcem in ostalim aktivnim oblikam mobilnosti, v kolikor preko njih poteka nova ali obstoječa kolesarska ali peš povezava. V okviru novogradenj premostitvenih objektov za pešce in kolesarje ni posebnih omejitev priznanih upravičenih stroškov.

Gradnja **komunalne infrastrukture** (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestatitve vodov...) se šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna ali če je namenjena kolesarjem in/ali pešcem, vendar priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture ne smejo presegati 50% priznanih upravičenih stroškov znotraj ukrepa brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture. V primeru izvedbe več različnih ukrepov se priznani upravičeni stroški upoštevajo kumulativno.

V primeru premostitvenih objektov se priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture izračunajo le v okviru upravičenega dela ukrepa t.j. deleža površin, ki je namenjen pešcem in kolesarjem.

V okviru ureditve kolesarske povezave je do sofinanciranja upravičena postavitev oz. gradnja:

- **kolesarskih stojal in stojal za vozila za mikromobilnost,**
- polnilnic za električna kolesa in vozila za mikromobilnost,
- **nadstrešnic nad parkirišči za kolesa** in vozila za mikromobilnost,
- varnih kolesarnic za dolgotrajno parkiranje na/ob glavnih generatorjih prometa, postajališčih in postajah JPP, pred večjimi objekti.

Upravičen strošek postavitve parkirišča za kolesa so tudi gradbena, obrtniška in inštalacijska dela, kot npr. utrditve in tlakovanja na območju parkirišča za kolesa, ureditev dostopa, zagotovitev osvetlitve ter postavitev urbane opreme neposredno povezane s parkiriščem za kolesa. V okviru parkirišč za kolesa ni posebnih omejitev priznanih upravičenih stroškov.

Skladno z Navodili organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021-2027, je DDV lahko upravičen strošek za operacije, katerih skupni stroški skupaj z DDV znašajo manj kot 5 mio EUR. Za operacije, katerih skupni stroški skupaj z DDV presegajo 5 mio EUR, se DDV lahko vključi v finančni načrt kot upravičen strošek le za tisti del DDV, do katerega upravičenec nima pravice do odbitka DDV. Odbitni DDV ni upravičen strošek, če upravičenec ne uveljavi pravice do odbitka DDV. Če sredstva kohezijske politike za upravičenca predstavljajo državno pomoč, DDV ni upravičen strošek.

Neupravičeni stroški so:

- davek na dodano vrednost (v višini, do katere ima upravičenec pravico do odbitka);
- davek na promet z nepremičninami;
- nakup rabljene opreme;
- stroški vzdrževanja;
- stroški geometra v povezavi z odmero in začrtanjem meja zemljišč ter stroški vpisa v zemljiško knjigo in kataster stavb in zemljišč;
- stroški posredovanja, tj. nepremičninskega agenta, stroški notarja in odvetnika, drugi stroški pravnih storitev;
- stroški financiranja in drugih finančnih storitev;
- upravni stroški;
- svetovalne storitve;
- drugi stroški, ki so neupravičeni v skladu z navodili OU o upravičenih stroških.

V naslednjih tabelah prikazujemo stroške projekta deljene na upravičene za sofinanciranje in neupravičene.

Tabela 5.4: Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – stalne cene

Aktivnosti	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
GOI dela	7.237.355,59	5.753.909,06	1.483.446,53
Gradbeni nadzor	217.120,67	172.617,27	44.503,40
Projektantski nadzor	72.373,56	57.539,09	14.834,47
Geomehanski nadzor	72.373,56	57.539,09	14.834,47
Investicijska dokumentacija	7.000,00	7.000,00	0,00
Ostalo (teh. pregled, stroški priključitev, PR)	100.000,00	79.502,92	20.497,08
Skupaj	7.706.223,37	6.128.107,43	1.578.115,94
DDV	1.695.369,14	1.348.183,64	347.185,51
SKUPAJ Z DDV	9.401.592,51	7.476.291,07	1.925.301,44

Celotna vrednost investicije po stalnih cenah je ocenjena na 9.401.592,51 EUR z DDV. Upravičeni stroški znašajo 7.476.291,07 EUR preostali del pa so neupravičeni stroški v višini 1.925.301,44 EUR.

Tabela 5.5: Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – tekoče cene

Aktivnosti	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
GOI dela	7.669.536,00	6.097.506,00	1.572.030,00
Gradbeni nadzor	230.085,00	182.925,00	47.160,00
Projektantski nadzor	76.695,00	60.975,00	15.720,00
Geomehanski nadzor	76.695,00	60.975,00	15.720,00
Investicijska dokumentacija	7.209,00	7.209,00	0,00
Ostalo (teh. pregled, stroški priključitev, PR)	105.903,00	84.196,00	21.707,00
Skupaj	8.166.123,00	6.493.786,00	1.672.337,00
DDV	1.796.547,06	1.428.633,00	367.914,06
SKUPAJ Z DDV	9.962.670,06	7.922.419,00	2.040.251,06

Celotna vrednost investicije po tekočih cenah je ocenjena na 9.962.670,06 EUR z DDV. Upravičeni stroški znašajo 7.922.419,00 EUR preostali del pa so neupravičeni stroški v višini 2.040.251,06 EUR.

Tabela 5.6: Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – tekoče cene z vključenim DDV

Aktivnosti	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
GOI dela	9.356.833,92	7.438.957,38	1.917.876,54
Gradbeni nadzor	280.703,70	223.168,52	57.535,18
Projektantski nadzor	93.567,90	74.389,50	19.178,40
Geomehanski nadzor	93.567,90	74.389,50	19.178,40
Investicijska dokumentacija	8.794,98	8.794,98	0,00
Ostalo (teh. pregled, stroški priključitev, PR)	129.201,66	102.719,12	26.482,54
Skupaj	9.962.670,06	7.922.419,00	2.040.251,06

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

6.1 Predhodne idejne rešitve in študije

Za obseg potrebne vsebine dokumenta identifikacije investicijskega projekta smo upoštevali Uredbo o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10, 27/16).

Poleg tega so bila izhodišča za pripravo Dokumenta identifikacije investicijskega projekta tudi sledeče strokovne podlage:

- IDZ: Ureditev kolesarske povezave na relaciji naselja Markovec - dvigalo Markovec; ERTA d.o.o., februar 2025;
- DGD: DVIGALO MARKOVEC - VERTIKALNA POVEZAVA OBALNEGA OBMOČJA Z MARKOVIM HRIBOM IN SPREMLJAJOČE PARKOVNE UREDITVE s kolesarnicama in opornim zidom; STUDIO PIRSS d.o.o., november 2024.

6.2 Lokacija

Lokacija novega dvigala se nahaja v katastrski občini Semedela v Mestni občini Koper. Parcele, namenjene gradnji premostitvenega objekta skoraj v celoti zaseda strm flišni klif. Ob vznožju klifa poteka Istrska cesta, ki predstavlja pomemben robni pogoj za oblikovanje in lociranje objekta.

V območje obdelave za izgradnjo dvigala so zajeta zemljišča s parc. št. 6515/2, 6517/5, 6517/1, 364/4, 364/1, 352/43, 352/5, 352/27, 352/45, 363/19, 348/20, 348/19, vse k.o. Semedela.

Za namen gradnje obravnavanega premostitvenega objekta je bil predhodno izdelan Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za vertikalno povezavo obalnega območja z Markovim hribom in spremljajoče parkovne ureditve (Uradni list RS, št. 14/2017, 69/2018- spremembe in dopolnitve).

Območje urejanja je opredeljeno z veljavnim planskim aktom Mestne občine Koper kjer določajo namensko rabo ureditvenega območja OPPN. Namenska raba parcel znotraj ureditvenega območja OPPN je območje za poselitev, podrobnejša namenska raba pa so območje a rekreacijo in urbano zelenje (KZ-30), območje za centralne dejavnosti (KC-80 KC-33/1 in KC-34), območje za stanovanja (KS-24) in območje za promet in zveze (KT-18).

Slika 6.1: Umestitev v prostor



Veljavni prostorski akti, ki urejajo območje:

- Dolgoročni plan občine Koper (Uradne objave, št. 25/86, 10/88, 9/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98).
- Družbeni plan občine Koper (Uradne objave, št. 36/86, 11/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98).
- Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Mestne občine Koper (Uradne objave, št. 16/99 in 33/01) in (Uradni list, št. 96/04, 97/04).
- Odlok o lokacijskem načrtu Marina in komunalni privezi v Kopru (Uradni list RS, št. 90/2005, 31/2016-spremembe in dopolnitve).
- Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za vertikalno povezavo obalnega območja z Markovim hribom in spremljajoče parkovne ureditve (Uradni list RS, št. 14/2017, 69/2018-spremembe in dopolnitve).
- Uredba o državnem lokacijskem načrtu za hitro cesto na odseku Koper - Izola (Uradni list RS, št. 112/2004).

6.3 Terminski plan izvedbe investicije

Iz časovnega načrta izvedbe investicijskega projekta je razvidno, da ima investicijski projekt v naprej določeno trajanje ter določen začetek in konec. Ključni datumi:

- Investicijski projekt (operacija) se bo pričel z izdelavo in potrditvijo DIIP-a maja 2025.
- Do junija 2025 bo izdelana še preostala investicijska dokumentacija (PIZ, IP), pripravljena vloga za prijavo projekta na sredstva CTN.
- V letu 2025 bo izdelana potrebna projektna dokumentacija in pridobljeno gradbeno dovoljenje, vloga bo pregledana s strani MOPE in izdana bo odločitev o podpori.
- V začetku leta 2026 bo pripravljena razpisna dokumentacija, do junija 2026 bodo izvedeni postopki javnih naročil in podpisane bodo pogodbe z izvajalci gradenj, nadzora in obveščanja javnosti.
- Gradnja bo potekala od julija 2026 do decembra 2027, ko bodo zaključena vsa dela.
- V začetku leta 2028 bo pridobljeno uporabno dovoljenje in izveden končni obračun.

Tabela 6.1: Terminski plan

Aktivnosti	2025			2026			2027			2028		
	1/3	2/3	3/3	1/3	2/3	3/3	1/3	2/3	3/3	1/3	2/3	3/3
Izdelava investicijske dokumentacije (DIIP, PIZ, IP)												
Izdelava projektne dokumentacije												
Priprava vloge za pridobitev sofinancerskih sredstev (CTN)												
Pregled in potrditev vloge												
Podpis pogodbe o sofinanciranju												
Pridobitev gradbenega dovoljenja												
Priprava razpisne dokumentacije za javno naročilo												
Izvedba javnega naročila												
Podpis pogodb												
Gradnja												
Nadzor nad gradnjami												
Obveščanje in informiranje												
Pridobitev uporabnega dovoljenja												
Končni obračun												

6.4 Pomembnejši vplivi investicije na okolje

Projekt se bo izvajal v skladu z načelom »da se ne škoduje bistveno« okoljskim ciljem Evropske unije iz 17. člena Uredbe (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb in spremembi Uredbe (EU) 2019/2088, kar pomeni, da:

- projekt ne bo povzročil večjih emisij toplogrednih plinov;
- projekt ne bo imel negativnih vplivov na podnebje (na trenutne in pričakovane razmere);
- projekt ne bo imel negativnega vpliva na trajnostno rabo in varstvo vodnih in morskih virov;
- projekt bo skladen s konceptom krožnega gospodarstva;
- projekt ne bo bistveno povečal emisij, onesnaževal v zrak, vodo ali tla;
- projekt ne bo bistveno škodoval varovanju in ohranjanju biotske raznovrstnosti in ekosistemov.

Skladno z Delegirano uredbo EU 2021/2139 projekt ne sme bistveno škodovati kateremu od sledečih okoljskih ciljev:

- blažitev podnebnih sprememb,
- prilagajanje podnebnim spremembam,
- trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov,

- krožno gospodarstvo, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem,
- preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja zraka, vode ali tal,
- varstvo in ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov.

6.4.1 Opis pričakovanih vplivov objekta na neposredno okolico z navedbo ustreznih ukrepov

V času gradnje se pričakuje vpliv na zrak, vodo in tla ter obremenitev območja gradnje s hrupom, vibracijami, prašenjem in osvetlitvijo:

- **MEHANSKA ODPORNOST IN STABILNOST**

Zaradi gradbenih posegov na objektu ne bo bistvenega vpliva na okolico in se ne pričakujejo porušitve, škode ali deformacij na sosednjih hišah. Glede na zahtevnost gradbenega posega ocenjujemo, da bo vpliv na okolje zmeren ob upoštevanju navodil za obratovanje in delovanje delovnih strojev in ustreznega opravljanja del. Dela oz. gradnja se bo odvijala kontinuirano z namenom končanja grobih gradbenih del v najkrajšem možnem času.

V času uporabe objekta bodo temeljna tla pod objektom konsolidirana, zato ne bo prihajalo do vpliva v zvezi z mehansko odpornostjo in stabilnostjo sosednjih obstoječih objektov. Posebni ukrepi niso predvideni.

- **POŽAR**

Za minimalni potreben medsebojni odmik med objekti in odmik objektov od sosednjih zemljišč (parcelne meje) je upoštevana izračunana relevantna meja skladno s tehnično smernico TSG-1-001: 2019, kakor so tudi upoštevane njene ostale zahteve pri zasnovi objektov glede na značilnosti širše okolice in gradnje znotraj širšega območja.

Objekt je v požarnem smislu en požarni sektor.

Najbližja stanovanjska stavba je v oddaljenosti več od 4,0m. Podani oddaljenosti med objekti so znotraj širšega območja značilni.

Glede na vrsto in uporabnost celotnega objekta ter razvrstitev med prostore s specifično požarno obremenitvijo, je potrebno vgraditi konstrukcijske elemente s sledečimi minimalnimi zahtevami skladno s Tehnično smernico TSG-1-001:2019:

- nosilna konstrukcija – EI 30;
- uporabljeni materiali bodo takšne kvalitete, da ustrezajo protipožarnim zahtevam po prepovedi sproščanja toksičnih plinov v primeru gorenja.

Fasadne stene morajo ustrezati požarni odpornosti EI 30.

Intervencijske poti in površine: Dovoz za intervencijska vozila je po javni cesti. Dostop do objekta je za potrebe gasilske intervencije načrtovan po dostopni poti do vhoda objekta. Do objekta je zagotovljena dostopna pot javne ceste.

Delovne površine: Delovne oziroma intervencijske površine so predvidene na parceli posega in obstoječi javni cesti. Voda za gašenje se zagotavlja z gasilsko cisterno skladno z tabelo 41 Tehnične smernice TSG-1- 001:2019. Sredstva za začetno gašenje se ustrezno določijo z Načrtom požarne varnosti!

- **ZAŠČITA PRED HRUPOM - HRUP PODNEVI, HRUP PONOČI**

Hrup pri najbližjih sosednjih objektih ne bo čezmeren ob upoštevanju naslednjih pogojev: gradbeni stroji ne smejo obratovati sočasno, tovorna vozila morajo biti v času nakladanja materiala ugasnjena, pri gradbenih delih se lahko uporablja gradbene stroje, katerih zvočna moč je usklajena s Pravilnikom o emisiji hrupa strojev, ki se

uporabljajo na prostem (Uradni list RS, št. 106/02) in njegovih dopolnitvah, gradbena dela lahko potekajo v dnevnem času med 6:00 in 18:00.

- **HIGIENSKA IN ZDRAVSTVENA ZAŠČITA**

Zaradi izvajanja gradbenih del na obravnavanem območju gradnje se pričakuje povečana onesnaženost zraka predvsem s prašnimi delci zaradi gradbenih del, emisije iz prometa zaradi obratovanja gradbenih strojev in prometa s tovornimi vozili.

V času gradbenih del je pričakovati nastajanje gradbenih, komunalnih in drugih odpadkov.

Emisije snovi v zrak, ki bodo nastale pri izvajanju gradbenih del, se bodo lahko z vetrom disperzno širile v prostor, pri čemer se bodo predvsem prašni delci v pretežni meri odlagali v neposredno bližino gradbišča, zato je treba prašenje gradbenih materialov zmanjšati na čim manjšo možno mero z vlaženjem. V času gradnje objekta mora izvajalec gradbenih del v primeru nastajanja emisij prahu, ki bi segale izven gradbišča, poskrbeti za vlaženje sipkih gradbenih materialov.

Prašenje zaradi gradnje je potrebno omiliti z vlaženjem gradbenih materialov. Vsa gradbena mehanizacija mora biti ustrezno vzdrževana, da bo preprečeno puščanje goriv, motornega olja in maziv. Odpadne vode, ki bodo nastajale pri gradnji, je potrebno ponovno uporabiti.

Omilitveni ukrepi za zmanjšanje onesnaženosti zraka bodo na območju eventualno potrebni med gradnjo, med obratovanjem pa dodatni ukrepi ne bodo potrebni.

Za preprečitev ali zmanjšanje emisij v zrak med gradnjo je treba:

- z rednim vlaženjem odkritih površin preprečevati prašenje z gradbišča v okolico;
- čistiti transportna vozila pri vožnji z območja gradbišča, prekrivati sipke tovore pri transportu in vlaženje transportnih poti, da se preprečuje raznos gradbenega materiala z območja gradbišča s transportnimi sredstvi;
- uporabljati samo tehnično brezhibno gradbeno mehanizacijo in vozila, ki ustrezajo standardom in emisijskim normativom.

Emisije, ki bodo nastajale pri obratovanju gradbenih strojev in gradbene mehanizacije na gradbišču, bodo podobne emisijam, ki nastajajo pri prometu z motornimi vozili. Te emisije je treba znižati na najmanjšo možno mero s tem, da stroji, naprave in vozila obratujejo le takrat, ko je to potrebno. V času gradnje bodo nastajali gradbeni odpadki. Nastanek posebnih, nevarnih odpadkov ni predviden. Kot ukrep za preprečitev napačnega odstranjevanja odpadkov je predvideno kontrolirano zbiranje gradbenih odpadkov na gradbišču in odvažanje na predvideno deponijo.

- **VARNOST PRI UPORABI**

V času gradnje objekta je potrebno poskrbeti za zavarovanje gradbišča in naprav na gradbišču, nedokončanih delov objektov, instalacij itd.

V času del na gradbišču mora v času slabše vidljivosti biti le to osvetljeno. Po končanju del se osvetlitev zmanjša ali ukine in prepreči dostop na gradbišče.

Upoštevati je potrebno predpise o zagotavljanju varnosti in zdravja pri delu na začasnih in premičnih gradbiščih zlasti z vzdrževanjem primerne reda in zadovoljivosti čistoče na gradbišču, z izbiranjem lokacije delovnih mest

ob upoštevanju načinov ohranjanja dostopnosti do teh delovnih mest in določitve poti ali področij za prehod in gibanje ter opremo, z ravnanjem z različnimi materiali, s tehničnim vzdrževanjem, pregledi pred dajanjem v obratovanje in z rednimi pregledi instalacij in opreme, da bi popravili oziroma odpravili kakršnekoli napake, ki bi lahko vplivale na varnost in zdravje delavcev, z razmejitvijo in načrtovanjem površin za skladiščenje različnih materialov, ki so bili odstranjeni ali uporabljeni, s skladiščenjem in odlaganjem ali odstranjevanjem odpadkov in ruševin, s sprotnim prilagajanjem dejanskega časa poteka del na gradbišču.

Gradbišče predvidenih posegov se izvaja na zadostni razpoložljivi razdalji od sosednjih objektov in ne bo vplivalo na tveganje za nastanek nezgod na nepremičninah v okolici. Predvideni posegi v času gradnje ne bodo imeli nobenih vplivov na varnost pri uporabi sosednjih zemljišč. Posebni ukrepi niso predvideni.

6.5 Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Zaradi izvedbe projekta se ne predvideva dodatnih zaposlitev. Investitor bo ob upoštevanju javno naročniške zakonodaje izbral zunanjega izvajalca za gradnjo, nadzor in obveščanje javnosti ter z aktivnim vključevanjem zaposlenih prispeval k izvedbi projekta.

Investitor bo projekt izvedel z obstoječim kadrom, zaposlenimi pri bodočem upravljavcu in zunanjimi sodelavci. Izvedbo projekta vodi projektna skupina, ki jo vodi vodja projekta s člani. Osnova naloga projektne naloge bo izvedba samega projekta:

- sodelovanje pri pripravi vloge in ostalih dokumentov za pridobitev ustreznih virov financiranja projekta,
- usklajevanja dokumentacije s posredniškim telesom, Ministrstvom za naravne vire in prostor in ostalimi inštitucijami,
- administrativna dela, pregled in usklajevanje dela z izbranimi izvajalci gradenj, nadzora, stiki z javnostjo in
- priprava vseh poročil v času izvedbe projekta.

Pri pripravi in izvedbi projekta sodeluje projektna skupina pod okriljem Službe za investicije. Vodja te je Petar Ziraldo, Ana Kovačević Zimerman pa je vodja projekta. Pri pripravi projekta pa sodelujejo še Sabina Mozetič (vodja Urada za gospodarstvo, kmetijstvo in razvoj), Marina Scheriani, Tjaša Mužina (Urad za gospodarstvo, kmetijstvo in razvoj), Orjela Bordon (vodja Urada za finance in računovodstvo), in Matjaž Maršič (vodja Urada za prostorski razvoj in nepremičnine), ki so zadolženi za pripravo projekta, oddajo vlog na povabilo ter neposredno na posredniško telo za pridobitev nepovratnih sredstev mehanizma DRR in CTN in na splošno za vso koordinacijo aktivnosti, potrebnih za uspešno izvedbo projekta. Za izvedbo javnih naročil bosta zadolžena Jure Pograjc, vodja sekretariata občinske uprave in Alan Žibera, vodja oddelka za splošne zadeve in javna naročila, oba z večletnimi izkušnjami na področju javnih naročil.

Po potrebi so že bili in bodo vključeni v projektno skupino za pripravo in izvedbo obravnavanega projekta, tudi ostali sodelavci iz različnih uradov in služb Občinske uprave Mestne občine Koper, glede na vsebinska področja kot so prostorski razvoj in nepremičnine, gospodarske javne službe, okolje in promet, finance in računovodstvo, družbene dejavnosti ter ostali.

Vsi navedeni imajo ustrezno znanje ter večletne izkušnje in reference z izvedbo projektov sofinanciranih s strani EU.

6.5.1 Tehnična zmogljivost

Petar Ziraldo, Vodja Službe za investicije je od leta 2018 sodeloval in bil odgovorna oseba pri vrsti projektov sofinanciranih z nepovratnimi sredstvi kot so: Olimpijski bazen Koper, Obnova avtobusne postaje, Parkirna hiša P + R Sonce, Celovita prenova objekta Vergerijev trg 3, Kanalizacija Beli kamen – Gažon, Energetska sanacija in obnova športne dvorane Burja ter mnogih drugih.

Ana Kovačević Zimerman, višja svetovalka za investicije, zaposlena na področju investicij. Vodila je vrsto projektov.

Tjaša Mužina in Marinka Scheriani, zaposleni na Uradu za gospodarstvo, kmetijstvo in razvoj, obe sta sodelovali pri prijavi vrste projektov za pridobitev nepovratnih sredstev, izdajo ZZI-jev, poročil ter koordinacijo. Nekateri od teh so: Ureditev javnega objekta Olimpijski bazen Koper, Ureditev obalnih parkovnih rekreacijskih površin, Ureditev parka ob Semedelski promenadi, Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande, Obnova avtobusne postaje, Parkirna hiša P + R Sonce, Celovita prenova objekta Vergerijev trg 3, Kanalizacija Beli kamen – Gažon, Energetska sanacija in obnova športne dvorane Burja ter še mnogi drugi.

V projektni skupini sodelujejo še Orjela Bordon (vodja Urada za finance in računovodstvo), Sabina Mozetič (vodja Urada za gospodarstvo, kmetijstvo in razvoj) in Matjaž Maršič (vodja Urada za prostorski razvoj in nepremičnine), vsi z bogatimi izkušnjami na projektih sofinanciranih z EU sredstvi.

6.5.2 Pravna zmogljivost

Na MOK je zaposlenih 12 univerzitetnih diplomiranih pravnikov, ki so vključeni v projektne skupine glede na področja dela.

Jure Pograjc, vodja sekretariata občinske uprave; Alan Žiberna, vodja oddelka za splošne zadeve in javna naročila, oba z večletnimi izkušnjami na področju javnih naročil.

Po potrebi bodo v projekt vključeni tudi drugi pravniki glede na posamezno področje dela.

MOK ima sklenjene pogodbe tudi z zunanjimi odvetniškimi pisarnami, ki bodo v projekt vključeni po potrebi.

6.5.3 Finančna zmogljivost investitorja – Mestna občina Koper

Iz zaključnega računa proračuna Mestne občine Koper za leto 2023 je razvidno, da je so prihodki skupaj znašali 84.757.319 EUR, odhodki skupaj pa 81.157.830 EUR, proračunski presežek je tako znašal 3.599.489 EUR.

6.5.4 Uspešno realizirani projekti

Mestna občina Koper uspešno črpa nepovratna sredstva preko priprave in izvedbe projektov iz različnih področij. Naj naštejemo le nekatere:

- Celovita prenova javnih površin na obalnem delu mestnega jedra Kopra,
- ŠRC Koper - malo nogometno igrišče,
- Ureditev ceste na Markovec,
- Ureditev ploščadi ob panoramskem dvigalu – Bastion,
- Ozelenitev Ljubljanske ceste in mestnih vpadnic,
- Izgradnja velikega nogometnega igrišča v športno rekreacijskem centru Bonifika,
- Postavitev postaj za vzpostavitev sistema izposoje koles,
- Kolesarska steza in pešpot vzhodna Ankaranska vpadnica,
- Ureditev kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti v Kopru,
- Gradnja parkirne hiše P+R Sonce v Kopru,
- Revitalizacija dela obale med izlivom Badaševce in Žusterno,
- Kolesarska in pešpot na delu Dolinske ceste in Oljčne poti v Kopru,

- Vstopna točka za raziskovanje Kraškega roba in zelenega podeželja,
- Kolesarska in pešpot na delu Ulice Istrskega odreda v Kopru.

6.6 Predvideni viri financiranja in drugi možni resursi

Za projekt je predvideno, da ga bo investitorica Mestna občina Koper prijavila na Povabilo k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN.

Sofinanciranje ukrepov, ki bodo podprti z mehanizmom CTN, delno financirata Evropska unija iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) in Republika Slovenija (RS).

Pri vseh operacijah morajo biti sredstva za plačilo neupravičenih stroškov, morebitnih stroškov primanjkljaja (neto prihodkov) in morebitnih ostalih stroškov, ki ne bodo financirani s strani sredstev EKP, zagotovljena iz lastnih in/ali drugih virov.

Operacije morajo upoštevati doseganje minimalne vrednosti skupnih priznanih upravičenih stroškov, in sicer 250.000 EUR.

6.6.1 Višina sofinanciranja

Stopnja sofinanciranja znaša največ 80% priznanih upravičenih stroškov.

Viri sofinanciranja znašajo za Kohezijsko regijo Zahodna Slovenija:

- 80% priznanih upravičenih stroškov, pri čemer največ 40% upravičenih stroškov krijejo sredstva podpore EU, 40% pa nacionalni javni prispevek iz proračuna RS (preostalih 20% upravičenih stroškov mora zagotoviti upravičenec sam z lastnimi in/ali drugimi viri).

6.6.2 Obdobje upravičenosti

Stroški in izdatki operacije so upravičeni, če so upravičencu nastali in so plačani (oz. v primeru stroškov na enoto in pavšalnih zneskov, če so bili ukrepi izvedeni) v obdobju od 1. januarja 2021 oziroma od potrditve DIIPa za obravnavano operacijo do 31. decembra 2029 in znotraj obdobja upravičenosti, določenega s pogodbo o sofinanciranju, oziroma odločitvijo o podpori OU.

Operacije se lahko začnejo pred predložitvijo vloge na povabilo, vendar operacije ne smejo biti fizično zaključene pred oddajo vloge za operacijo na PT ZMOS (Faza 1 neposredne potrditve operacije). Za operacije CTN pomeni zaključek operacije, ko je ta fizično zaključena oz. so vse aktivnosti popolnoma izvedene. Operacije, pri katerih so bile vse aktivnosti v celoti izvedene, preden se je prijavitelj prijavil na to povabilo, niso upravičene do sofinanciranja.

Pri določitvi datuma zaključka operacije v smislu zaključka financiranja, je pomembno načrtovanje dinamike plačil in izdajanja zahtevkov za izplačila. Obdobje trajanja operacije naj vključuje čas za izvedbo glavnih projektnih dejavnosti ter tudi čas za administrativni zaključek operacije (oddaja končnega poročila PT MOPE).

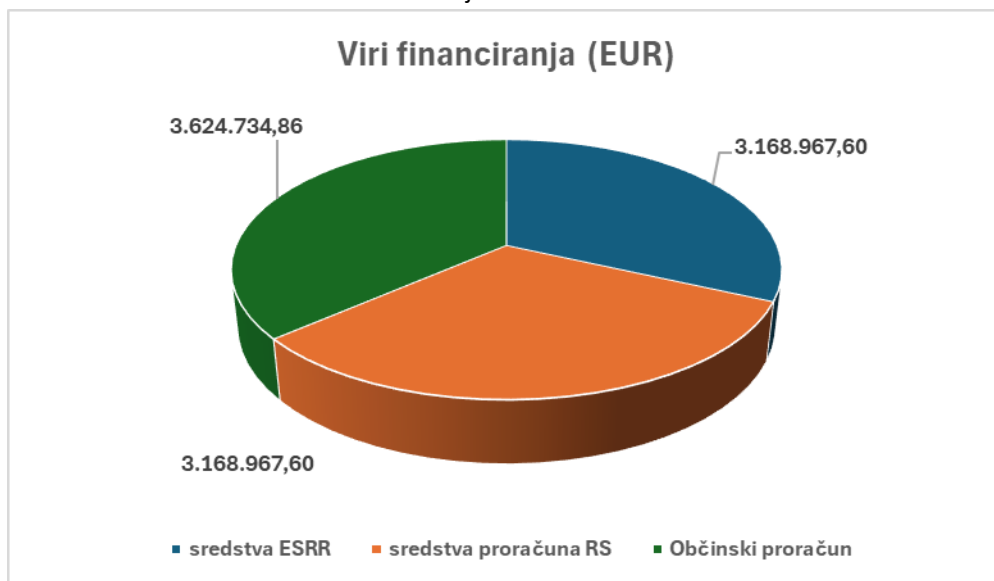
Davek na dodano vrednost predstavlja strošek investicije, saj si ga občina ne more povrniti.

Celotna vrednost investicije po tekočih cenah je ocenjena na 9.962.670,06 EUR z DDV. Upravičeni stroški znašajo 7.922.419,00 EUR preostali del pa so neupravičeni stroški v višini 2.040.251,06 EUR. Najvišji možni znesek sofinanciranja bi tako lahko znašal 6.337.935,20 EUR.

Skladno z navedenim je pričakovati, da bo višina sofinanciranja znašala največ 6.337.935,20 EUR, ostala sredstva v višini 3.624.734,86 EUR pa bo zagotovila Mestna občina Koper iz svojega proračuna.

Tabela 6.2: Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenimi nepovračljivim DDV

	Skupaj	%	2025	2026	2027	2028
Upravičeni stroški	7.922.419,00	100,00%	4.630,00	3.129.918,00	3.988.633,00	799.238,00
CTN	6.337.935,20	80,00%	3.704,00	2.503.934,40	3.190.906,40	639.390,40
sredstva ESRR	3.168.967,60	40,00%	1.852,00	1.251.967,20	1.595.453,20	319.695,20
sredstva proračuna RS	3.168.967,60	40,00%	1.852,00	1.251.967,20	1.595.453,20	319.695,20
Občinski proračun	1.584.483,80	20,00%	926,00	625.983,60	797.726,60	159.847,60
Neupravičeni stroški	2.040.251,06	100,00%	250,00	805.952,06	1.028.330,30	205.718,70
sredstva ESRR	0,00	0,00%	0	0	0	0
sredstva proračuna RS	0,00	0,00%	0	0	0	0
Občinski proračun	2.040.251,06	100,00%	250,00	805.952,06	1.028.330,30	205.718,70
Celotna investicija	9.962.670,06	100,00%	4.880,00	3.935.870,06	5.016.963,30	1.004.956,70
CTN	6.337.935,20	63,62%	3.704,00	2.503.934,40	3.190.906,40	639.390,40
sredstva ESRR	3.168.967,60	31,81%	1.852,00	1.251.967,20	1.595.453,20	319.695,20
sredstva proračuna RS	3.168.967,60	31,81%	1.852,00	1.251.967,20	1.595.453,20	319.695,20
Občinski proračun	3.624.734,86	36,38%	1.176,00	1.431.935,66	1.826.056,90	365.566,30

Slika 6.2: Predvideni viri financiranja

6.7 Ekonomska upravičenost projekta oz. pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti

Ekonomske upravičenosti na tej stopnji priprave Dokumenta identifikacije investicijskega projekta ne moremo predstaviti vrednostno, pač pa opredeljujemo upravičenost s kvalitativnega vidika.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša na družbenem področju:

- izboljšana kakovost življenja občanov in dvig kvalitete življenja,
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,
- povečana varnost kolesarjev in pešcev,
- zagotovljeni kvalitetnejši bivalni pogoji in dvig kvalitete življenja,
- vzpodbujanje alternativnih načinov prevoza v službo, trgovino, šolo.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša na razvojno gospodarskem področju:

- povečala se bo privlačnost območja kot turistične destinacije, zaradi popestritve turistične ponudbe,
- prihranki na področju zdravstva zaradi povečane aktivnosti uporabnikov kolesarskih povezav.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša na okoljevarstvenem področju:

- koristi iz naslova postavitve izvedbe projekta se bodo odrazile v manjšem obremenjevanju okolja z osebnimi avtomobili. Obseg prevoženih kilometrov se bo zmanjšal in hkrati povečal delež aktivne mobilnosti.

Z izvedbo projekta se bo spodbujalo promocijo in aktivnosti za spodbujanje zdravega in aktivnega življenjskega sloga najširšega kroga populacije s tem pa k družbeni spremembi in k dvigu družbene ozaveščenosti.

7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

7.1 Potrebna investicijska dokumentacija

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/06, 54/10, 27/16) v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost, in sicer:

1. za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 evrov najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta;
2. za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 evrov dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program;
3. za investicijske projekte nad vrednostjo 2.500.000 evrov dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijska zasnova in investicijski program;
4. za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 evrov je treba zagotoviti dokument identifikacije investicijskega projekta, in sicer:
 - a) pri tehnološko zahtevnih investicijskih projektih;
 - b) pri investicijah, ki imajo v svoji ekonomski dobi pomembne finančne posledice (na primer visoki stroški vzdrževanja);
 - c) kadar se investicijski projekti (so)financirajo s proračunskimi sredstvi.

Pri projektih z ocenjeno vrednostjo pod 100.000 evrov se vsebina investicijske dokumentacije lahko ustrezno prilagodi (poenostavi), vendar mora vsebovati vse ključne prvine, potrebne za odločanje o investiciji in zagotavljanje spremljanja učinkov.

Če gre za več podobnih investicij ali druge smiselno povezane posamične ukrepe manjših vrednosti, se lahko skupina projektov združi v program (načrt investicijskega vzdrževanja, načrt nabav z obrazložitvami, in podobno), za katerega veljajo isti postopki in merila kot za posamičen investicijski program.

Če je bila izdelana in potrjena predinvesticijska zasnova za celovit projekt in so cilji in ključne predpostavke iz celovitega projekta ostali nespremenjeni, ni treba ponovno izdelovati predinvesticijske zasnove za posamezne investicijske projekte, čeprav njihova ocenjena vrednost presega 2.500.000 evrov.

Celotna ocenjena vrednost operacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost za projekt »Mobilna povezava Koper« je ocenjena na 9.401.592,51 EUR in je zato potrebno v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (4. člen, Meje vrednosti) za omenjen projekt izdelati dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP), predinvesticijsko zasnovo (PIZ) in investicijski program (IP).