

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

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

NAKUP E-VOZIL ZA IZVAJANJE GJS MESTNEGA AVTOBUSNEGA PROMETA

Kratek naziv: Nakup e-vozil

Investitor:

Mestna občina Koper

Verdijeva ulica 10
6000 Koper



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTÀ DI CAPODISTRIA

Koper, oktober 2025

KAZALO VSEBINE

0	UVODNO POJASNILO	5
1	NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH SODELAVCEV	6
1.1	Navedba investitorja	6
1.2	Navedba izdelovalca investicijske dokumentacije	6
1.3	Navedba upravljavca	7
2	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	8
2.1	Predstavitev investitorja – Mestna občina Koper	8
2.2	Predstavitev upravljavca – Arriva d.o.o.	10
2.3	Pregled in analiza obstoječega stanja	11
2.4	Razlogi za investicijsko namero	12
3	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	14
3.1	Opredelitev razvojnih ciljev investicijskega projekta	14
3.2	Preveritev usklajenosti operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi	15
3.3	Zasledovanje horizontalnih načel in politik s strani operacije	20
4	PREDSTAVITEV VARIANT	21
4.1	Varianta 0: Izhodiščna varianta ali varianta »brez investicije«	21
4.2	Varianta 1: Variantna »z investicijo«	21
4.3	Izbor optimalne variante	22
5	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE TER OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	23
5.1	Vrsta investicijskega projekta	23
5.2	Opredelitev osnovnih tehnično - tehnoloških rešitev v okviru operacije	23
5.3	Ocena investicijskih stroškov	24
5.3.1	Ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah z dinamiko investicijskih vlaganj	25
5.3.2	Ocenjena vrednost investicije po tekočih cenah z dinamiko investicijskih vlaganj	25
5.4	Ocena upravičenih in neupravičenih stroškov	26
5.4.1	Ocena upravičenih in neupravičenih stroškov projekta v stalnih cenah	26
5.4.1	Ocena upravičenih in neupravičenih stroškov projekta v tekočih cenah	27
5.5	Navedba osnove za oceno vrednosti	28
6	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO SKUPAJ Z INFORMACIJO O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI OZIROMA EKONOMSKI UPRAVIČENOSTI PROJEKTA	29
6.1	Strokovne podlage, predhodno pripravljena dokumentacija, idejne rešitve in študije ..	29
6.2	Opis lokacije	29
6.2.1	Makro lokacija	29
6.2.2	Mikro lokacija	29
6.3	Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe	31
6.4	Analiza vplivov na okolje	31
6.5	Analiza zaposlenih	34
6.6	Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo	35
6.7	Predvideni viri financiranja	36
6.8	Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oz. ekonomska upravičenost projekta	37

7	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM	38
7.1	Potrebna investicijska dokumentacija	38
7.2	Ugotovitev smiselnosti izvedbe investicijskega projekta	38

KAZALO TABEL

Tabela 1:	Prikaz statističnih podatkov MOK za leto 2024.....	9
Tabela 2:	Vozni park za izvajanje GJS avtobusnih linijskih prevozov na območju MOK, oktober 2025	12
Tabela 3:	Število pripeljanih potnikov v mestnem avtobusnem prometu Mestne občine Koper po letih v obdobju 2019 - 2024.....	12
Tabela 4:	Ocena skupnih stroškov investicije v stalnih cenah Varianta 1	24
Tabela 5:	Ocena skupnih stroškov operacije po dinamiki investicijskih vlaganj v stalnih cenah v € - Varianta 1.....	25
Tabela 6:	Ocena skupnih stroškov operacije po dinamiki investicijskih vlaganj v tekočih cenah v € - Varianta 1.....	25
Tabela 7:	Ocena upravičenih stroškov investicijskega projekta po dinamiki investicijskih vlaganj v stalnih cenah v € - Varianta 1	26
Tabela 8:	Ocena neupravičenih stroškov investicijskega projekta po dinamiki investicijskih vlaganj v stalnih cenah v € - Varianta 1	27
Tabela 9:	Ocena upravičenih stroškov investicijskega projekta po dinamiki investicijskih vlaganj v tekočih cenah v € - Varianta 1	27
Tabela 10:	Ocena neupravičenih stroškov investicijskega projekta po dinamiki investicijskih vlaganj v tekočih cenah v € - Varianta 1	27
Tabela 11:	Okvirni terminski plan investicijskega projekta – Varianta 1.....	31
Tabela 12:	Matrika za zeleno proračunsko označevanje	33
Tabela 13:	Viri financiranja v tekočih cenah v €	36

KAZALO SLIK

Slika 1:	Zemljevid Mestne občine Koper.....	8
Slika 2:	Makro lokacija investicijskega projekta.....	29
Slika 3:	Mreža linij avtobusnega mestnega potniškega prometa Mestne občine Koper	30

0 UVODNO POJASNILO

Dokument identifikacije investicijskega projekta »Nakup e-vozil za izvajanje GJS mestnega avtobusnega prometa« obravnava izvedbo investicijskega projekta, ki zajema nabavo šestih avtobusov na električni pogon.

Namen investicije je razširitev linij in vzpostavitev novih linij javnega potniškega prometa ter posodobitev voznega parka z novimi avtobusi na električni pogon, kar bo omogočilo širitev zmogljivosti občinskega javnega prevoza ter obnovo obstoječega voznega parka. Cilj investicije je povečati število potnikov v mestnem javnem potniškem prometu ter izboljšati trajnostno mobilnost prebivalcev v območjih, kjer so presežene mejne vrednosti onesnaževal. Celoten učinek investicije bo boljša kakovost zraka in bivalnega okolja na območju občine.

Mestna občina Koper namerava investicijo prijaviti na Javni poziv za spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov in šolarjev (oznaka: JP VPPŠ-2025), ki je bil objavljen v Uradnem listu RS, številka 39/2025 dne 30.5.2025. Javni poziv se izvaja v skladu z določili Odloka o Programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe za leta 2023-2026 (Uradni list RS, št. 106/23), skladno z besedilom poglavja 2.2 Brezemisijska vozila ter polnilna in oskrbovalna infrastruktura za brezemisijska vozila. Nepovratna sredstva se zagotavljajo iz sredstev Sklada za podnebne spremembe.

Terminski plan predvideva, da se bo investicijski projekt izvajal od oktobra 2025 do novembra 2026, ko je predvidena registracija vozil. Vrednost investicijskega projekta je po tekočih cenah ocenjena na 2.031.092,00 € brez DDV oziroma 2.031.877,84 € z upoštevanjem odbitnega DDV-ja. Predvideno je, da bo Mestna občina Koper za izvedbo investicijskega projekta zgotovila sredstva v višini 409.861,84 €, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo pa bo, iz Sklada za podnebne spremembe v okviru v Javnega poziva za spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov in šolarjev, zagotovilo 1.622.016,00 € nepovratnih sredstev.

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016). Glede na vrsto in ocenjeno vrednost investicijskega projekta je potrebno v skladu s 4. členom omenjene Uredbe pripraviti naslednjo investicijsko dokumentacijo:

- Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP)
- Investicijski program (IP).

1 NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH SODELAVCEV

1.1 Navedba investitorja

INVESTITOR	
Naziv:	MESTNA OBČINA KOPER
Naslov:	Verdijeva ulica 10, 6000 Koper
Odgovorna oseba:	Aleš Bržan, župan
Žig in podpis odgovorne osebe:	
Telefon:	+386 5 664 61 00
E-pošta:	obcina@koper.si
Davčna številka:	SI40016803
Matična številka:	5874424000
Transakcijski račun:	SI56 0125 0010 0005 794, Banka Slovenije
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	Raf Klinar, vodja Urada za gospodarske javne službe, okolje in promet
Telefon:	+ 386 5 664 63 30
E-pošta:	rafko.klinar@koper.si

1.2 Navedba izdelovalca investicijske dokumentacije

IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	
Naziv:	Goriška lokalna energetska agencija GOLEA
Naslov:	Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica
Odgovorna oseba:	Matej Pahor, direktor
Žig in podpis odgovorne osebe:	
Telefon:	+386 5 393 24 60
E-pošta:	matej.pahor@golea.si
Davčna številka:	SI78059038
Transakcijski račun:	SI56 0475 0000 1242 330 Nova KBM
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	Ivana Kacafura, univ. dipl. ekol. in Mateja Birsa, dipl. ekon.
Telefon:	040 554 414 in 041 798 844
E-pošta:	ivana.kacafura@golea.si in mateja.birsa@golea.si

1.3 Navedba upravljavca

UPRAVLJAVEC	
Naziv:	ARRIVA, družba za prevoz potnikov, d.o.o.
Naslov:	Ulica Mirka Vadnova 8, 4000 Kranj
Odgovorna oseba:	Klaudija Časar Torkar, direktor
Žig in podpis odgovorne osebe:	
Telefon:	+386 4 201 31 10
E-pošta:	info@arriva.si

Tabela 1: Prikaz statističnih podatkov MOK za leto 2024

PODATKI ZA LETO 2024	OBČINA	SLOVENIJA
Površina (km ²) - 1. januar	304	20.271
Število prebivalcev - 1. januar	54.252	2.123.949
Število moških - 1. januar	26.851	1.068.429
Število žensk - 1. januar	27.401	1.055.520
Delež prebivalcev starih 0 do 14 let - 1. januar	14	15
Delež prebivalcev, starih 15 do 64 let - 1. januar	64	64
Delež prebivalcev starih 65 let ali več - 1. januar	22	22
Gostota naseljenosti - 1. januar	179	105
Naravni prirast	-173	-4.631
Skupni prirast	184	6.901
Število živorojenih	351	16.875
Živorojeni (na 1.000 prebivalcev)	7	8
Število umrlih	524	21.506
Umrli (na 1.000 prebivalcev)	10	10
Naravni prirast (na 1.000 prebivalcev)	-3	-2
Skupni selitveni prirast (na 1.000 prebivalcev)	7	5
Skupni prirast (na 1.000 prebivalcev)	3	3
Povprečna starost prebivalcev - 1. januar	45	44
Povprečna starost prebivalcev - 1. julij	45	44
Indeks staranja - 1. januar	159	148
Indeks staranja - 1. julij	162	150
Indeks staranja za moške - 1. januar	136	126
Indeks staranja za ženske - 1. januar	184	172
Število vrtcev	24	986
Število otrok v vrtcih (po izvajalcu predšolske vzgoje)	1.890	82.412
Vključenost otrok v vrtce (% med vsemi otroki, starimi 1-5)	83	83
Število šol	15	820
Število učencev v osnovnih šolah	4.831	195.704
Število dijakov (po prebivališču)	1.977	83.839
Število študentov (po prebivališču)	1.722	82.388
Število študentov (na 1.000 prebivalcev)	32	39
Število diplomantov (na 1.000 prebivalcev)	7	8
Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	24.185	944.008
Število delovno aktivnih prebivalcev (po delovnem mestu)	25.102	944.008
Število zaposlenih oseb (po delovnem mestu)	22.761	841.278
Število samozaposlenih oseb (po delovnem mestu)	2.340	102.730
Stopnja delovne aktivnosti (%)	70	70
Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)	2.437	2.395
Povprečna mesečna neto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.556	1.526
Povprečna mesečna bruto plača (indeks, SI=100)	102	100
Povprečna mesečna neto plača (indeks, SI=100)	102	100
Število osebnih avtomobilov - 31. december	33.517	1.250.508

Vir: Statistični urad RS, podatki za leto 2024

Mestna občina Koper z mestom Koper kot svojim funkcionalnim in upravnim središčem igra pomembno vlogo v širšem prostoru. Koper predstavlja središče državnega pomena in središče ene od osmih funkcijskih regij Slovenije. Opredeljen je kot eno najpomembnejših tovornih in prometnih vozlišč ter severno jadranskih pristanišč. Kot vsako od regionalnih središč pomeni Koper na območju svoje funkcijske regije vodilno silo gospodarskega, družbenega in prostorskega razvoja, zaradi posebne identitete in prepoznavnosti pa tudi kulturno in percepcijsko stičišče v regiji.

2.2 Predstavitev upravljavca – Arriva d.o.o.

Podjetje Arriva, družba za prevoz potnikov, d.o.o. (v nadaljevanju Arriva d.o.o.) izvaja linijski prevoz v mestnem prometu kot lokalno gospodarsko javno službo.

Arriva d.o.o. je eno največjih avtobusnih podjetij v Sloveniji, ki opravlja transportne storitve prevoza potnikov za mestna, primestna in medmestna področja, kot tudi transportne storitve po naročilu in za različne institucije. Visok tržni delež dosega tudi s turistično dejavnostjo. Arriva v Sloveniji zaposluje 1020 ljudi, ki upravljajo 600 vozil. Deluje v skoraj vseh večjih mestih v Sloveniji (Ljubljana, Maribor, Kranj, Koper, Novo mesto, Ptuj, Piran, Il. Bistrica, Sl. Bistrica, Portorož) in jih medsebojno povezuje. Skupina opravlja tudi prevoz potnikov na mednarodnih linijah, predvsem z Italijo in Hrvaško.

Podjetje je zavezano k trajnostnemu razvoju in izboljšanju kakovosti storitev za potnike, kar vključuje posodobitev voznega parka, uvedbo novih tehnologij in izboljšanje infrastrukture. Zato je uvedlo ambiciozne okoljske cilje z željo doseči precejšnje izboljšave na področju:

- Zmanjšanja porabe fosilnih goriv z okolju prijaznejšimi.
- Zmanjšanja porabe pitne vode in reciklaže odpadne vode.
- Recikliranja odpadkov, kadar je to mogoče.
- Porabe energentov - uporabljena elektrika iz obnovljivih virov.
- Ozaveščanje zaposlenih, da delujejo v smeri izboljšanja odnosa do okolja.

Arriva d.o.o. je skladno s Koncesijsko pogodbo o izvajanju izbirne gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju Mestne občine Koper, sklenjeni na podlagi Odloka o organizaciji in načinu izvajanja izbirne gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju Mestne občine Koper, od 1.10.2014 dalje koncesionar za izvajanje gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu V MO Koper.

2.3 Pregled in analiza obstoječega stanja

Javni linijski avtobusni prevoz potnikov se v Mestni občini Koper izvaja na podlagi Odloka o organizaciji in načinu izvajanja izbirne gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju Mestne občine Koper, ki ga je sprejel Občinski svet Mestne občine Koper na seji dne 18.4.2013, objavljen v Uradnem listu RS št. 40/2013 dne 10.5.2013 in dopolnitvi sprejeti na seji dne 20.12.2019, objavljena v Uradnem listu št. 80/2019 dne 27.12.2019 (v nadaljevanju: Odlok).

Na podlagi Odloka je bil izbran koncesionar za izvajanje gospodarske javne službe (v nadaljevanju: GJS), s katerim je Mestna občina Koper sklenila koncesijsko pogodbo, in sicer s takratno družbo Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o., Kolodvorska 11, 6000 Koper, zdaj Arriva, družba za prevoz potnikov, d.o.o.. Koncesijska pogodba o izvajanju izbirne gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza v mestnem prometu na območju Mestne občine Koper je bila sklenjena dne 27.1.2014 za obdobje desetih (10) let. Dejanski začetek opravljanja koncesije je bil 1.10.2014. Z aneksom številka 16 je bilo koncesijsko razmerje podaljšano. Konec leta 2025 ali v začetku leta 2026 bo Mestna občina Koper objavila razpis za novo koncesijo mestnega prometa.

Izvajanje storitev javnih linijskih prevozov predstavlja strošek Mestne občine Koper, saj gre za izvajanje gospodarske javne službe javnega prometa. Občina plača koncesionarju razliko med prihodki in stroški izvajanja koncesije, v stroških pa je vključen tudi dogovorjen primerni bruto dobiček koncesionarja. Prihodke koncesionar pridobiva s prodajo vozovnic in z oglaševanjem, to je izvajanjem propagandnih sporočil zainteresiranih subjektov na in v vozilih linijskega prometa ter na vozniških kartah in drugih tiskovinah v zvezi s koncesijo.

Prevozi se trenutno izvajajo na **dvanajstih linijah mestnega prometa**:

- Linija 1: KOPER – KAMPEL – KOPER (KOPER – ŠALARA – KOPER)
- Linija 2: KOPER – SEMEDELA – MARKOVEC – BOLNICA – KOPER
- Linija 2A: KOPER – MARKOVEC – BOLNICA – KOPER
- Linija 3: NAD DOLINSKO – MARKOVEC – BOLNICA – NAD DOLINSKO
- Linija 4: ŠALARA-OLMO-TRŽNICA-ŽUSTERNA-TRŽNICA-OLMO-ŠALARA
- Linija 5: TRG BROLO – ŽUSTERNA – MARKOVEC, MARKOVEC – ŽUSTERNA – TRG BROLO
- Linija 6: POTNIŠKI TER. – ŽUSTERNA – MARKOVEC – ŽUSTERNA – POTNIŠKI TER.
- Linija 7: POTNIŠKI TERMINAL – KRALJEVA – ROZMANOVA – POTNIŠKI TERMINAL
- Linija 8: POTNIŠKI TERMINAL – ROZMANOVA – OLMO – POTNIŠKI TERMINAL
- Linija 9 (Električno vozilo Kurjera): KOPER AP - POTNIŠKI TERMINAL - KOPER AP
- Linija 10 (Električno vozilo Kurjera): SRMIN GORC – TRŽNICA - SERMIN GORC
- Linija 11 (Električno vozilo Kurjera): CIMOS P&R - POTNIŠKI TERMINAL - CIMOS P&R
- Linija 12 (Električno vozilo Kurjera): PH SONCE - TRG BROLO - PH SONCE

Avtobusni prevozi se trenutno izvajajo z voznim parkom predstavljenim v naslednji tabeli.

Tabela 2: Vozni park za izvajanje GJS avtobusnih linijskih prevozov na območju MOK, oktober 2025

Avtobus, tip	Sedišča	Stojišča	Motor	Količina
Mercedes Citaro K	30	50	Euro 6	6
Mercedes Sprinter City 65	12	18	Euro 6	7
K-BUS E_Solar City	16	11	Električni	6
Minibus GRIFO	7	0	Električni	4
Skupaj	65	79		23

Vir: Arriva d.o.o.

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

Tabela 3: Število pripeljanih potnikov v mestnem avtobusnem prometu Mestne občine Koper po letih v obdobju 2019 - 2024

Leto	Letno število prepeljanih potnikov
2019	935.494
2020	444.665
2021	549.698
2022	751.008
2023	870.963
2024	966.503

Vir: Arriva d.o.o.

2.4 Razlogi za investicijsko namero

Razlog za investicijsko namero je posodobitev voznega parka preko nakupa novih brezemisijских vozil z namenom povečati privlačnost, učinkovitost in dostopnost javnega prevoza prebivalcem mesta ter s tem povečati število potnikov na linijah avtobusnega mestnega prometa. S povečano uporabo mestnega potniškega prometa je cilj zmanjšati rabo osebnih avtomobilov in s tem emisije toplogrednih plinov, ravni hrupa ter gneče na cesti in s tem prispevati k razvoju trajnostne mobilnosti in spremembi kulturne mobilnosti v občini. Projekt spodbuja trajnostno mobilnost in dvig deleža trajnostnih prometnih načinov v strukturi dnevne mobilnosti prebivalstva, kar je ključno za dolgoročno izboljšanje prometnih navad in zmanjšanje okoljskega odtisa mestnega prometa.

Zagotavljanje in spodbujanje uporabe javnega prevoza kot alternative prevozu z osebnimi prevoznimi sredstvi bistveno vpliva na zmanjšanje obremenitve okolja z izpusti toplogrednih plinov ter hrupom, zmanjšanje števila vozil na cesti pa prinaša večjo prometno varnost. Oba

navedena učinka pomenita boljše bivalno okolje in višjo kvaliteto življenja občanov in obiskovalcev mesta.

Posebno dodano vrednost predstavlja izbira nakupa električnih avtobusov, saj spodbujajo čistejšo in do okolja prijaznejšo mobilnost.

Projekt ima tudi širši družbeni vpliv, saj povečuje prepoznavnost občine kot okoljsko osveščene in nudi tako meščanom kot obiskovalcem dobre pogoje za obisk mesta. To prinaša neposredne gospodarske koristi, ki se kažejo v povečanju obiska turistov in zadrževanju turističnih gostov v samem mestu. Projekt prispeva tudi k družbeni spremembi ter k dvigu družbene ozaveščenosti o pomenu trajnostnega razvoja, zmanjšanja vplivov prometa na okolje ter krepitvi kulture okolju prijaznega načina življenja.

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

3.1 Opredelitev razvojnih ciljev investicijskega projekta

Namen investicije je posodobitev voznega parka z nakupom novih avtobusov na električni pogon, kar bo omogočilo razširitev linij in vzpostavitev novih linij javnega potniškega prometa ter povečanje zmogljivosti občinskega javnega prevoza. Novi brezemisijški avtobusi bodo prispevali k zmanjšanju onesnaženosti zraka, saj bodo zmanjšali količino emitiranih delcev in drugih škodljivih snovi ter raven hrupa, kar bo pozitivno vplivalo na kakovost zraka in bivalnega okolja na območju občine. Cilj investicije je povečati število potnikov v mestnem javnem potniškem prometu ter izboljšati trajnostno mobilnost prebivalcev, zlasti na območjih, kjer so presežene mejne vrednosti onesnaževal.

Investicija pomembno prispeva tudi k družbeni spremembi, saj spodbuja prehod k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti in odgovornemu ravnanju z okoljem. Z vidika širšega vpliva se s tem dviguje tudi družbena ozaveščenost o pomenu varovanja okolja, zmanjševanja emisij in izbire trajnostnih načinov prevoza.

Celoten učinek investicije bo boljša kakovost zraka in bivalnega okolja na območju občine. Investicija bo izboljšala konkurenčnost in kakovost javnega mestnega potniškega prometa, omogočila večjo tehnološko naprednost, dvignila zadovoljstvo uporabnikov ter zmanjšala vplive na okolje.

V primeru nakupa novih e-vozil gre za operacijo, ki je v javnem interesu, saj bodo električni avtobusi namenjeni izključno za izvajanje gospodarske javne službe, torej jih bodo uporabljali tako občani kot morebitni ostali naključni obiskovalci mesta Koper.

Cilji investicije so naslednji:

- Povečanje obratovalne zmogljivosti avtobusov: Z novimi električnimi avtobusi bo vozni park bolj zanesljiv in pripravljen za večje število prevozov, kar bo omogočilo nemoteno izvajanje mestnega potniškega prometa in boljšo dostopnost za potnike.
- Izboljšanje kakovosti prevoza potnikov: S sodobnimi, udobnejšimi vozili bo javni prevoz postal privlačnejša izbira za prebivalce, kar bo prispevalo k večjemu zadovoljstvu potnikov.
- Zmanjšanje stroškov vzdrževanja: Novi avtobusi na električni pogon bodo zaradi svoje energetske učinkovitosti in sodobne zasnove omogočili manjšo porabo energije in nižje stroške vzdrževanja.

- Zagotavljanje boljših delovnih pogojev za voznike: Električni avtobusi nudijo sodobnejše, bolj ergonomske delovne pogoje za voznike, kar prispeva k večji varnosti in udobju pri delu.
- Povečanje konkurenčnosti javnega prevoza: Z izboljšanim in okolju prijaznim voznim parkom bo javni prevoz postal privlačnejša alternativa osebnim vozilom, kar bo spodbudilo več ljudi k uporabi mestnega potniškega prometa. Manjša raba osebnih vozil bo pomenila tudi manj gneče na cesti in večjo prometno varnost in varnost vseh udeležencev v prometu.
- Zmanjšanje emisij in hrupa: Električni avtobusi bodo občutno zmanjšali emisije škodljivih izpušnih plinov in raven hrupa, kar bo prispevalo k čistejšemu zraku in boljšemu bivalnemu okolju v občini.
- Pomlajevanje voznega parka: Z novimi vozili bo občina zmanjšala povprečno starost voznega parka, kar bo dolgoročno prispevalo k trajnostni in sodobni infrastrukturi mestnega prevoza.
- Dvig družbene ozaveščenosti in prispevek k družbeni spremembi: Investicija bo prispevala k večji ozaveščenosti prebivalstva o pomenu trajnostne mobilnosti, varovanja okolja in odgovornega ravnanja z naravnimi viri. Prehod na okolju prijaznejši javni prevoz bo del širše družbene spremembe, ki spodbuja trajnostni življenjski slog in odgovorno mobilnost.
- Spodbujanje trajnostne mobilnosti in povečanje deleža trajnostnih prometnih načinov: Cilj investicije je tudi spodbujanje spremembe potovalnih navad prebivalcev, s čimer se bo povečal delež trajnostnih oblik prevoza v strukturi dnevne mobilnosti.
- Zagotavljanje celostne dostopnosti za vse uporabnike: Novo nabavljena vozila bodo opremljena z rešitvami, ki omogočajo celostno dostopnost, vključno s prilagoditvami za osebe z omejeno mobilnostjo. To bo omogočilo enakovredno, varno in udobno uporabo javnega prevoza vsem prebivalcem, ne glede na njihove fizične zmožnosti.

3.2 Preveritev usklajenosti operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi

Investicijski projekt bo sledil usmeritvam, ki jih določata tako Evropska unija ter Republika Slovenija, konkretizirane pa so v predpisih z nivoja Unije, države ter v regijskih in občinskih programskih dokumentih. Obravnavani investicijski projekt je skladen z:

- Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji,
- Strategijo razvoja Slovenije 2030,
- Strategijo prostorskega razvoja Slovenije,
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030,
- Nacionalni energetske in podnebni načrt,
- Regionalnim razvojnim programa za Obalno-Kraško regijo 2021-2027,

- Celostno prometno strategijo Mestne občine Koper,
- Trajnostno urbano strategijo Mestne občine Koper.

Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji (PEKP) je ključni strateški dokument, s katerim Slovenija črpa evropska sredstva iz Kohezijske politike EU. Glavni cilj programa je zmanjševanje regionalnih razlik, spodbujanje gospodarskega, socialnega in trajnostnega razvoja ter izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev po vsej državi. Investicijski projekt je skladen s specifičnim ciljem 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«.

Nakup električnih avtobusov za mestni potniški promet v okviru specifičnega cilja RSO 2.8 "Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika" se povezuje z naslednjimi aktivnostmi iz drugih specifičnih ciljev Programa evropske kohezijske politike 2021–2027:

- *RSO 2.2 – Spodbujanje energetske učinkovitosti in zmanjšanje emisij toplogrednih plinov:* Nakup električnih avtobusov prispeva k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in izboljšanju energetske učinkovitosti v prometu, kar je skladno s cilji tega specifičnega cilja.
- *RSO 2.6 – Spodbujanje prehoda na krožno gospodarstvo:* Električni avtobusi spodbujajo krožno gospodarstvo, saj so del sodobnih tehnoloških rešitev, ki vključujejo možnost remonta, nadgradnje in reciklaže baterij ter drugih delov. Z vzpostavitvijo sistemov za ponovno uporabo baterij (npr. za stacionarno shranjevanje energije) po koncu življenjske dobe avtobusa se podaljša vrednostni krog produktov, s čimer dodatno podpirajo sistemske spremembe v smeri krožnega gospodarstva.
- *RSO 2.7 – Spodbujanje biotske raznovrstnosti, zelene infrastrukture v urbanem okolju in zmanjšanje onesnaženja:* Z uvedbo električnih avtobusov se zmanjšuje onesnaženost zraka in hrupa v mestnih središčih, kar prispeva k izboljšanju kakovosti urbanega okolja in spodbuja razvoj zelene infrastrukture ter varuje biotsko raznovrstnost v mestih.
- *RSO 3.2 – Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo:* Uvedba električnih avtobusov prispeva k modernizaciji in digitalizaciji lokalnega prometnega sistema. Projekt podpira razvoj pametne mobilnosti z vključevanjem naprednih tehnologij za upravljanje prometa, ter omogoča boljše povezovanje z drugimi načini prevoza (vlak, kolo, hoja), kar spodbuja

uporabo večmodalnega in nizkoogljivega prevoza. S tem krepi varnost, učinkovitost in dostopnost v prometu na lokalni ravni.

- *RSO 5.1 – Spodbujanje celostnega in vključujočega socialnega, gospodarskega in okoljskega razvoja, kulture, naravne dediščine, trajnostnega turizma in varnosti na mestnih območjih:* Z izboljšanjem kakovosti storitev javnega potniškega prometa projekt spodbuja vključujočo mobilnost in enak dostop do storitev za vse skupine prebivalcev. Poleg tega prispeva k trajnostni prenovi urbanih območij, kar je skladno z načeli celostnega trajnostnega urbanega razvoja (CTN).

Projekt nakupa električnih avtobusov ima multiplikativne učinke, saj ne prispeva zgolj k zmanjšanju emisij, ampak tudi k digitalizaciji, socialni vključenosti, izboljšanju urbanega okolja in povezovanju različnih sektorjev – s čimer sledi celostnemu pristopu trajnostnega razvoja, kot ga predvideva PEPK 2021–2027. Te aktivnosti skupaj tvorijo celovit pristop k trajnostnemu razvoju mestne mobilnosti, izboljšanju kakovosti zraka in zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, kar je v skladu s cilji prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika.

Strategija razvoja Slovenije 2030 (SRS) je krovni razvojni okvir, ki temelji na usmeritvah Vizije Slovenije 2050, razvojnem izhodišču in mednarodnih zavezah Slovenije ter trendih in izzivih na regionalni, nacionalni, evropski in globalni ravni. Osrednji cilj Strategije razvoja Slovenije 2030 je zagotoviti kakovostno življenje za vse. Uresničiti ga je mogoče z uravnoveženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki upošteva omejitve in zmožnosti planeta ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje rodove. Strateške usmeritve strategije se bo uresničevalo z delovanjem na različnih medsebojno povezanih in soodvisnih področjih, ki so zaokrožena v dvanajstih razvojnih ciljih strategije. Investicijski projekt je skladen z razvojnim ciljem 8: Nizkoogljivo krožno gospodarstvo.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS) je strateški nacionalni dokument temeljni strateški prostorski akt Republike Slovenije, ki na podlagi Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21 in 18/23 – ZDU-10) in v povezavi s Strategijo razvoja Slovenije 2030 ter drugimi državnimi razvojnimi akti in razvojnimi cilji EU določa dolgoročne strateške cilje države in usmeritve razvoja dejavnosti v prostoru. Strategija vsebuje vizijo prostorskega razvoja države, dolgoročne cilje in koncept prostorskega razvoja s prednostnimi nalogami ter usmeritve za doseganje ciljev. Projekt bo sledil usmeritvam za razvoj prometne infrastrukture navedenih pod točko 6.2.2 Trajnostna mobilnost, javni potniški promet in prometna vozlišča za javni potniški promet.

Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 je vlada prvič sprejela leta 2015. Ročnost večine ukrepov v Strategiji je do leta 2030. V Strategiji so prikazani tudi nekateri nujni ukrepi po tem letu, ker je to zahtevala celovitost prikaza obravnavane problematike. Leta 2016 pa sta Vlada RS in Državni zbor RS sprejela Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa

v RS za obdobje do leta 2030 (Nacionalni program). S tem sta bila prvič v samostojni Sloveniji sprejeta nujna in ključna dokumenta za uspešen razvoj prometa v naši državi. Strategija je prvi dokument, ki prometni sistem obravnava celovito, kar zagotavlja večjo sinergijo pri doseganju ciljev prometne in prostorske politike države ter drugih politik ter boljši nadzor nad vplivom prometa na okolje in gospodarstvo. Evropska komisija je leta 2011 sprejela Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnosti in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu oz. tako imenovano Belo knjigo, ki obsega pobude s ciljem izgraditi konkurenčen transportni sistem, ki bo povečal mobilnost ter odpravil ovire na ključnih področjih. Novi načrt evropskega prometnega območja je namenjen povečanju mobilnosti in nadaljnjemu povezovanju evropskih prometnih omrežij. Dokument še naprej krepi skrb za varovanje okolja in postavlja naslednje cilje na področju zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov na splošno na področju prometa:

- do leta 2030 zahteva 20 % zmanjšanje pod raven leta 2008,
- do leta 2050 zahteva vsaj 70 % zmanjšanje pod raven leta 2008;

ter postavlja naslednje mejnike na področju mestnega prometa:

- do leta 2030: prepoloviti uporabo avtomobilov s »konvencionalnim gorivom« v mestnem prometu in vzpostaviti logistiko brez CO₂,
- do leta 2050: odprava avtomobilov s »konvencionalnim gorivom« v mestih.

Predvideni ukrepi za spodbujanje naložb v prometno infrastrukturo in spremembo prometnih vzorcev na področju potniškega in tovornega prometa so usmerjeni v krepitev gospodarske konkurenčnosti in zaposlovanja. Načrt se osredotoča na mestni in medmestni promet ter potovanja na dolge razdalje. Mestni promet bo temeljil na javnem potniškem prometu s povečanjem pogostosti storitev ter pešačenjem in kolesarjenjem. V mestih pa bodo prisotna manjša lažja specializirana vozila za potnike, ki bodo na alternativne pogone in goriva ter bodo uporabljala nove tehnologije. Za doseg ciljev bodo mesta oblikovala načrte mobilnosti v mestih. Projekt bo sledil navedenim usmeritvam za razvoj prometa v mestih.

Nacionalni energetske in podnebni načrt (NEPN) je strateški dokument Slovenije, ki določa, kako bomo dosegli cilje razogljičenja, večje energetske učinkovitosti in večje uporabe obnovljivih virov do leta 2030. Glavni cilji so zmanjšanje emisije toplogrednih plinov, povečanje deleža obnovljivih virov energije, povečanje energetske učinkovitosti, zmanjšanje odvisnosti od fosilnih goriv in razvoj trajnostne mobilnosti. Investicijski projekt prispeva k doseganju tem ciljev, saj električni avtobusi nimajo izpustov CO₂ pri uporabi in s tem prispevajo k zmanjšanju emisij dušikovih oksidov in prašnih delcev, kar izboljšuje kakovost zraka, električni pogon je energetsko učinkovitejši od dizelskega – večja učinkovitost javnega prometa ter nadgradnja voznega parka s sodobnimi in okolju prijaznimi vozili je skladna z ukrepi za izboljšanje privlačnosti javnega prevoza. Projekt bo sledil ciljem NEPN in zmanjševanju emisij.

Planirana investicija je usklajena tudi z temeljnim programskim dokumentom na regionalni ravni tj. **Regionalnim razvojnim programom Obalno-kraške regije za obdobje 2021 – 2027**. Ključne prioritete razvoja regije v programskem obdobju 2021-2027 so naslednje:

- Prioriteta 1: Gospodarstvo močno in pametno,
- Prioriteta 2: Družbeni razvoj,
- Prioriteta 3: Narava, podeželje, kmetijstvo in ribištvo/makrokultura,
- Prioriteta 4: Prometno povezana regija,
- Prioriteta 5: Zelena regija,
- Prioriteta 6: Prostorski razvoj in regija bližje prebivalcem.

Investicijski projekt zasleduje cilje prioritete 4: Prometno povezana regija in prioritete 6: Prostorski razvoj in regija bližje prebivalcem. Prioriteti obsegata ukrepe za Vzpostavitev trajnostne mobilnosti in Trajnostni urbani razvoj Kopra, kjer je predvideno povečanje števila električnih avtobusov vključenih v JPP ter krepitev trajnostne oblike mobilnosti kot cenejše in okolju prijaznejše.

Trajnostna urbana strategija Mestne občine Koper 2030 (TUS) predstavlja medsebojno usklajenost in povezanost različnih vsebin, aktivnosti in ukrepov za celovito in usmerjeno uresničevanje kratkoročnih in dolgoročnih ciljev Mestne občine Koper (vsaj) do leta 2030. Projekt zasleduje prednostno razvojno področje: Trajnostno delovanje in upravljanje mesta saj spodbuja trajnostno mobilnosti z ukrepi za zmanjševanje prometnih obremenitev in s tem ustvarjanje boljšega stanja okolja in zmanjšanje urbanih okoljskih obremenitev.

Celostna prometna strategija Mestne občine Koper

S pripravo Celostne prometne strategije je Mestna občina Koper načrtala pot k trajnostni mobilnosti, saj pomembno prispeva k razvoju mobilnosti v občini in s tem k izboljšanju kakovosti zraka ter k boljši povezanosti mesta in primestja z zaledjem, zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora in povečanju prometne varnosti. Projekt nakupa e-vozil za izvajanje GJS mestnega avtobusnega prometa prispeva k doseganju ciljev tretjega stebra: »Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa«, saj prispeva k oblikovanju sodobnega, privlačnega in učinkovitega javnega potniškega prometa. Prav tako pa projekt prispeva k doseganju ciljev četrtega stebra: »Uveljavitev optimiziranega cestnega prometa«, znotraj njega namreč strategija predvideva: Povečanje deleža okolju prijaznih vozil in Zmanjšanje emisij iz prometa.

Iz navedenega izhaja, da je investicijski projekt usklajen z občinskimi, regionalnimi, državnimi ter EU strateškimi razvojnimi cilji, strategijami, politikami in programi.

3.3 Zasledovanje horizontalnih načel in politik s strani operacije

Pri izvajanju nakupa električnih avtobusov bodo upoštevana sledeča horizontalna načela in politike Evropske unije skladno z Uredbo 2021/1060/EU:

- **Temeljne pravice in vrednote EU:** Projekt spoštuje načela Listine EU o temeljnih pravicah ter zagotavlja nediskriminacijo, preglednosti in enake obravnave pri izvedbi operacije. Projekt ne vključuje aktivnosti, ki bi kakorkoli kršile človekove pravice ali temeljne svoboščine.
- **Enakost spolov in boj proti diskriminaciji:** Vsi postopki (npr. javno naročanje) bodo izvedeni na nediskriminatoren način, s poudarkom na enakih možnostih za vse in nimajo nikakršnega razlikovanja glede na spol, starost, invalidnost, narodnost ali druge osebne okoliščine. Vsi postopki javnega naročanja ter pozivi k sodelovanju so odprti in vključujoči.
- **Dostopnost za invalide:** Električni avtobusi bodo dostopni vsem – vključujoč rampe, zvočne/vidne napovednike in prostore za potnike z omejeno mobilnostjo.
- **Trajnostni razvoj in podnebni cilji:** Nakup električnih avtobusov neposredno podpira okoljske in podnebne cilje EU: zmanjševanje emisij CO₂ in hrupa, prehod na okolju prijaznejše oblike prevoza, prispevek k izboljšanju kakovosti zraka in bivanjskega okolja v urbanih središčih. Projekt sledi načelu "ne škoduj bistveno" (DNSH), saj ne vpliva negativno na katerega koli od šestih okoljskih ciljev iz Uredbe (EU) 2020/852.
- **Digitalna preobrazba:** Avtobusi bodo vključevali pametne sisteme (sledenje, obveščanje potnikov, energetske nadzor), kar podpira digitalizacijo prometa.
- **Vključenost deležnikov:** Pri načrtovanju in izvedbi so vključeni lokalna skupnost, prevozniki in uporabniki, tudi ranljive skupine.
- **Učinkovita raba sredstev:** Projekt je zasnovan racionalno in dolgoročno vzdržno – z okoljsko in ekonomsko učinkovitostjo.

4 PREDSTAVITEV VARIANT

V skladu z navodili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) mora biti vsebina investicijskih projektov obravnavana variantno.

Za obravnavani investicijski projekt sta bili v presojo vključeni sledeči varianti:

1.	VARIANTA 0	Izhodiščna varianta ali varianta brez investicije (ohranitev obstoječega stanja)
2.	VARIANTA 1	Nakup e-vozil za izvajanje GJS mestnega avtobusnega prometa

4.1 Varianta 0: Izhodiščna varianta ali varianta »brez investicije«

Varianta »brez investicije« ohranja obstoječe stanje. Pri varianti brez investicije ne nastanejo investicijski stroški. Virov financiranja ni potrebno zagotoviti.

Varianta »brez investicije« ne omogoča doseganje ciljev projekta iz poglavja 3.1. »Opredelitev razvojnih ciljev investicijskega projekta« ter ni v skladu z občinskimi, regionalnimi, državnimi in EU strategijami. To pomeni, da upravljavec mestnega potniškega prometa gospodarsko javno službo še naprej opravlja z obstoječim voznim parkom, ki pa je dotrajan in tudi redno vzdrževanje in servisiranje vozil ne bi omogočalo več racionalne rabe le-teh. Varianta »brez investicije«, upošteva navedeno, dolgoročno prinaša mnogo več negativnih učinkov v primerjavi s stroški izvedbe projekta pod varianto »z investicijo«.

4.2 Varianta 1: Variantna »z investicijo«

Varianta »z investicijo« pripomore k posodobitvi voznega parka javnega mestnega potniškega prometa preko nakupa novih brezemisijских vozil z namenom povečati privlačnost, učinkovitost in dostopnost javnega prevoza prebivalcem mesta ter s tem povečati število potnikov na linijah avtobusnega mestnega prometa. S povečano uporabo mestnega potniškega prometa je cilj zmanjšati rabo osebnih avtomobilov in s tem emisije toplogrednih plinov, ravni hrupa ter gneče na cesti in s tem prispevati k razvoju trajnostne mobilnosti in spremembi mobilne kulture v občini. Investicija bo izboljšala konkurenčnost in kakovost javnega mestnega potniškega prometa, omogočila večjo tehnološko naprednost, dvignila zadovoljstvo uporabnikov ter racionalizirala stroške poslovanja ob hkratnem zmanjšanju vplivov na okolje.

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

4.3 Izbor optimalne variante

Varianta »z investicijo« je boljša od variante »brez investicije« saj je glede na potrebe investitorja Mestne občine Koper veliko bolj sprejemljiva. Prav tako ta varianta omogoča doseganje zastavljenih ciljev, ki so opredeljeni v poglavju 3.1 »Opredelitev razvojnih ciljev investicijskega projekta«. Primerjava variant pokaže, da je varianta »z investicijo« bolj smiselna, saj v širše okolje prinese pomembne družbeno-ekonomske koristi, kar upravičuje vlaganja javnih sredstev. Varianta »z investicijo« tudi omogoča uresničevanje strateških ciljev občine, regije, države in EU in je tako bolj usklajena z občinskimi, državnimi in EU strategijami in cilji, z veljavnimi zakonskimi predpisi in normativi kot varianta »brez investicije«. Na podlagi navedenega lahko zaključimo, da je izvedba investicijskega projekta pod varianto »z investicijo« potrebna oziroma, da varianta »brez investicije« dolgoročno prinaša mnogo več negativnih učinkov v primerjavi z investicijskimi stroški, predvidenimi v varianti »z investicijo«. V nadaljevanju je zato prikazana Varianta 1 »z investicijo«.

5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE TER OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

5.1 Vrsta investicijskega projekta

Investicija v nakup šestih novih električnih avtobusov za mestni potniški promet pomeni vlaganje v trajnostno mobilnost v mestu Koper. Obenem investicija pomeni posodobitev voznega parka, zmanjšanje onesnaženosti v mestu, znižanje stroškov vzdrževanja vozil, povečanje privlačnosti javnega prevoza za občane in povečanje števila uporabnikov javnega mestnega potniškega prometa.

5.2 Opredelitev osnovnih tehnično - tehnoloških rešitev v okviru operacije

Predmet investicije je delna modernizacija in obnova voznega parka z nakupom avtobusov na električni pogon. Avtobusi bodo služili izključno za izvajanje gospodarske javne službe mestnega javnega potniškega prometa.

Avtobusi, ki vozijo na električno energijo, se štejejo za najčistejšo tehnologijo, ki je trenutno na voljo na trgu in proizvaja ničelne lokalne emisije, zato najbolj pozitivno vplivajo na kakovost zraka. Avtobusi bodo poleg splošnih zahtev za vozila in pogojev iz splošnega pravilnika, ki ureja naprave in opremo vozil v cestnem prometu, izpolnjevali tudi posebne pogoje o ekoloških normah, ter bodo imeli v celotni življenjski dobi manjši vpliv na okolje in enako ali boljše funkcionalnost.

Vozila kategorije M2 ali M3 bodo nizkopodna, opremljena s klančino (rampo) za omogočanje vstopa invalidnim osebam in staršem z otroškimi vozički ter napravami za pritrditev vozičkov, da bo potnikom z zmanjšano zmožnostjo gibanja, uporabnikom invalidskega vozička in potnikom z otroškim vozičkom omogočen varen vstop, varna vožnja ter varen izstop iz avtobusa. Prostor za uporabnike invalidskih in otroških vozičkov bo ustrezno označen.

Predvidena je vgradnja sodobne informacijske opreme, ki bo dostopna slepim, slabovidnim, gluhim in naglušnim osebam, skladno z določili Direktive (EU) 2019/882 o dostopnosti proizvodov in storitev ter s tehničnim standardom EN 301 549. Avtobusi bodo opremljeni s tehnično opremo za gluhe in naglušne osebe, ki vključuje implementacijo vizualnih obvestil preko notranjih informacijskih zaslonov. Ti zasloni bodo jasno prikazovali informacije o trenutni lokaciji vozila, naslednjih postajah ter hkrati v tekstovni obliki vsa glasovna obvestila.

Vozila bodo opremljena tudi s tehnično opremo za slepe in slabovidne osebe, in sicer:

- z zvočnim napovednikom postaj, ki samodejno napoveduje vsako naslednjo postajo nekaj minut pred prihodom, v slovenskem in angleškem jeziku;

- z notranjimi opozorilnimi tablam, ki prikazujejo celoten načrt poti z vsemi postajališči ter jasno označujejo postajo, ki se ji vozilo približuje. Opozorilne table bodo izdelane na kontrastni podlagi z velikimi črkami, skladno z zahtevami standarda WCAG 2.1 na ravni AA ali standarda WCAG 2.2, da so berljive tudi slabovidnim potnikom;
- na zunanji strani vozila bo nameščena opozorilna tabla z visokim kontrastom, z velikimi črkami (skladno z zahtevami WCAG 2.1 na ravni AA ali standarda WCAG 2.2), odporna na vremenske vplive, ki prikazuje smer vožnje in večja postajališča na liniji;
- sedeži v vozilu bodo trajno in jasno označeni s številkami v Brajevi pisavi.

Novo nabavljena brezemisijška vozila (električni avtobusi) bodo služila za potrebe izvajanja gospodarske javne službe javnega mestnega potniškega prometa in bodo nadomestila obstoječa vozila, omogočala vzpostavitev morebitnih novih linij ter omogočala povečano frekvenco voženj na posameznih linijah, kar bo natančno opredeljeno v razpisu za podelitev koncesije. Za nova nabavljena električna vozila bo zagotovljeno ustrezno polnjenje z električno energijo tako na obstoječih, kot na novo vzpostavljenih električnih polnilnicah.

5.3 Ocena investicijskih stroškov

V nadaljevanju je prikazana ocena investicijske vrednosti za izvedbo investicijskega projekta, ki vključuje:

- Nakup šestih avtobusov na električni pogon ter
- pripravo potrebne investicijske dokumentacije.

Stroški investicijskega projekta so določeni na podlagi preverbe na trgu in izkustvene ocene investitorja pri podobnih projektih. V naslednji tabeli je prikazana skupna ocenjena vrednost za investicijski projekt.

Tabela 4: Ocena skupnih stroškov investicije v stalnih cenah Varianta 1

Investicijski stroški	VREDNOST
Nakup šestih e-busov	1.980.000,00 €
Investicijska dokumentacija	3.500,00 €
SKUPAJ BREZ DDV	1.983.500,00 €
DDV 22 %	436.370,00 €
SKUPAJ Z DDV	2.419.870,00 €
ODBITNI DDV	435.600,00 €
SKUPAJ Z ODBITNIM DDV	1.984.270,00 €

Skupna ocenjena vrednost po stalnih cenah za investicijski projekt za Varianto 1 znaša **1.983.500,00 €** brez DDV, z vključenim DDV-jem znaša **2.419.870,00 €**, z upoštevanjem odbitnega DDV pa **1.984.270,00 €**.

5.3.1 Ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah z dinamiko investicijskih vlaganj

Ocena investicijskih vlaganj po stalnih cenah je izdelana na osnovi terminskega plana, v katerem se glede na možnosti zagotavljanja finančnih sredstev predvideva, da se bo projekt realiziral od oktobra 2025 do novembra 2026. Večina stroškov bo nastala v letu 2026, ko se bo nabavilo električne avtobuse, v letu 2025 se bo pripravila samo investicijska dokumentacija.

Tabela 5: Ocena skupnih stroškov operacije po dinamiki investicijskih vlaganj v stalnih cenah v € - Varianta 1

Vrsta stroška	2025	2026	Skupaj
Nakup šestih e-busov	- €	1.980.000,00 €	1.980.000,00 €
Investicijska dokumentacija	500,00 €	3.000,00 €	3.500,00 €
SKUPAJ	500,00 €	1.983.000,00 €	1.983.500,00 €
DDV	110,00 €	436.260,00 €	436.370,00 €
Skupaj z DDV	610,00 €	2.419.260,00 €	2.419.870,00 €
ODBITNI DDV	- €	435.600,00 €	435.600,00 €
SKUPAJ Z ODBITNIM DDV	610,00 €	1.983.660,00 €	1.984.270,00 €

Skupna ocenjena vrednost po stalnih cenah za investicijski projekt za Varianto 1 znaša **1.983.500,00 €** brez DDV, z vključenim DDV-jem znaša **2.419.870,00 €**, z upoštevanjem odbitnega DDV pa **1.984.270,00 €**.

5.3.2 Ocenjena vrednost investicije po tekočih cenah z dinamiko investicijskih vlaganj

Ocena vlaganj po tekočih cenah je izdelana na podlagi predvidene dinamike izvedbe investicije ter na osnovi predvidene povprečne letne inflacije v letu 2026 ki znaša 2,4 % in je podana s strani UMAR-ja v Jesenski napovedi gospodarskih gibanj 2025 (september 2025).

Tabela 6: Ocena skupnih stroškov operacije po dinamiki investicijskih vlaganj v tekočih cenah v € - Varianta 1

Vrsta stroška	2025	2026	Skupaj
Nakup šestih e-busov	- €	2.027.520,00 €	2.027.520,00 €
Investicijska dokumentacija	500,00 €	3.072,00 €	3.572,00 €
SKUPAJ	500,00 €	2.030.592,00 €	2.031.092,00 €
DDV	110,00 €	446.730,24 €	446.840,24 €
Skupaj z DDV	610,00 €	2.477.322,24 €	2.477.932,24 €
ODBITNI DDV	- €	446.054,40 €	446.054,40 €
SKUPAJ Z ODBITNIM DDV	610,00 €	2.031.267,84 €	2.031.877,84 €

Skupna ocenjena vrednost po tekočih cenah za investicijski projekt za Varianto 1 znaša **2.031.092,00 €** brez DDV, z vključenim DDV-jem znaša **2.477.932,24 €**, skupaj z odbitnim DDV pa **2.031.877,84 €**.

5.4 Ocena upravičenih in neupravičenih stroškov

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ so upravičeni stroški tisti del stroškov, ki so osnova za izračun sofinancerskega deleža udeležbe javnih sredstev v projektu ali programu.

Planirano je, da se bo investicijo prijavilo na Javni poziv za spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov in šolarjev. Skladno s pozivom upravičeni stroški naložbe vključujejo strošek nakupa novega vozila, vključno s stroškom nakupa informacijske opreme, ki je dostopna slepim, slabovidnim, gluhih in naglušnim osebam. Kot upravičen strošek nakupa se ne šteje DDV, razen v primeru, če občina ni upravičena do odbitka vstopnega DDV. Strošek registracije in drugi stroški, povezani z nakupom novega vozila, niso upravičeni stroški. Upravičen strošek naložbe je tisti strošek, ki nastane po oddaji vloge.

5.4.1 Ocena upravičenih in neupravičenih stroškov projekta v stalnih cenah

V tem dokumentu so za delitev na upravičene in neupravičene stroške upoštevana določila navedena v poglavju 5.4.

Tabela 7: Ocena upravičenih stroškov investicijskega projekta po dinamiki investicijskih vlaganj v stalnih cenah v € - Varianta 1

Vrsta stroška	2025	2026	Skupaj
Nakup šestih e-busov	- €	1.980.000,00 €	1.980.000,00 €
Investicijska dokumentacija	- €	- €	- €
SKUPAJ	- €	1.980.000,00 €	1.980.000,00 €
DDV	- €	- €	- €
Skupaj z DDV	- €	1.980.000,00 €	1.980.000,00 €
ODBITNI DDV	- €	- €	- €
SKUPAJ Z ODBITNIM DDV	- €	1.980.000,00 €	1.980.000,00 €

Tabela 8: Ocena neupravičenih stroškov investicijskega projekta po dinamiki investicijskih vlaganj v stalnih cenah v € - Varianta 1

Vrsta stroška	2025	2026	Skupaj
Nakup šestih e-busov	- €	- €	- €
Investicijska dokumentacija	500,00 €	3.000,00 €	3.500,00 €
SKUPAJ	500,00 €	3.000,00 €	3.500,00 €
DDV	110,00 €	436.260,00 €	436.370,00 €
Skupaj z DDV	610,00 €	439.260,00 €	439.870,00 €
ODBITNI DDV	- €	435.600,00 €	435.600,00 €
SKUPAJ Z ODBITNIM DDV	610,00 €	3.660,00 €	4.270,00 €

Upravičeni stroški na investicijskem projektu v stalnih cenah znašajo **1.980.000,00 €** in zajemajo stroške nabave električnih avtobusov, neupravičeni stroški (kar predstavlja stroške investicijske dokumentacije ter neodbitni DDV) pa znašajo **4.270,00 €**. DDV vezan na nakup e-busov, ki znaša **435.600,00 €**, je za občino odbitni, zato za investitorja ne predstavlja stroška.

5.4.1 Ocena upravičenih in neupravičenih stroškov projekta v tekočih cenah

Tabela 9: Ocena upravičenih stroškov investicijskega projekta po dinamiki investicijskih vlaganj v tekočih cenah v € - Varianta 1

Vrsta stroška	2025	2026	Skupaj
Nakup šestih e-busov	- €	2.027.520,00 €	2.027.520,00 €
Investicijska dokumentacija	- €	- €	- €
SKUPAJ	- €	2.027.520,00 €	2.027.520,00 €
DDV	- €	- €	- €
Skupaj z DDV	- €	2.027.520,00 €	2.027.520,00 €
ODBITNI DDV	- €	- €	- €
SKUPAJ Z ODBITNIM DDV	- €	2.027.520,00 €	2.027.520,00 €

Tabela 10: Ocena neupravičenih stroškov investicijskega projekta po dinamiki investicijskih vlaganj v tekočih cenah v € - Varianta 1

Vrsta stroška	2025	2026	Skupaj
Nakup šestih e-busov	- €	- €	- €
Investicijska dokumentacija	500,00 €	3.072,00 €	3.572,00 €
SKUPAJ	500,00 €	3.072,00 €	3.572,00 €
DDV	110,00 €	446.730,24 €	446.840,24 €
Skupaj z DDV	610,00 €	449.802,24 €	450.412,24 €
ODBITNI DDV	- €	446.054,40 €	446.054,40 €
SKUPAJ Z ODBITNIM DDV	610,00 €	3.747,84 €	4.357,84 €

Upravičeni stroški na investicijskem projektu v stalnih cenah znašajo **2.027.520,00 €** in zajemajo stroške nabave električnih avtobusov, neupravičeni stroški (kar predstavlja stroške investicijske dokumentacije ter neodbitni DDV) pa znašajo **4.357,84 €**. DDV vezan na nakup e-busov, ki znaša **446.054,40 €**, je za občino odbitni, zato za investitorja ne predstavlja stroška.

5.5 Navedba osnove za oceno vrednosti

Strokovni podlagi za pripravo DIIP-a sta:

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) in
- Stroški investicijskega projekta so določeni na podlagi preverbe na trgu in izkustvene ocene investitorja pri podobnih projektih.

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

6.1 Strokovne podlage, predhodno pripravljena dokumentacija, idejne rešitve in študije

Projekt nima predhodnih idejnih rešitev ali študij.

6.2 Opis lokacije

6.2.1 Makro lokacija

Statistična regija: Obalno-Kraška statistična regija

Občina: Mestna občina Koper



Slika 2: Makro lokacija investicijskega projekta

6.2.2 Mikro lokacija

Avtobusne linije mestnega prometa se v mestu Koper izvajajo na 12 linijah, ki so predstavljene v nadaljevanju.

Linija 1: KOPER – KAMPEL – KOPER (KOPER – ŠALARA – KOPER)

Linija 2: KOPER – SEMEDELA – MARKOVEC – BOLNICA – KOPER

Linija 2A: KOPER – MARKOVEC – BOLNICA – KOPER

Linija 3: NAD DOLINSKO – MARKOVEC – BOLNICA – NAD DOLINSKO

Linija 4: ŠALARA-OLMO-TRŽNICA-ŽUSTERNA-TRŽNICA-OLMO-ŠALARA

Linija 5: TRG BROLO – ŽUSTERNA – MARKOVEC, MARKOVEC – ŽUSTERNA – TRG BROLO

Linija 6: POTNIŠKI TER. – ŽUSTERNA – MARKOVEC – ŽUSTERNA – POTNIŠKI TER.

Linija 7: POTNIŠKI TERMINAL – KRALJEVA – ROZMANOVA – POTNIŠKI TERMINAL

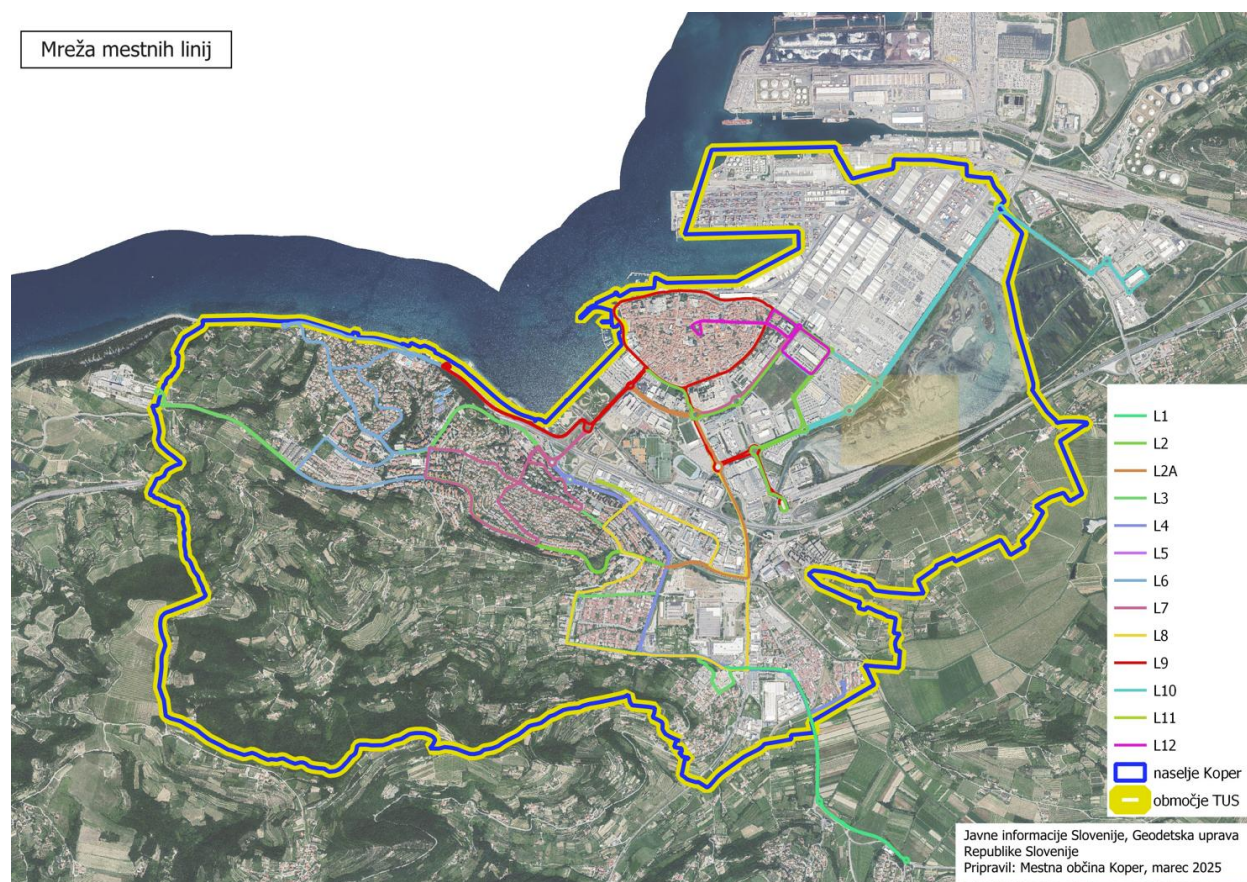
Linija 8: POTNIŠKI TERMINAL – ROZMANOVA – OLMO – POTNIŠKI TERMINAL

Linija 9 (Električno vozilo Kurjera): KOPER AP - POTNIŠKI TERMINAL - KOPER AP

Linija 10 (Električno vozilo Kurjera): SRMIN GORC – TRŽNICA - SERMIN GORC

Linija 11 (Električno vozilo Kurjera): CIMOS P&R - POTNIŠKI TERMINAL - CIMOS P&R

Linija 12 (Električno vozilo Kurjera): PH SONCE - TRG BROLO - PH SONCE



Slika 3: Mreža linij avtobusnega mestnega potniškega prometa Mestne občine Koper

6.3 Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

Glede na možnosti zagotavljanja finančnih sredstev terminski plan predvideva, da se bo investicijski projekt realiziral od oktobra 2025 do novembra 2026. Operativni program priprave in izvedbe investicije je predstavljen v naslednji tabeli.

Tabela 11: Okvirni terminski plan investicijskega projekta – Varianta 1

Aktivnost	Pričetek	Zaključek
Izdelava DIIP	oktober 2025	oktober 2025
Prijava na poziv Borzen	oktober 2025	november 2025
Izdelava IP	december 2025	januar 2026
Izvedba javnega naročila	februar 2026	april 2026
Sklenitev pogodbe z izbranim dobaviteljem	maj 2026	maj 2026
Nakup e-busov (dobava, plačilo)	avgust 2026	avgust 2026
Registracija vozil	september 2026	november 2026

6.4 Analiza vplivov na okolje

Izvedba projekta bo ugodno vplivala na okolje zaradi preusmeritve prometa z osebnimi vozili na promet z javnimi prevoznimi sredstvi, s čimer se zmanjša tako poraba energije kot emisije toplogrednih plinov in delcev zaradi prometa. Zaradi uporabe javnih avtobusov na električni pogon so emisije zaradi prometa zmanjšane. Projekt je namenjen varovanju okolja in zmanjšanju onesnaževanja z emisijami toplogrednih plinov in hrupom. Poleg zmanjšanja emisij se doseže tudi večja energetska učinkovitost, saj električni avtobus porabi bistveno manj energije na prevoženi kilometer kakor konvencionalni avtobus na dizelsko gorivo, poleg tega se zmanjša poraba energentov za vožnjo osebnih vozil. Električni avtobusi omogočajo porabo energije, ki je lahko pridobljena iz obnovljivih virov energije, tako se emisije zmanjšajo skoraj na nič.

Načelo, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem Evropske unije (DNSH)

Projekt bo izveden v skladu z načelom, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem Evropske unije, določenim v 17. členu 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 (UL L št. 198 z dne 22. junija 2020, str. 13) in Tehničnimi smernicami za uporabo »načela, da se ne škoduje bistveno« v skladu z uredbo o vzpostavitvi mehanizma za okrevanje in odpornost, ki so bile objavljene dne 18.2.2021 v UL EU št. C58/01.

Pri načrtovanju in izvedbi investicijskega projekta se bodo izvajali omilitveni ukrepi, ki vključujejo izbiro vozil z visoko energetske učinkovitostjo, preverjanje trajnostne proizvodnje baterij in drugih komponent, izbiro lokalnih dobaviteljev, ki upoštevajo okoljske standarde, vzpostavitev podporne infrastrukture za polnilne postaje ter spodbujanje reciklaže in trajnostne uporabe materialov, vse z namenom, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem Evropske unije.

Nakup električnih avtobusov za JPP v mestu **je v skladu z »načelom, da se ne škoduje bistveno«** v vseh šestih okoljskih ciljih EU:

1. Blažitev podnebnih sprememb: Električni avtobusi bistveno zmanjšajo emisije toplogrednih plinov v primerjavi z dizelskimi vozili, saj nimajo izpustov med vožnjo. Če je električna energija pridobljena iz obnovljivih virov, so emisije še nižje. Projekt torej neposredno prispeva k zmanjševanju ogljičnega odtisa in ne škoduje cilju blažitve podnebnih sprememb. Poleg zmanjšanja količin izpustov CO₂ pa to spodbuja prehod prebivalcev iz osebnih vozil na JPP, kar dodatno zmanjšuje emisije v prometu in predstavlja blaženje podnebnih sprememb.

2. Prilagajanje na podnebne spremembe: S preходом na električni JPP se zmanjša lokalna onesnaženost in segrevanje (učinek toplotnih otokov), povečuje se kakovost zraka kar zmanjšuje tveganja za bolezni dihal v času vročinskih valov.

Z večjo uporabo javnega prevoza in manj osebnih vozil se sprošča prostor v mestu, kar omogoča več prostora za pešce in kolesarje ter več zelenih površin (hlajenje, zadrževanje vode).

3. Trajnostna raba in varstvo vodnih virov: Ker električni avtobusi ne uporabljajo motornih olj ali goriv, zmanjšujejo tveganje za razlitja, kontaminacijo tal in podtalnice. Prav tako ni izpustov dušikovih oksidov, ki prek zakisanja vplivajo na vodne vire. Dodatno, manj osebnih vozil pomeni manj izpustov ter manj obrabe gum, kar zmanjša odtekanje mikroplastike in težkih kovin v kanalizacijo in vodotoke.

4. Prehod na krožno gospodarstvo: Električni avtobusi so skladni s krožnim gospodarstvom: komponente, zlasti baterije, se lahko popravijo, nadgradijo in tudi reciklirajo. Po koncu življenjske dobe obstajajo rešitve za njihovo ponovno uporabo (npr. za stacionarno shranjevanje energije) s čemer sledi načelom krožnega gospodarstva.

5. Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja: Zaradi odsotnosti emisij ter tišjega delovanja, električni avtobusi ne prispevajo k onesnaževanju zraka, tal ali vode. Manj emisij v zrak zmanjšuje onesnaženost zraka tako s primarnimi polutanti (NO_x, PM10, PM2.5 in CO₂) kot tudi sekundarnimi polutanti (prizemni ozon, ki nastaja v reakcijah dušikovih oksidov in ogljikovodikov pod vplivom sonca). Poleg tega se zmanjša obraba zavor in pnevmatik, kar pomeni manj mikrodcecev v urbanem okolju.

6. Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov: Z zmanjšanjem hrupa in onesnaževanja električni avtobusi pozitivno vplivajo na mestno biodiverziteteto, še posebej na območjih, kjer so prometne poti v bližini občutljivih ekosistemov. Projekt ne povzroča uničevanja habitatov ali pritiska na naravne vire.

Tabela 12: Matrika za zeleno proračunsko označevanje

Nakup e-vozil MOK	Ugoden	Mešan	Neugoden	Nevtralen	Neznan
	x				
Okoljski cilj	Vpliv +1/0/-1/-2	Pojasnilo vpliva			
1. Blažitev podnebnih sprememb	+1	Nakup električnih avtobusov pomembno prispeva k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov, ki so glavni vzrok podnebnih sprememb. V primerjavi z vozili na fosilna goriva (npr. dizel) električni avtobusi ne proizvajajo neposrednih emisij CO₂, kar pomeni, da je njihov vpliv na ozračje bistveno manjši. Še posebej, če je elektrika pridobljena iz obnovljivih virov, se lahko emisije zmanjšajo skoraj na nič. Poleg zmanjšanja količin izpustov CO₂ pa to spodbuja prehod prebivalcev iz osebnih vozil na JPP, kar dodatno zmanjšuje emisije v prometu.			
2. Prilagajanje na podnebne spremembe	+1	Električni avtobusi prispevajo k zmanjšanju učinka mestnih toplotnih otokov, ki jih podnebne spremembe še dodatno stopnjujejo ter zmanjšujejo lokalne emisije trdnih delcev, dušikovih oksidov in drugih onesnaževal, kar zmanjšuje tveganja za bolezni dihal v času vročinskih valov. Z večjo uporabo javnega prevoza in manj osebnih vozil se sprošča prostor v mestu, kar omogoča več prostora za pešce in kolesarje ter več zelenih površin (hlajenje, zadrževanje vode).			
3. Trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov	+1	Električni avtobusi ne oddajajo izpušnih plinov, ki vsebujejo dušikove okside in druge spojine ter lahko z dežjem prehajajo v tla in vodne vire, s tem pa povzročajo zakisanje voda in onesnaženje podtalnice. E-vozila nimajo klasičnega motorja z notranjim zgorevanjem, zato ni potrebe po rednem menjavanju motornih olj in tekočin, ki predstavljajo potencialni vir onesnaženja vodnih virov ob nepravilnem ravnanju ali nesrečah. Z zmanjšanjem osebnega motoriziranega prometa in posledično manj izpustov ter obrabe gum se zmanjša odtokanje mikroplastike in težkih kovin v kanalizacijo in vodotoke.			
4. Prehod na krožno gospodarstvo	+1	Električni avtobusi so del sodobnih tehnoloških rešitev, ki vključujejo možnost remonta, nadgradnje in reciklaže baterij ter drugih delov, kar je v skladu z načeli krožnega gospodarstva. Z vzpostavitvijo sistemov za ponovno uporabo baterij (npr. za stacionarno shranjevanje energije) po koncu življenjske dobe avtobusa se podaljša vrednostni krog produktov.			
5. Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja	+1	Zmanjšanje števila dizelskih vozil v mestih neposredno zmanjšuje onesnaževanje zraka z dušikovimi oksidi, trdnimi delci (PM10, PM2.5) in sajami, kar ima velik vpliv na zdravje ljudi in kakovost okolja. Manjše emisije prispevajo k zmanjšanju sekundarnih onesnaževal, kot je prizemni ozon. Električni pogon odpravlja tveganje za razlitja goriv in maziv, ki lahko onesnažijo tla in vode, kar pomeni manjši pritisk na okolje.			

6. Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov	+1	Zmanjšanje emisij in hrupa ugodno vpliva na mestno in primestno biodiverzitetu, saj številne živalske vrste (ptice, žuželke, male sesalce) motijo tako zračni kot zvočni onesnaževalci. Manjša potreba po parkirnih površinah in širitvi cest zaradi zmanjšanega osebne prometa omogoča več prostora za zelene površine, urbane habitate in trajnostno načrtovanje prostora. Manjše onesnaževanje voda in tal pomeni manjši vpliv na vodne in obvodne ekosisteme, ki so izjemno občutljivi in pogosto ogroženi.
--	----	---

Nakup električnih avtobusov za mestni javni potniški promet ne povzroča bistvene škode nobenemu od šestih okoljskih ciljev ter je v celoti skladen z načelom DNSH. Projekt ne le da ne škoduje, temveč večinoma aktivno prispeva k okoljskim izboljšavam, kar ga uvršča med primere dobre prakse zelene tranzicije.

6.5 Analiza zaposlenih

Vpliv investicijskega projekta na zaposlenost ima posredne in neposredne učinke. Med posredne učinke štejemo tista delovna mesta, ki so potrebna za nemoteno obratovanje investicijskega projekta. Med neposredne učinke pa štejemo delovna mesta, ki se odprejo v času izvajanja investicijskega projekta.

Neposredna delovna mesta: Izvedba projekta ne bo imela neposrednega vpliva na dodatno zaposlovanje. Investitor Mestna občina Koper bo z lastnimi kadri zagotovil izvedbo investicijskega projekta. Občina že zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki ima izkušnje z izvedbo podobnih investicijskih projektov ter upravljanjem. Občina z izvedbo investicijskega projekta ohranja število delovnih mest, nova zaposlovanja v okviru izvedbe tega projekta niso predvidena.

Posredna delovna mesta: Investicija bo omogočila morebitno posredno dodatno zaposlovanje v podjetjih, ki bodo izbrana za izvedbo investicijskega projekta (podizvajalci, izvajalci investicije) na obravnavanem območju.

Vzporedna delovna mesta: Vzporedna delovna mesta so dodatne zaposlitve zaradi vzporednih dejavnosti, ki jih bo omogočal obravnavani investicijski projekt. Zaradi izvedbe projekta se bo povečalo število obiskovalcev na območju, kar bo pozitivno vplivalo na razvoj turizma, zato je pričakovati pozitiven vpliv investicijskega projekta na povečanje vzporednih delovnih mest v občini ter posredno tudi pozitiven vpliv na gospodarski, okoljski in družbeni razvoj.

6.6 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Investitor Mestna občina Koper bo s svojimi sodelavci odgovorni nosilec celotnega projekta. Investicijski projekt bo investitor izvajal tudi s pomočjo zunanjih sodelavcev. Odgovorna oseba investitorja je župan Aleš Bržan in sprejema ključne odločitve, ki se nanašajo na investicijo ter je tudi podpisnik vse z investicijo povezane dokumentacije.

Pri pripravi, izvedbi in spremljanju projekta sodeluje ustrezno usposobljen kader s člani iz posameznih področij delovanja:

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

Odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije, tehnične in druge dokumentacije ter izvedbo investicije je Raf Klinar, vodja urada za gospodarske javne službe, okolje in promet, ki ima večletne izkušnje na področju vodenja tovrstnih projektov. Sodeloval je pri vrsti projektov sofinanciranih z nepovratnimi sredstvi kot so: Obnova avtobusne postaje, Parkirna hiša P + R Sonce, Celovita prenova objekta Vergerijev trg 3, Kanalizacija Beli kamen – Gažon, Ureditev obalnih parkovnih rekreacijskih površin, Ureditev parka ob Semedelski promenadi, Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande, Nakup e-vozil.

Na področju pravnih zadev ter javnih naročil pri pripravi in izvedbi projektov sodelujeta Jure Pograjc in Alan Žiberna, oba z večletnimi izkušnjami na področju javnih naročil, tako tistih s področja črpanja EU sredstev, kot tudi vseh ostalih. Izbira izvajalca del oz. dobavitelja bo izvedena skladno z Zakonom o javnem naročanju ZJN-3.

Pri pripravi in prijavi projektov na javne razpise za pridobitev nepovratnih sredstev v projektni skupini sodelujeta Marina Scheriani in Tjaša Mužina iz Urada za gospodarstvo, kmetijstvo in razvoj, obe z večletnimi izkušnjami pri prijavi projektov za pridobitev nepovratnih sredstev. Obe sta sodelovali pri prijavi vrste projektov za pridobitev nepovratnih sredstev, izdajo ZZI jev poročil ter koordinacijo. Naj naštejemo le nekatere: 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.

Trampuš Nina, vodja kabineta župana s sodelavci iz PIAR službe, vsi z večletnimi izkušnjami, bodo strokovno podpirali področje komuniciranja in obveščanja javnosti.

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

Projekt bo finančno vodila Mestna občina Koper. Projekt se bo spremljal na svoji proračunski postavki, tako da bo možen vpogled v finančno stanje naložbe.

Po izvedbi investicijskega projekta se kadrovsko organizacijska shema upravljanja ne bo spremenila.

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

6.7 Predvideni viri financiranja

V nadaljevanju predstavljamo predvideno dinamiko in vire financiranja ter finančno konstrukcijo investicijskega projekta. Skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) so predvideni viri financiranja predstavljeni v tekočih cenah.

Tabela 13: Viri financiranja v tekočih cenah v €

Vir financiranja	2025	2026	SKUPAJ	Delež
Javni viri		1.622.016,00 €	1.622.016,00 €	79,83%
Nepovratna sredstva Sklada za podnebne spremembe	- €	1.622.016,00 €	1.622.016,00 €	100,00%
Sredstva MOK	610,00 €	409.251,84 €	409.861,84 €	20,17%
MOK - upravičeni stroški	- €	405.504,00 €	405.504,00 €	98,94%
MOK - neupravičeni stroški	610,00 €	3.747,84 €	4.357,84 €	1,06%
SKUPAJ	610,00 €	2.031.267,84 €	2.031.877,84 €	100,00%

Predviden znesek sofinanciranja, ki ga Mestna občina Koper pričakuje za izvedbo investicijskega projekta na podlagi Javnega poziva za spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov in šolarjev (oznaka: JP VPPŠ-2025) je **1.622.016,00 €**. Znesek sofinanciranja znaša 80 % upravičenih stroškov projekta, preostalih 20 % upravičenih stroškov ter neupravičene stroške (kar

predstavlja vrednost investicijske dokumentacije ter neodbitni DDV) mora zagotoviti upravičenec sam z lastnimi in/ali drugimi viri. V skupni vrednosti investicije ni upoštevan odbitni DDV v znesku 446.054,40 €, saj za investitorja ta ne predstavlja stroška, ker si ga lahko povrne. Tako bo morala Mestna občina Koper za investicijo v tekočih cenah zagotoviti **409.861,84 €**.

6.8 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oz. ekonomska upravičenost projekta

Ekonomske upravičenosti na tej stopnji priprave investicijske dokumentacije ne moremo predstaviti vrednostno, ampak lahko opredeljujemo upravičenost s kvalitetnega vidika glede na vse tri segmente analize, torej iz širšega družbenega področja, gospodarskega področja in okoljevarstvenega in socialnega vidika.

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

- izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k boljšemu zdravju in zadovoljstvu ljudi,
- omogočanje lažje dostopnosti do mestnih središč in razbremenitev parkirišč,
- vzpodbujanje življenjskega sloga, ki je manj odvisen od avtomobilov.

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

- zmanjšanje obremenitve cestne infrastrukture z osebnimi vozili,
- izkoriščanje potenciala parkirne hiše P+R Sonce,
- povečanje privlačnosti območja kot turistične destinacije.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša na **okoljevarstvenega področju**:

- povečanje energetske učinkovitost z zmanjšanjem porabe energije,
- izboljšanje kakovosti zraka zaradi manjših izpustov TGP v ozračje,
- zmanjšanje obremenitve okolja s hrupom.

7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE 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 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:

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

Vrednost investicijskega projekta v stalnih cenah vključno z davkom na dodano vrednost je ocenjena na **2.419.870,00 €**. V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, je potrebno za predmetni investicijski projekt izdelati Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) in Investicijski program.

7.2 Ugotovitev smiselnosti izvedbe investicijskega projekta

Mestna občina Koper želi izvesti investicijski projekt »Nakup e-vozil za izvajanje GJS mestnega avtobusnega prometa«. V dokumentu sta predstavljeni dve varianti in sicer »brez investicije« in »z investicijo«. Kot optimalna varianta se je izkazala varianta 1 »z investicijo«, ki predvideva nakup šestih avtobusov na električni pogon. Ocenjena vrednost investicije v tekočih cenah znaša **2.031.092,00 €** brez DDV oziroma **2.031.877,84 €** z upoštevanjem odbitnega DDV-ja. Finančno konstrukcijo predvidene investicije predstavljajo lastna finančna sredstva Mestne občine Koper in sredstva Sklada za podnebne spremembe.

Iz dokumenta izhaja, da je investicija upravičena in koristna ter da je k izvedbi investicije smiselno pristopiti. Analiza obstoječega stanja je pokazala potrebo po izvedbi variante »z investicijo«.

Namen investicije je posodobitev voznega parka z nakupom novih avtobusov na električni pogon, kar bo omogočilo širitev zmogljivosti občinskega javnega prevoza ter obnovo obstoječega voznega parka. Posodobitev voznega parka predvideva nabavo okolju in potnikom prijaznih vozil. Cilj investicije je povečati število potnikov v mestnem javnem potniškem prometu ter izboljšati trajnostno mobilnost na območjih, kjer so presežene mejne vrednosti onesnaževal. Predmetna investicija prinaša številne pozitivne učinke, ki so v tem dokumentu večkrat poudarjeni. Celoten učinek investicije bo boljša kakovost zraka in bivalnega okolja na območju občine.

Glede na navedene razloge in utemeljitve, doprinos okolju in kakovosti bivanja ter na podlagi dejstva, da gre za preišljen investicijski projekt z znanim terminskim planom in zaprto finančno konstrukcijo menimo, da je investicijska naložba v nakup šestih električnih avtobusov za izvajanje gospodarske javne službe mestnega avtobusnega prometa smiselna, upravičena in nujno potrebna.