



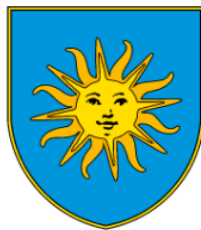
## NOVELACIJA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA – NIP

Naziv investicijskega projekta:

# KOLESARSKA STEZA S PLOČNIKOM ŠKOCJAN - BERTOKI

**Investitor:**

**Mestna občina Koper  
Verdijeva ulica 10  
6000 Koper**



**Datum izdelave: junij 2026**

**Izdelovalec:**

Martin Murovec, poslovno svetovanje s.p.  
Ulica Gradnikove brigade 61  
5000 Nova Gorica



**Kazalo vsebine**

1	UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA TER NAVEDBO CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA .....	9
1.1	Uvodno pojasnilo.....	9
1.2	Podatki o investitorju oz. nosilcu projekta .....	11
1.3	Predstavitev izdelovalca investicijskega programa.....	13
1.4	Predstavitev upravljavca .....	13
1.5	Namen in cilji investicijskega projekta.....	13
1.6	Povzetek predhodno izdelane investicijske dokumentacije .....	14
2	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	16
2.1	Cilji investicije (v obliki fizičnih in finančnih kazalnikov, potrebnih za spremljanje njihovega uresničevanja) .....	16
2.2	Spisek strokovnih podlag .....	17
2.3	Kratek opis upoštevanih variant in utemeljitev izbire optimalne variante .....	17
2.4	Navedba odgovorne osebe za izdelavo IP, projektne in druge dokumentacije ter odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta .....	18
2.5	Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije.....	18
2.6	Prikaz ocenjene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije z izračunanim deležem sofinanciranja investicije s sredstvi proračuna RS.....	19
2.7	Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta.....	21
3	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB .....	22
3.1	Podatki o investitorju oz. nosilcu projekta .....	22
3.2	Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije .....	23
3.3	Podatki o upravljalcu .....	23
4	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA, TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIM RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN OSTALIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI .....	24
4.1	Območje izvajanja trajnostne urbane strategije .....	24
4.2	Splošno stanje kolesarskih povezav in infrastrukture za pešce v Mestni občini Koper .....	26
4.2.1	Kolesarske povezave.....	26
4.2.2	Infrastruktura za pešce.....	27
4.3	Analiza obstoječega stanja na območju predvidenih posegov .....	28
4.4	Razlogi za investicijsko namero .....	30

4.5	Razvojne možnosti investicijskega projekta .....	30
4.6	Usklajenost investicijskega projekta z razvojnimi strategijami in politikami .....	34
5	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI .....	45
5.1	Opredelitev tržnih možnosti investicijskega projekta .....	45
5.2	Analiza ciljnega trga .....	45
5.1	Mrežni učinek investicijskega projekta.....	45
6	OPREDELITEV TEHNIČNO-TEHNOLOŠKIH REŠITEV V OKVIRU OPERACIJE .....	46
6.1	Vrsta investicijskega projekta .....	46
6.2	Tehnično tehnološke rešitve v okviru operacije.....	46
6.2.1	Predlog projektne rešitve .....	46
6.2.2	Dimenzioniranje voziščne konstrukcije .....	47
6.2.3	Tehnični elementi prometnih površin .....	47
6.2.4	Opis konstrukcijskih elementov in izvedbe.....	48
6.2.5	Prometna signalizacija in oprema.....	51
6.2.6	Zaščita in preureditev gospodarske javne infrastrukture .....	53
6.2.7	Pogoji in tehnologija gradnje.....	53
7	ANALIZA ZAPOSLENIH IN KADROVSKO ORGANIZACIJSKA STRUKTURA IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA .....	55
7.1	Vpliv investicijskega projekta na zaposlovanje .....	55
7.2	Kadrovska organizacija izvedbe investicijskega projekta .....	55
8	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN PO TEKOČIH CENAH, LOČENO ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE, Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO ..	58
8.1	Navedba osnov in izhodišč za oceno vrednosti investicijskega projekta .....	58
8.2	Ocena investicijskih stroškov in dinamika investiranja investicijskega projekta po stalnih cenah.....	58
8.3	Ocena upravičenih in preostalih stroškov v stalnih cenah .....	60
9	ANALIZA LOKACIJE .....	62
9.1	Makro lokacija .....	62
9.2	Mikro lokacija .....	62
9.3	Prostorski akti in prostorski ureditveni pogoji.....	63
10	ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE TER ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z OPISOM POMEMBNEJŠIH VPLIVOV PROJEKTA Z VIDIKA OKOLJSKE SPREJEMLJIVOSTI TER SKLADNEGA TRAJNOSTNEGA RAZVOJA DRUŽBE .....	64
10.1	Prispevek investicijskega projekta z vidika skladnega razvoja ter trajnostnega razvoja družbe .....	66
11	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI.....	68

11.1	Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta.....	68
11.2	Dinamika investiranja .....	68
11.3	Analiza izvedljivosti investicijskega projekta .....	69
11.4	Kazalniki in vrednotenje učinkov investicijskega projekta.....	69
11.5	Sklep analize izvedljivosti .....	70
12	NAČRT FINANCIRANJA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA .....	71
13	PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA TER DRUŽBENO EKONOMSKIH KORISTI PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI .....	72
13.1	Ekonomska doba investicijskega projekta.....	72
13.2	Projekcija prihodkov in odhodkov investicijskega projekta .....	72
14	PRESOJA UPRAVIČENOSTI IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI Z IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE .....	75
14.1	Finančna analiza investicijskega projekta .....	75
14.1.1	Sklep finančne analize investicijskega projekta .....	79
14.2	Ekonomska analiza investicijskega projekta.....	79
14.2.1	Družbeno-ekonomske koristi investicijskega projekta .....	80
14.2.2	Določitev konverzijskih faktorjev.....	80
14.2.3	Sklep ekonomske analize investicijskega projekta .....	82
14.3	Izračun finančne vrzeli .....	83
15	ANALIZA TVEGANJ IN OBČUTLJIVOSTI .....	85
15.1	Analiza tveganj.....	85
15.2	Analiza občutljivosti .....	87
16	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV .....	89

**Kazalo tabel**

Tabela 1.1: Podatki o Mestni občini Koper ( <i>Vir: stat.si</i> ) .....	12
Tabela 2.1: Kazalniki rezultata in učinka investicijskega projekta .....	16
Tabela 2.2: Ocena stroškov in dinamika financiranja investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene .....	19
Tabela 2.3: Ocena in dinamika financiranja upravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene .....	19
Tabela 2.4: Ocena in dinamika financiranja neupravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene .....	20
Tabela 2.5: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta po planu oddaje zahtevkov (občinski proračun) – stalne cene = tekoče cene .....	20
Tabela 2.6: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta po planu oddaje zahtevkov za nepovratna sredstva (državni proračun) – stalne cene = tekoče cene .....	20
Tabela 2.7: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta v primeru neodobrenega sofinanciranja – stalne cene = tekoče cene .....	21
Tabela 2.8: Rezultati finančne analize investicijskega projekta.....	21
Tabela 2.9: Rezultati ekonomske analize investicijskega projekta.....	21
Tabela 4.1: Stanje obstoječe kolesarske mreže po vrstah kolesarskih povezav, ( <i>Vir: Zasnova kolesarske mreže Koper, november 2023</i> ).....	27
Tabela 4.2: Kazalniki rezultata in učinka investicijskega projekta .....	32
Tabela 4.3: Ukrepi za povečanje deleža poti z aktivno mobilnostjo, ( <i>Vir: NEPN</i> ).....	39
Tabela 4.4: Prikaz ukrepov drugega strateškega stebra »Hoja«, ( <i>Vir: OCPS MOK</i> ).....	42
Tabela 4.5: Prikaz ukrepov tretjega strateškega stebra »Kolesarjenje«, ( <i>Vir: OCPS MOK</i> )....	43
Tabela 8.1: Ocena skupnih stroškov investicije – stalne cene = tekoče cene .....	59
Tabela 8.2: Prikaz izračuna deleža upravičenih stroškov komunalne infrastrukture.....	59
Tabela 8.3: Prikaz upoštevanih upravičenih stroškov komunalne infrastrukture v ukrepu.....	59
Tabela 8.4: Prikaz skupnih stroškov investicije po vrstah stroškov v stalnih cenah = tekoče cene .....	60
Tabela 8.5: Skupna dinamika investiranja po strukturi investicijskih vlaganj - stalne cene = tekoče cene .....	60
Tabela 8.6: Dinamika investiranja upravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene .....	61
Tabela 8.7: Dinamika investiranja neupravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene .....	61
Tabela 11.1: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta .....	68
Tabela 11.2: Dinamika izvedbe investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene.....	68
Tabela 11.3: Kazalniki spremljanja uresničevanja ciljev investicije.....	70
Tabela 12.1: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta po planu oddaje zahtevkov (občinski proračun) – stalne cene = tekoče cene .....	71
Tabela 12.2: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta po planu oddaje zahtevkov za nepovratna sredstva (državni proračun) – stalne cene = tekoče cene.....	71
Tabela 12.3: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta v primeru neodobrenega sofinanciranja – stalne cene = tekoče cene .....	71
Tabela 13.1: Prikaz izračuna stroškov amortizacije in ponderirane življenjske dobe projekta	73
Tabela 13.2: Izračun preostale vrednosti naložbe .....	73
Tabela 13.3: Prikaz prihodkov in odhodkov investicijskega projekta v ekonomski dobi .....	74

Tabela 14.1: Prikaz izračuna neto sedanje vrednosti investicijskega projekta .....	77
Tabela 14.2: Prikaz vrednosti finančnih kazalnikov za izvedbo investicijskega projekta .....	77
Tabela 14.3: Prikaz denarnega toka investicijskega projekta .....	78
Tabela 14.4: Ekonomska analiza investicijskega projekta .....	81
Tabela 14.5: Prikaz vrednosti ekonomskih kazalnikov investicijskega projekta .....	82
Tabela 14.6: Izračun finančne vrzeli - nediskontirane vrednosti .....	83
Tabela 14.7: Izračun finančne vrzeli - diskontirane vrednosti.....	84
Tabela 15.1: Prikaz projektnih tveganj .....	85
Tabela 15.2: Analiza občutljivosti finančne neto sedanje vrednosti in finančne interne stopnje donosa na spremembo ključnih spremenljivk.....	87
Tabela 15.3: Analiza občutljivosti ekonomske neto sedanje vrednosti in ekonomske interne stopnje donosa na spremembo ključnih spremenljivk.....	87
Tabela 16.1: Zbirni prikaz finančnih in ekonomskih kazalnikov investicije .....	90

## Kazalo slik

Slika 1: Zemljevid Mestne občine Koper .....	11
Slika 2: Prikaz meje urbanega območja, ( <i>Vir: TUS Koper 2030</i> ).....	25
Slika 3: Prikaz umestitve kolesarske steze .....	25
Slika 4:, Slika 5: Obstoječe stanje.....	29
Slika 6: Pregledni prikaz širšega območja z označenim obravnavanim odsekom .....	30
Slika 7: Prikaz navezave obravnavanega odseka na obstoječe kolesarsko omrežje .....	33
Slika 8: Kadrovska organizacija investicijskega projekta .....	57
Slika 9: Makro lokacija investicijskega projekta .....	62
Slika 10: Prikaz območja predvidenih posegov .....	62

**SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC IN OKRAJŠAV**

ASK	Analiza stroškov in koristi
CBA	Cost benefit analysis
d.o.o.	Družba z omejeno odgovornostjo
DDV	Davek na dodano vrednost
DGD	Projektna dokumentacija za pridobivanje gradbenega dovoljenja
DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta
DNHS	Načelo, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem EU (Do no significant harm principle)
ERNPV	Ekonomska relativna neto sedanja vrednost
EU	Evropska unija
FIIR	Finančna interna stopnja donosa
FNPV	Finančna neto sedanja vrednost
FRNPV	Finančna relativna neto sedanja vrednost
GD	Gradbeno dovoljenje
GOI	Gradbeno obrtniška in instalacijska dela
GURS	Geodetska uprava Republike Slovenije
IP	Investicijski program
JR	Javni razpis
JP	Javna pot
JPP	Javni potniški promet
k.o.	Katastrska občina
LEK	Lokalni energetske koncept
MOK	Mestna občina Koper
MOPE	Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
NRP	Načrt razvojnih programov
NEB	Novi evropski Bauhaus
NEPN	Nacionalni podnebni načrt
OCPS	Občinska celostna prometna strategija
PTP	Posebni tehnični pogoji
PZI	Projekt za izvedbo gradnje
REPPRS	Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije
RRP	Regionalni razvojni program
RS	Republika Slovenija
S.P.	Samostojni podjetnik
SPRS 2050	Strategija prostorskega razvoja Slovenije
SRS 2030	Strategija razvoja Slovenije 2030
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
TGP	Toplogredni plini
TUS	Trajnostna urbana strategija
UL EU	Uradni list Evropske Unije
UMAR	Urad za makroekonomske analize in razvoj
ZCPN	Zakon o celostnem prometnem načrtovanju
ZDDV	Zakon o davku na dodano vrednost
ZJN	Zakon o javnem naročanju
ZVO	Zakon o varstvu okolja

# **1 UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA TER NAVEDBO CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

## **1.1 Uvodno pojasnilo**

Noveliran investicijski program (NIP), obravnava izvedbo investicijskega projekta »Kolesarska steza s pločnikom Škocjan - Bertoki«. Dokument obravnava izbrano varianto izvedbe investicijskega projekta ter prikazuje vsebinski, tehnični, finančni ter časovni vidik izvedbe investicijskega projekta.

Skupna Evropska kohezijska politika trajnostni razvoj urbanih območij podpira z instrumentom CTN. Ta je usmerjen v izvajanje integralnih projektov urbanega razvoja in celovite urbane prenovne, ki povezujejo aktivnosti za izboljšanje kakovosti bivalnega okolja in varnosti življenja v mestih, energetska učinkovitost, trajnostno mobilnost in dostopnost, razvoj kreativnih industrij, razvoj podjetništva ter socialno vključenost. Tako je ključni namen in cilj instrumentov ustvarjanje pogojev za večjo konkurenčnost urbanih območij, s poudarkom na trajnostni naravnosti in usklajenosti gospodarskih, družbenih in okoljskih vidikov.

Cilj investicijskega projekta je ureditev kolesarske poti in pločnika ob regionalni cesti R3-741 – odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), pododsek od Arjola do Škocjana v dolžini 1,180 km (od km 1+200 m do km 2+380 m).

Namen investicijskega projekta je zagotavljanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za kolesarjenje in pešačenje, kot pomembni obliki trajnostne mobilnosti. Izvedba investicijskega projekta bo prispevala k večji prometni varnosti kolesarjev in pešcev, zmanjševanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanju trajnostne mobilnosti in uporabe koles za dnevno mobilnost, kot alternative avtomobilskim prevozom. Posredni učinki investicije so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje. Investicija zasleduje prednostni cilj zapisan v Občinski celostni prometni strategiji Mestne občine Koper (OCPS MOK): Zmanjšanje vseh prometnih nesreč s pešci in kolesarji v petletnem drsnem obdobju.

OCPS MOK opredeljuje sedem strateških stebrov. Ključni cilji OCPS MOK so večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa, izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti z zmanjšanjem negativnih vplivov prometa ter vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost, ob tem pa OCPS zasleduje tudi ostale cilje, kot so izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti, bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci ter okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo. Predmetna investicija je usklajena z drugim strateškim stebrom OCPS MOK: "Hoja« ter tretjim strateškim stebrom OCPS MOK: "Kolesarjenje". Izvedba investicijskega projekta prispeva k doseganju ciljev drugega in tretjega strateškega stebra OCPS MOK in podpira naslednje sklope ukrepov:

- načrtovanje, izgradnja in ureditev povezav za pešce,
- večja varnost pešcev,
- povečanje privlačnosti za hojo,
- ureditev povezav za kolesarje,

- večja varnost kolesarjev,
- povečanje privlačnosti kolesarjenja.

Skladno s sprejeto Trajnostno urbano strategijo mesta Koper 2030 (TUS Koper 2030), izvedba projekta prispeva k dograditvi kolesarskega omrežja v Mestni občini Koper in ustvarjanju pogojev za trajnostno mobilnost, zmanjševanju izpustov ter trajnostnemu razvoju občine nasploh. Izvedba investicijskega projekta prispeva k doseganju naslednjih operativnih ciljev TUS Koper 2030:

- zmanjšanje prometnih obremenitev,
- varno, zdravo in prijetno okolje za vse generacije,
- dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal,
- pametno mesto za trajnostno delovanje in upravljanje mesta,
- boljše stanje okolja in zmanjšanje urbanih okoljskih obremenitev,
- povezanost zelenih in odprtih površin mesta in zaledja v sistem in
- kakovostni bivalni pogoji.

Vrednost investicijskega projekta je ocenjena na 697.997,90 EUR, brez DDV oz. 850.754,44 EUR z DDV. Časovni plan predvideva izvedbo investicijskega projekta od marca 2025 do aprila 2027.

Investicijski projekt je bil uvrščen na seznam izbranih operacij, zato je Mestna občina Koper pripravila vlogo za neposredno potrditev, skladno s Povabilom k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN (2. povabilo) v okviru »Programa 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«.

**Operacija vključuje naslednje upravičene namene oz. ukrepe:**

- **izgradnja/ureditev infrastrukture za pešce,**
- **izgradnja/ureditev kolesarske infrastrukture.**

Predvidene vire financiranja predstavljajo sredstva Mestne občine Koper, ki bo za izvedbo investicijskega projekta zagotovila sredstva v višini 204.944,10 EUR in nepovratna sredstva evropske kohezijske politike v višini 645.810,34 EUR.

**Izpolnjevanje posebnih pogojev za posamezni ukrep obravnavanega investicijskega projekta z navedbami strani v izdelani projektni oz. investicijski dokumentaciji bo prikazano v ločenem dokumentu, ki bo priložen vlogi.**

Noveliran investicijski program je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) in obravnava izbrano varianto izvedbe investicijskega projekta.

## 1.2 Podatki o investitorju oz. nosilcu projekta

Mestna občina Koper je ena od dvanajstih mestnih občin v Republiki Sloveniji in je največja občina v Obalno-kraški statistični regiji, kjer imajo sedež vse pomembnejše regionalne institucije. Ustanovljena je bila leta 1994. Mestna občina Koper je organizirana po Zakonu o lokalni samoupravi. Odgovorna oseba mestne občine je župan Aleš Bržan. Poleg župana so organi mestne občine še mestni svet in nadzorni odbor. Občina ima občinsko upravo, ki v skladu z zakonom, statutom in splošnimi akti občine opravlja upravne, strokovne, pospeševalne in razvojne naloge ter naloge v zvezi z zagotavljanjem javnih služb iz občinske pristojnosti. Sedež mestne občine je na naslovu Verdijeva ulica 10, Koper.

Mestna občina Koper obsega 303,2 km<sup>2</sup> in spada v Obalno-kraško regijo in se po površini med slovenskimi občinami uvršča na 7. mesto. Ozemlje občine se razprostira na nadmorski višini od 0 do 1.028 metrov (Slavnik), najvišje ležeče naselje pa je Rakitovec (533 m). Meji na občine Hrpelje – Kozina, Izola, Milje, Piran in Ankaran. Meje in ozemlje, ki ga občina obsega, so razvidne iz naslednje slike.



Slika 1: Zemljevid Mestne občine Koper

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.

Tabela 1.1: Podatki o Mestni občini Koper (*Vir: stat.si*)

<b>PODATKI ZA LETO 2023</b>	<b>OBČINA</b>	<b>SLOVENIJA</b>
Površina km <sup>2</sup> - 1. januar	304	20.271
Število prebivalcev - 1. julij	53.915	2.120.937
Število moških - 1. julij	26.691	1.066.634
Število žensk - 1. julij	27.224	1.054.303
Gostota naseljenosti - 1. julij	178	105
Naravni prirast	-144	-4.551
Skupni prirast	378	6.977
Živorajeni (na 1.000 prebivalcev)	6,6	8
Umri (na 1.000 prebivalcev)	9,3	10,2
Naravni prirast (na 1.000 prebivalcev)	-2,7	-2,1
Skupni selitveni prirast (na 1.000 prebivalcev)	9,7	5,4
Skupni prirast (na 1.000 prebivalcev)	7	3,3
Povprečna starost prebivalcev - 1. julij	44,6	44,1
Indeks staranja - 1. julij	155,8	145,4
Indeks staranja za moške - 1. julij	132,9	123,3
Indeks staranja za ženske - 1. julij	179,5	168,9
Število vrtcev	24	988
Število otrok v vrtcih (po izvajalcu predšolske vzgoje)	1.961	84.522
Vključenost otrok v vrtce (% med vsemi otroki, starimi 1-5 let)	82	83
Število učencev v osnovnih šolah	4.916	196.371
Število dijakov (po prebivališču)	1.916	80.685
Število študentov (po prebivališču)	1.668	80.648
Število študentov (na 1.000 prebivalcev)	31	38
Število diplomantov (na 1.000 prebivalcev)	6	8
Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	23.932	933.738
Število delovno aktivnih prebivalcev (po delovnem mestu)	24.964	933.738
Število zaposlenih oseb (po delovnem mestu)	22.676	833.363
Število samozaposlenih oseb (po delovnem mestu)	2.288	100.375
Stopnja delovne aktivnosti (%)	69,7	69,3
Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)	2.261,54	2.220,95
Povprečna mesečna neto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.473,88	1.445,12
Povprečna mesečna bruto plača (indeks, SI=100)	101,8	100
Povprečna mesečna neto plača (indeks, SI=100)	102	100
Število podjetij	7.005	228.944
Prihodek podjetij (1.000 EUR)	5.054.346	167.559.026
Število stanovanj - 1. januar	23.097	864.323
Število stanovanj (na 1.000 prebivalcev)	433	410
Tri- ali večsobna stanovanja (% med vsemi stanovanji)	64	62
Povprečna uporabna površina stanovanj (m <sup>2</sup> )	78,8	83,3
Število osebnih avtomobilov - 31. december	33.002	1.230.565
Število osebnih avtomobilov (na 1.000 prebivalcev) - 31. december	608	579
Povprečna starost osebnih avtomobilov (leta) - 31. december	11,4	11,1
Komunalni odpadki, zbrani z javnim odvozom (tone)	23.659	801.408
Komunalni odpadki zbrani z javnim odvozom (kg/preb.)	439	378

Po podatkih Statističnega urada RS (SURS), je občina v letu 2023 imela 53.915 prebivalcev. Po številu prebivalcev se med občinami v Sloveniji uvršča na četrto mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 178 prebivalcev. (Slovenija: 104 prebivalci na

km<sup>2</sup>). V občini so 104 naselja, ki so organizirana v 22 krajevnih skupnosti. Ostali statistični podatki o investitorju so razvidni iz zgornje tabele.

Koper je vse bolj prepoznaven in za obiskovalce zanimiv tudi kot moderno urbano središče, ki se ponša s sodobno in nadstandardno infrastrukturo, razvitim gospodarstvom in visokim življenjskim standardom. V zadnjih letih je tudi zaradi tega postal eno najpomembnejših mest v Sloveniji, z nadstandardnim primarnim in sekundarnim šolstvom ter tretjo slovensko univerzo, ki s pestrim naborom visokošolskih programov v mesto privablja vse več znanja željnih študentov. Koper z razvojem ladjarskega turizma postaja tudi pomembna turistična destinacija.

Koper kot obalno somestje s Piranom, Izolo in Ankaranom razvija funkcije središča nacionalnega pomena in se na mednarodni ravni povezuje s sosednjimi regijami Italije in Hrvaške. Poleg tega ohranja in krepi funkcijo občinskega in regionalnega središča Obalno-kraške regije.

### **1.3 Predstavitev izdelovalca investicijskega programa**

Martin Murovec podjetniško svetovanje s.p. je podjetje, ki je bilo ustanovljeno v letu 2023. Nosilec dejavnosti Martin Murovec, ima več kot 25 letne izkušnje s področja bančništva, finančnega poslovanja podjetij, nepremičnin, borznega poslovanja ter s področja priprave investicijske dokumentacije in prijave na javne razpise za nepovratna sredstva.

### **1.4 Predstavitev upravljavca**

Upravljavec nove infrastrukture za kolesarje in pešce bo Mestna občina Koper, ki je predstavljena v točki 1.2 tega dokumenta.

### **1.5 Namen in cilji investicijskega projekta**

Namen investicijskega projekta je zagotavljanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za kolesarjenje in pešačenje, kot pomembni obliki trajnostne mobilnosti. Izvedba investicijskega projekta bo prispevala k večji prometni varnosti kolesarjev in pešcev, zmanjševanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanju trajnostne mobilnosti in uporabe koles za dnevno mobilnost, kot alternative avtomobilskim prevozom. Posredni učinki investicije so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje. Investicija zasleduje prednostni cilj zapisan v Občinski celostni prometni strategiji Mestne občine Koper (OCPS MOK): Zmanjšanje vseh prometnih nesreč s pešci in kolesarji v petletnem drsnem obdobju.

Glavni cilj investicijskega projekta je ureditev enostranskega pločnika ob vozišču regionalne ceste R3-741 odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), pododsek od Arjola do Škocjana v dolžini 1,180 km (od km 1+200 m do km 2+380 m). Skupna širina pločnika znaša 3,50 – 3,70 m in se uredi kot nerazmejena površina za pešce in kolesarje.

## 1.6 Povzetek predhodno izdelane investicijske dokumentacije

V aprilu 2025 je bil izdelan Dokument identifikacije investicijskega (DIIP). Dokument je skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in izdelavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016), odgovoril na bistvena vprašanja in dileme glede investicijskega projekta. Analiza obstoječega stanja in potreb je pokazala potrebo po izvedbi projekta pod varianto »z investicijo«, ki pomeni izvedbo investicijskega projekta.

Ocenjena vrednost investicijskega projekta z vključenim DDV, je v izdelanem DIIP-u znašala 785.640,36 EUR. Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta je predvideval izvedbo investicijskega projekta od marca 2025 do marca 2026.

Predvidene vire financiranja so predstavljala sredstva evropske kohezijske politike, ki so v tekočih cenah znašala 611.092,52 EUR ter lastna sredstva Mestne občine Koper, ki bo za izvedbo investicijskega projekta v tekočih cenah zagotovila sredstva v višini 174.547,84 EUR.

Naknadno je bil izdelan v aprilu tudi tehnični popravek DIIP-a z namenom popravka navedbe parcel, ki so predmet posegov v predhodno izdelanem DIIP-u. Kolesarska steza bo potekala po naslednjih zemljiščih: 3602, 3604, 3603/3, 5540/9, 5540/13, 3619/4, 3625, 3861/2, 3861/1, 3859/1, 3859/2, 5540/4, 5544/9, 5544/8, 5544/4 vse k.o. Bertoki. Poleg popravka parcele 3861/1, smo iz seznama parcel v predhodno izdelanem DIIP-u izvzeli parcelo št. 5542/35 in dodali parcele 3602, 3604 in 5540/13. Vsi ostali podatki in navedbe v dokumentu so ostali nespremenjeni.

V izdelanem investicijskem programu, ki je bil izdelan oktobra 2025, je prišlo do nekaterih sprememb. V avgustu je bila 2025 izdelana posodobitev PZI projektne dokumentacije in nova ocena vrednosti izvedbe GOI del. Občina investicije ne bo prijavila na ukrep 2: ureditev namenskih površin za JPP, kot je bilo predvideno v izdelanem DIIP-u, ampak samo na ukrep 3: infrastruktura za pešce in ukrep 4: infrastruktura za kolesarje. Ocenjena vrednost investicijskega projekta se je v izdelanem investicijskem programu spremenila in v tekočih cenah z vključenim DDV znaša 771.558,24 EUR in je nižja od tiste v predhodno izdelanem DIIP-u. Spremenili so se predvideni viri financiranja. Predvideno je, da bo sredstva za izvedbo investicijskega projekta v višini 154.311,65 EUR zagotovila Mestna občina Koper. Sredstva v višini 617.246,59 EUR, pa predstavljajo nepovratna finančna sredstva evropske kohezijske politike. Spremenjen je tudi časovni načrt investicijskega projekta, ki predvideva, da se bo ta zaključil v septembru 2026 (prej marec 2026).

Predvidena je ureditev pločnika s skupno, nerazmejeno površino za promet pešcev in kolesarjev. V okviru predhodno izdelanega dokumenta je bila predvidena razmejena površina za kolesarje in pešce. Posodobljena PZI projektne dokumentacija je podrobneje opredelila parcele ki so predmet posegov, zato so se te spremenile.

V okviru druge faze (neposredna potrditev) je Mestna občina Koper pripravila dopolnitev vloge. V času dopolnitve vloge je bila dopolnjena PZI projektne dokumentacija ter dopolnjeni

projektantski popisi. V času od izdelave IP-a do izdelave NIP-a je na investicijskem projektu prišlo do naslednjih sprememb:

- sprememba ocenjene vrednosti investicijskega projekta,
- sprememba višine upravičenih in neupravičenih stroškov,
- sprememba virov financiranja (spremenjena vrednost po posameznih virih financiranja),
- sprememba parcel, ki so predmet posegov v okviru izvedbe investicijskega projekta,
- sprememba časovnega načrta izvajanja investicijskega projekta,
- sprememba navajanja specifičnih kazalnikov.

Ocenjena vrednost investicijskega projekta se je v izdelanem NIP-u v primerjavi z izdelanim IP-om zvišala in znaša 850.754,44 EUR z vključenim DDV in je višja za 79.196,20 EUR v primerjavi z vrednostjo v predhodno izdelanem IP-u. Vrednost upravičenih stroškov je v izdelanem NIP-u višja kot v primerjavi z izdelanim DIIP-om in znaša 807.262,93 EUR.

Zaradi spremembe ocenjene vrednosti investicijskega projekta in spremenjene vrednosti upravičenih stroškov investicijskega projekta, so se spremenili viri financiranja. Predvidena nepovratna sredstva evropske kohezijske politike so v izdelanem NIP nekoliko višja in znašajo 645.810,34 EUR. Sredstva, ki jih bo predvidoma zagotovila Mestna občina Koper pa znašajo 204.944,10 EUR in so tudi višja v primerjavi s tistimi v izdelanem IP-u.

Do sprememb je prišlo tudi v časovnem načrtu izvedbe investicijskega projekta. Izvedba javnega naročila za izbor izvajalca GOI del je po novem predvidena v juniju. Izvedba GOI del je v izdelanem NIP-u predvidena od avgusta 2026 do marca 2027. Zaključek investicijskega projekta se je tako zamaknil na april 2027 (prej september 2026).

Posodobljena PZI projektna dokumentacija je podrobneje opredelila parcele ki so predmet posegov. Iz seznama parcel, ki so predmet predvidenih posegov sta bili izločeni parceli št. 3891/1 in 3896/8, obe k.o. 2604 Bertoki. Seznam ostalih parcel, ki so predmet posegov ostaja nespremenjen.

Od izdelave IP-a do izdelave NIP je prišlo tudi do spremembe pri navajanju enega izmed specifičnih kazalnikov investicijskega projekta. Kazalnika »Število rekonstruiranih postajališč za JPP« ne navajamo več. V okviru investicijskega projekta se bo sicer rekonstruirano dve postajališči za JPP, ki se nahajata v niši. Rekonstrukcija postajališč v niši ni upravičen strošek investicijskega projekta in kot taka ne prispeva k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti, zato tega kazalnika v okviru izdelanega NIP-a ne navajamo več. Vrednosti ostalih dveh specifičnih kazalnikov se nista spreminjali.

Drugih sprememb v času od izdelave IP-a do izdelave NIP-a na investicijskem projektu ni bilo.

## 2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

### 2.1 Cilji investicije (v obliki fizičnih in finančnih kazalnikov, potrebnih za spremljanje njihovega uresničevanja)

Glavni cilj investicijskega projekta je ureditev enostranskega pločnika ob vozišču regionalne ceste R3-741 odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), pododsek od Arjola do Škocjana v dolžini 1,180 km (od km 1+200 m do km 2+380 m). Skupna širina pločnika znaša 3,50 – 3,70 m in se uredi kot nerazmejena površina za pešce in kolesarje.

Splošni cilji investicijskega projekta so:

- zagotavljanje večje varnosti za vse udeležence v prometu,
- povečanje deleža pešačenja in kolesarjenja v mestnih potovanjih,
- zagotavljanje pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje in pešačenje,
- povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih,
- povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev,
- spreminjanje potovalnih navad občanov,
- zmanjšanje prometnih zastojev,
- spodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za dnevno mobilnost,
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje (hrup, emisije TPG),
- spodbujanje gibanja in pozitivni vpliv na zdravje prebivalcev,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema,
- izboljšanje mestnih in primestnih kolesarskih povezav
- izboljšanje kvalitete prostora in infrastrukturne opremljenosti mesta, ki spodbuja trajnostni razvoj,
- izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev Mestne občine Koper,
- skladen socialni, družbeni, okoljski, gospodarski in trajnostni razvoj.

Tabela 2.1: Kazalniki rezultata in učinka investicijskega projekta

KAZALNIK REZULTATA					
ID	Kazalnik	Merska enota	Regija	Izhodišče	Ciljna vrednost
RCR64	Število potnikov, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	Uporabniki / leto	ZKR	0	936
KAZALNIK UČINKA					
ID	Kazalnik	Merska enota	Regija	Izhodišče	Ciljna vrednost
RCO58	Namenska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	ZKR	0	1,180

Investicijski projekt prispeva k naslednjim specifičnim kazalnikom:

- Dolžina novih povezav za pešce: 1,180 km
- Število postavljenih števecov kolesarjev: 1

Operacija prispeva k doseganju naslednjih meril iz sklopa C:

- C1: Prispevek k družbeni spremembi ter k dvigu družbene ozaveščenosti,

- C2: Operacija vključuje ukrepe za zagotavljanje dostopnosti, vključno z dostopnostjo za invalide,
- C8: Operacija prispeva k doseganju ciljev Celovitega nacionalnega energetskega in podnebne načrta (NEPN).

## 2.2 Spisek strokovnih podlag

Pri izdelavi potrebne vsebine dokumenta smo upoštevali naslednje osnove oz. izhodišča:

- DIIP »Kolesarska steza s pločnikom Škocjan - Bertoki«, ki ga je izdelal Martin Murovec s.p., Ulica Gradnikove brigade 61, 5000 Nova Gorica, april 2025,
- Tehnični popravek DIIP-a »Kolesarska steza s pločnikom Škocjan - Bertoki«, ki ga je izdelal Martin Murovec s.p., Ulica Gradnikove brigade 61, 5000 Nova Gorica, april 2025,
- IP »Kolesarska steza s pločnikom Škocjan - Bertoki«, ki ga je izdelal Martin Murovec s.p., Ulica Gradnikove brigade 61, 5000 Nova Gorica, oktober 2025,
- PZI projektna dokumentacija »Ureditev kolesarske steze in pločnika ob regionalni cesti R3-741 odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan) v dolžini 1180 m«, ki jo je izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, avgust 2025, dopolnitev maj 2026,
- Popravek ocene vrednosti investicije, ki jo je izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, maj 2026,
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10 in 27/16).

## 2.3 Kratek opis upoštevanih variant in utemeljitev izbire optimalne variante

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

- Varianta »brez investicije«: Ohranitev obstoječega stanja,
- Varianta »z investicijo«: Izvedba investicijskega projekta – ureditev kolesarske steze in pločnika ob regionalni cesti Bertoki - Koper Škocjan.

Varianta "brez investicije« bi pomenila ohranitev obstoječega stanja, kar pomeni, da se predvidena infrastruktura ne zgradi. Problematika pomanjkljivih kolesarskih povezav in neustrezne infrastrukture za pešce ostaja tako nerešena. Cilji projekta tako ne bodo izpolnjeni. Takšna odločitev bi bila v neskladju z razvojnimi strategijami in cilji Mestne občine Koper, države in EU. V kolikor investicije ne bi izvedli, bi investitor sicer privarčeval določena investicijska sredstva, ki bi jih lahko porabil za druge namene, vendar to ne more odtehtati vseh slabosti te variante. Glede na navedeno ocenjujemo varianto »brez« investicije kot neprimerno oziroma nesprejemljivo.

Varianta »z investicijo« predvideva ureditev kolesarske in pešpoti ob regionalni cesti regionalni cesti R3-741 – odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), pododsek od Arjola do Škocjana v dolžini 1,180 km (od km 1+200 m do km 2+380 m). S tem se bo prispevalo k izboljšanju pogojev za izvajanje trajnostne mobilnosti v občini, zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, večji telesni aktivnosti prebivalcev in izboljšanju kakovosti življenja v mestu. Varianta »z investicijo« sicer

zahteva angažiranje velikih finančnih sredstev za izvedbo investicijskega projekta, vendar ta odtehtajo pozitivne učinke, ki jih izvedba investicijskega projekta prinese v ožje in širše okolje. Varianta »z investicijo« je tako v skladu z razvojnimi cilji občine ter razvojnimi strategijami in cilji države in EU.

Na podlagi navedenega lahko zaključimo, da je izvedba investicijskega projekta pod varianto »z investicijo« nujno potrebna oziroma, da varianta »brez investicije« ne rešuje problema na dolgoročno vzdržan način ter dolgoročno prinaša mnogo več negativnih učinkov v primerjavi z investicijskimi stroški predvidenimi v varianti »z investicijo«. Glede na vse ugotovitve, se je za najprimernejšo, optimalno varianto izkazala varianta »z investicijo«. Varianta »brez investicije« pa je prepoznana kot neprimerna oz. neustrezna.

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

Odgovorna oseba investitorja je Aleš Bržan, župan Mestne občine Koper, Verdijeva ulica 10, 6000 Koper. Odgovorna oseba za izvajanje investicije je Petar Ziraldo, vodja Službe za investicije.

Odgovorna oseba pripravljavca investicijske dokumentacije je Martin Murovec, direktor, Martin Murovec s.p. poslovno svetovanje, Ulica Gradnikove brigade 61, 5000 Nova Gorica.

Odgovorna oseba za izdelavo projektne dokumentacije je Gorazd Kobal, direktor podjetja PS prostor, d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper.

Odgovorna oseba bodočega upravljavca je Aleš Bržan, župan Mestne občine Koper, Verdijeva ulica 10, 6000 Koper.

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

Pripravo in izvedbo investicijskega projekta bo vodil investitor in nosilec projekta Mestna občina Koper. Odgovorna oseba investitorja je Aleš Bržan, župan Mestne občine Koper. Za izvedbo investicijskega projekta bo odgovoren Petar Ziraldo, vodja Službe za investicije. Za izvedbo investicijskega projekta Mestna občina Koper ni predvidela posebne organizacije. Mestna občina Koper zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo podobnih projektov. Ključne odločitve glede izvajanja investicijskega projekta bo sprejemal župan Mestne občine Koper. Pregled, koordinacijo in nadzor nad izdelavo investicijske in projektne dokumentacije vodi vodja projekta v sodelovanju s strokovnimi službami Mestne občine Koper. Odgovorni vodja projekta bo redno izvajal vmesne kontrole izvajanja del in oceno porabe sredstev ter v primeru odstopanj ustrezno ukrepal. Ob zaključku projekta se bo pripravilo vsebinsko in finančno poročilo o izvedenem projektu.

Za izvedbo študij, analiz, pripravo projektne dokumentacije, investicijske dokumentacije, ter za izvedbo strokovnega nadzora gradnje so bili in bodo s strani investitorja najeti zunanji izvajalci. Dela se bodo oddala v skladu z Zakonom o javnem naročanju (ZJN - 3).

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

Do zaključka izvajanja projekta je manj kot eno leto. 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) za investicijske projekte z dinamiko financiranja krajšo od enega leta ni potreben preračun v tekoče cene. Ocena vlaganj po tekočih cenah zato ni izdelana. Tekoče cene so tako enake stalnim cenam.

Tabela 2.2: Ocena stroškov in dinamika financiranja investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene

Investicijski stroški	2025	2026	2027	SKUPAJ
<b>GOI dela in oprema</b>	- €	<b>107.744,06 €</b>	<b>547.758,23 €</b>	<b>655.502,29 €</b>
GOI dela in oprema - pločnik in kolesarka	- €	72.744,06 €	361.459,99 €	434.204,05 €
GOI dela - komunalna infrastruktura	- €	35.000,00 €	186.298,24 €	221.298,24 €
<b>STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>2.350,00 €</b>	<b>24.782,32 €</b>	<b>15.363,29 €</b>	<b>42.495,61 €</b>
Projektna, investicijska dokumentacija	2.350,00 €	11.550,00 €	- €	13.900,00 €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	3.232,32 €	15.363,29 €	18.595,61 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	- €	10.000,00 €	- €	10.000,00 €
<b>SKUPAJ BREZ DDV</b>	<b>2.350,00 €</b>	<b>132.526,38 €</b>	<b>563.121,52 €</b>	<b>697.997,90 €</b>
<b>DDV</b>	<b>517,00 €</b>	<b>28.352,81 €</b>	<b>123.886,73 €</b>	<b>152.756,54 €</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>2.867,00 €</b>	<b>160.879,19 €</b>	<b>687.008,25 €</b>	<b>850.754,44 €</b>

Skupna vrednost investicijskega projekta v tekočih cenah z vključenim DDV znaša 850.754,44 EUR.

Tabela 2.3: Ocena in dinamika financiranja upravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene

Investicijski stroški	2025	2026	2027	SKUPAJ
<b>GOI dela in oprema</b>	- €	<b>107.744,06 €</b>	<b>512.109,45 €</b>	<b>619.853,51 €</b>
GOI dela in oprema - pločnik in kolesarka	- €	72.744,06 €	340.540,21 €	413.284,27 €
GOI dela - komunalna infrastruktura	- €	35.000,00 €	171.569,24 €	206.569,24 €
<b>STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>2.350,00 €</b>	<b>24.782,32 €</b>	<b>15.363,29 €</b>	<b>42.495,61 €</b>
Projektna, investicijska dokumentacija	2.350,00 €	11.550,00 €	- €	13.900,00 €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	3.232,32 €	15.363,29 €	18.595,61 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	- €	10.000,00 €	- €	10.000,00 €
<b>SKUPAJ BREZ DDV</b>	<b>2.350,00 €</b>	<b>132.526,38 €</b>	<b>527.472,74 €</b>	<b>662.349,12 €</b>
<b>DDV</b>	<b>517,00 €</b>	<b>28.352,81 €</b>	<b>116.044,00 €</b>	<b>144.913,81 €</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>2.867,00 €</b>	<b>160.879,19 €</b>	<b>643.516,74 €</b>	<b>807.262,93 €</b>

Upravičeni stroški investicijskega projekta znašajo 807.262,93 EUR.

Tabela 2.4: Ocena in dinamika financiranja neupravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene

Investicijski stroški	2025	2026	2027	SKUPAJ
<b>GOI dela in oprema</b>	- €	- €	<b>35.648,78 €</b>	<b>35.648,78 €</b>
GOI dela in oprema - pločnik in kolesarka	- €	- €	20.919,78 €	20.919,78 €
GOI dela - komunalna infrastruktura	- €	- €	14.729,00 €	14.729,00 €
<b>STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	- €	- €	- €	- €
Projektna, investicijska dokumentacija	- €	- €		- €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	- €		- €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	- €	- €		- €
<b>SKUPAJ BREZ DDV</b>	- €	- €	<b>35.648,78 €</b>	<b>35.648,78 €</b>
<b>DDV</b>	- €	- €	<b>7.842,73 €</b>	<b>7.842,73 €</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	- €	- €	<b>43.491,51 €</b>	<b>43.491,51 €</b>

Neupravičeni stroški investicijskega projekta znašajo 43.491,51 EUR.

Tabela 2.5: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta po planu oddaje zahtevkov (občinski proračun) – stalne cene = tekoče cene

Vir financiranja	2025	2026	2027	SKUPAJ	Delež
<b>Nepovratna sredstva EKP (80 % US)</b>	- €	- €	<b>645.810,34 €</b>	<b>645.810,34 €</b>	<b>75,91%</b>
Sredstva sklada ESSR (50 %)	- €	- €	322.905,17 €	322.905,17 €	37,96%
Sredstva proračuna RS (50 %)	- €	- €	322.905,17 €	322.905,17 €	37,95%
<b>Lastna sredstva - proračun MOK</b>	<b>2.867,00 €</b>	<b>160.879,19 €</b>	<b>41.197,91 €</b>	<b>204.944,10 €</b>	<b>24,09%</b>
Lastna sredstva MOK - upravičeni stroški	2.867,00 €	160.879,19 €	- 2.293,60 €	161.452,59 €	18,98%
Lastna sredstva MOK - neupravičeni stroški	- €	- €	43.491,51 €	43.491,51 €	5,11%
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.867,00 €</b>	<b>160.879,19 €</b>	<b>687.008,25 €</b>	<b>850.754,44 €</b>	<b>100,00%</b>

Predvideni znesek sofinanciranja, ki ga Mestna občina Koper pričakuje iz sredstev evropske kohezijske politike znaša 645.810,34 EUR. Mestna občina Koper bo za izvedbo investicijskega projekta zagotovila sredstva v višini 204.944,10 EUR.

Tabela 2.6: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta po planu oddaje zahtevkov za nepovratna sredstva (državni proračun) – stalne cene = tekoče cene

Vir financiranja	2025	2026	2027	SKUPAJ	Delež
<b>Nepovratna sredstva EKP (80 % US)</b>	- €	- €	<b>645.810,34 €</b>	<b>645.810,34 €</b>	<b>75,91%</b>
Sredstva sklada ESSR (50 %)	- €	- €	322.905,17 €	322.905,17 €	37,96%
Sredstva proračuna RS (50 %)	- €	- €	322.905,17 €	322.905,17 €	37,96%
<b>Lastna sredstva - proračun MOK</b>	<b>573,40 €</b>	<b>32.175,84 €</b>	<b>172.194,86 €</b>	<b>204.944,10 €</b>	<b>24,09%</b>
Lastna sredstva MOK - upravičeni stroški	573,40 €	32.175,84 €	128.703,35 €	161.452,59 €	18,98%
Lastna sredstva MOK - neupravičeni stroški	- €	- €	43.491,51 €	43.491,51 €	5,11%
<b>SKUPAJ</b>	<b>573,40 €</b>	<b>32.175,84 €</b>	<b>818.005,20 €</b>	<b>850.754,44 €</b>	<b>100,00%</b>

V primeru, da sofinanciranje ne bo odobreno, bo vsa sredstva za izvedbo projekta zagotovila Mestna občina Koper (tabela spodaj).

Tabela 2.7: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta v primeru neodobrenega sofinanciranja – stalne cene = tekoče cene

Vir financiranja	2025	2026	2027	SKUPAJ	Delež
<b>Lastna sredstva - proračun MOK</b>	<b>2.867,00 €</b>	<b>160.879,19 €</b>	<b>687.008,25 €</b>	<b>850.754,44 €</b>	<b>100,00%</b>
Lastna sredstva MOK - upravičeni stroški	2.867,00 €	160.879,19 €	643.516,74 €	807.262,93 €	94,89%
Lastna sredstva MOK - neupravičeni stroški	- €	- €	43.491,51 €	43.491,51 €	5,11%
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.867,00 €</b>	<b>160.879,19 €</b>	<b>687.008,25 €</b>	<b>850.754,44 €</b>	<b>100,00%</b>

## 2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

Tabela 2.8: Rezultati finančne analize investicijskega projekta

Enostavna doba vračanja	se ne povrne	let
Neto sedanja vrednost (NSV)	-858.269,63	EUR
Interna stopnja donosa (IRR)	ni izračunljiva	%
Finančna relativna NSV	-1,08	EUR
Količnik relativne koristnosti	0,00	

Izračunani kazalniki upravičenosti projekta so pokazali, da je obravnavani projekt na podlagi finančne analize denarnih tokov finančno nerentabilen in s tem tudi neupravičen za izvedbo, zato ga posledično upravičujemo na podlagi širših družbeno-ekonomskih koristi. Investicijski projekt predstavlja vlaganja v javno infrastrukturo in ga zato ne moremo primerjati s tržnimi kazalniki upravičenosti izvedbe projektov.

Tabela 2.9: Rezultati ekonomske analize investicijskega projekta

Enostavna doba vračanja	10,28	let
Neto sedanja vrednost (NSV)	536.740,91	EUR
Interna stopnja donosa (IRR)	9,11	%
Finančna relativna NSV	0,76	EUR
Količnik relativne koristnosti	1,85	


Izračunani kazalniki v okviru ekonomske analize so pokazali, da je investicijski projekt rentabilen in primeren za izvedbo. Ekonomska neto sedanja vrednost investicijskega projekta je pozitivna in znaša 536.740,91 EUR, prav tako je pozitivna ekonomska interna stopnja donosnosti, ki znaša 9,11 %. Investicija se povrne v 11. letu.

### 3 OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB

#### 3.1 Podatki o investitorju oz. nosilcu projekta

INVESTITOR	
Naziv:	Mestna občina Koper
Naslov:	Verdijeva ulica 10, 6000 Koper
Odgovorna oseba:	Aleš Bržan, župan
Telefon:	+386 5 664 61 00
E-pošta:	obcina@koper.si
Internetna stran:	<a href="https://www.koper.si">https://www.koper.si</a>
Matična številka:	5874424000
Davčna številka:	SI40016803
Transakcijski račun:	SI56 0125 0010 0005 794, Banka Slovenije
Žig in podpis:	
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	Petar Ziraldo, vodja Službe za investicije
Telefon:	+386 5 664 62 67
E-pošta:	petar.ziraldo@koper.si
Žig in podpis:	

**3.2 Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije**

IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	
Naziv:	Martin Murovec, poslovno svetovanje s.p.
Naslov:	Ul. Gradnikove brigade 61, 5000 Nova Gorica
Odgovorna oseba:	Martin Murovec, direktor
Telefon:	031 317 857
E-pošta:	martinmurovec@yahoo.com
Davčna številka:	83461752
Matična številka:	9516085000
Transakcijski račun:	SI56 0400 0028 1424 392, OTP banka d.d.
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	Martin Murovec, univ. dipl. ekon.
Žig in podpis:	Poslujem brez žiga 

**3.3 Podatki o upravljalcu**

UPRAVLJAVEC	
Ime upravljavca:	Mestna občina Koper
Naslov:	Verdijeva ulica 10, 6000 Koper
Odgovorna oseba:	Aleš Bržan, župan
Telefon:	+386 5 664 61 00
E-pošta:	obcina@koper.si
Internetna stran:	<a href="https://www.koper.si">https://www.koper.si</a>
Davčna številka:	5874424000
Matična številka:	SI40016803
Transakcijski račun:	SI56 0125 0010 0005 794, Banka Slovenije
Žig in podpis:	

## **4 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA, TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIM RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN OSTALIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI**

### **4.1 Območje izvajanja trajnostne urbane strategije**

Mestna občina Koper s TUS Koper 2030 sledi cilju izboljšanja kakovosti urbanega prostora in življenja v mestu ter dvigu kulture in identitete. Dokument predstavlja tudi strateško podlago za izvajanje nove urbane politike Evropske unije, ki po dogovoru s pristojno državno administracijo uvajajo instrument celostnih teritorialnih naložb - CTN. Ob prehodu v novo razvojno perspektivo evropske kohezijske politike je Mestna občina Koper pristopila k novelaciji TUS Koper z namenom vsebinske posodobitve in uskladitve z usmeritvami razvoja do leta 2030 ter podaljšanju njene veljavnosti. Občinski svet Mestne občine Koper je na svoji seji dne 29.12.2020 sprejel novelacijo TUS Koper. TUS Koper 2030 je tudi izhodišče za pripravo projektov in programov s katerimi bo Mestna občina Koper kandidirala za sredstva Evropske unije znotraj ciljev Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2021 -2027.

TUS Koper 2030 se po načelu komplementarne podpore in medsebojne povezanosti prednostno osredotoča na štiri izbrana fokusna oziroma prednostna razvojna področja in območja, ki so:

- Urbana prenova,
- Celovito urejanje mestnih obal,
- Zelena infrastruktura mesta,
- Trajnostno delovanje in prenavljanje mesta.

Izbrana prednostna razvojna področja se osredotočajo na ključne razvojne izzive urbanega območja Koper, ki so bili v analitičnih fazah priprave TUS Koper 2030 prepoznani kot prioritetni ali najaktualnejši tako z vidika razvojnih potreb mesta in pogledov javnosti. Poleg tega vsebinsko najbolj neposredno odgovarjajo na zastavljeno vizijo in strateške cilje TUS Koper 2030. Prednostna območja trajnostnega urbanega razvoja prostorsko predstavljajo območja komplementarnega plastenja, prepleta in zgostitve zaznanih problemov in razvojnih izzivov, ne nazadnje pa tudi komplementarnega in sinergijskega učinkovanja ukrepov.

Območje izvajanja TUS Koper 2030 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 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 (povzeto po TUS Koper 2030).



## **4.2 Splošno stanje kolesarskih povezav in infrastrukture za pešce v Mestni občini Koper**

### **4.2.1 Kolesarske povezave**

Ob zelo hitri rasti števila motornih vozil, v zadnjem času posvečamo vedno večjo pozornost negativnim vplivom na okolje in varnosti v prometu. Kolo omogoča za okolje najsprejemljivejšo in najprijaznejšo osnovno mobilnost. V razvitem svetu postaja kolo vse bolj pomembno prevozno sredstvo predvsem za potrebe dnevne mobilnosti. Kolesarjenje združuje obliko vadbe in je pomemben element dnevne mobilnosti, pa tudi rekreacije, saj je eno najbolj zdravih početij na prostem, primerno za vse aktivno prebivalstvo. Uporaba kolesa pomeni tudi korist za okolje, saj se tako zmanjšuje izpust škodljivih snovi v zrak in tako tudi onesnaženost mestnih in okoliških središč, manjša je obremenitev okolja s hrupom, hkrati pa pomeni finančno manjši strošek v primerjavi z drugimi oblikami prevoza, ter manjšanje prometnih zastojev ter še vrsto drugih pozitivnih učinkov.

Izboljšanje infrastrukture je prvi korak za povečanje obsega kolesarjenja in pešačenja v mestih in njihovem zaledju. Največji izziv predstavlja celosten pristop h gradnji primerne infrastrukture in ne zgolj izvajanje posamičnih ločenih in nepovezanih projektov.

Razvoj kolesarjenja kot trajnostne oblika prometa in tudi rekreacije, je za Mestno občino Koper zelo pomemben. Po mnenju občanov bi namreč več ljudi uporabljajo kolo kot prevozno sredstvo, če bi bila promet in kolesarska infrastruktura v Kopru ustrezneje povezana in varnejša za njene uporabnike. Klimatske značilnosti in strateška pozicija Mestne občine Koper omogočata možnost za uspešen razvoj kolesarstva v občini.

Kolesarjenje se kot trajnostna oblika mestne mobilnosti uveljavlja tudi v Kopru. K spreminjanju potovalnih navad uporabnikov prispeva razvoj kolesarske infrastrukture in spremljajoča ureditev, predvsem pa medsebojno dopolnjujoči se ukrepi in strategije mestne prometne politike.

Pomembna značilnost kolesarskega prometa v občini je prepletanje različnih vrst kolesarskega prometa in različnih prometnih uporabnikov na skupnih prometnih koridorjih, kar še posebej velja za mestni in primestni prostor v ravninskem obalnem in priobalnem pasu. Tu je mreža kolesarskih povezav in infrastrukture tudi najbolj zgoščena. Značilno je prepletanje mestnega, turističnega, športno-rekreativnega kolesarjenja. V podeželskem zaledju so trase kolesarskih povezave speljane pretežno po obstoječih cestah in poteh.

Zveznost kolesarske mreže je bila zlasti na območju mestnega središča in ravninskih predelov mesta v zadnjih letih opazno izboljšana. Kljub temu so manjkajoči posamezni odseki ali širša območja, ki so kolesarsko neurejena, pri čemer gre večinoma za nezazidana ali degradirana urbana območja, ki so v procesu izgradnje ali pa čakajo na urbano prenovo. Zaradi neugodnega terena v naklonu se kolesarska mreža na pobočjih Semedele, Markovca in Žusterne v preteklosti ni razvijala načrtno in sistematično. Zato je tudi po obsegu skromna. Dejansko gre za medsebojno nepovezane odseke, ki tudi niso zvezno navezani na mrežo v ravninskem delu mesta. Te ureditve ne omogočajo, še manj pa spodbujajo kolesarjenja kot oblike mestne mobilnosti (povzeto po dokumentu Zasnova kolesarske mreže Koper).

Realizacija dosedanjih projektov je bila usmerjena ciljno. Pričakovano je bila najbolj učinkovita pri izvedbeno in investicijsko manj zahtevnih projektih. Zlasti na ožjem območju mestnega središča se je postavilo jasno in glede na prostorske danosti in omejitve karseda sklenjeno mrežo kolesarskih povezav. Nerealizirani so ostali izvedbeno in finančno zahtevnejši projekti ali projekti, ki so integralni del celovitih prostorskih in infrastrukturnih ureditev.

Tabela 4.1: Stanje obstoječe kolesarske mreže po vrstah kolesarskih povezav, (Vir: Zasnova kolesarske mreže Koper, november 2023)

<b>VRSTA KOLESARSKE POVEZAVE</b>	<b>SKUPNA DOLŽINA</b>
Kolesarska pot	4.187 m
Kolesarska steza	22.976 m
Kolesarske površine na pločniku	3.081 m
Kolesarski pas na vozišču	3.156 m
kolesarske površine na prometnih pasovih	4163 m
<b>SKUPAJ KOLESARSKE POVEZAVE</b>	<b>37.383 m</b>

Eden največjih izzivov občine je nepovezana kolesarska mreža, zlasti ob regionalnih cestah, kjer kolesarji nimajo varnih, ločenih poti. Čeprav je v ravninskem delu mesta infrastruktura razvita, njena nesklenjenost otežuje varno in učinkovito uporabo. Visok delež kolesarskih nesreč je velika težava, saj je prometna infrastruktura še vedno prilagojena predvsem avtomobilom. Zlasti v zaledju so kolesarji pogosto prisiljeni deliti cestišče z motornimi vozili, ki vozijo prehitro in nevarno prehitvevajo, kar povečuje tveganje za nesreče.

#### 4.2.2 Infrastruktura za pešce

Mestna občina Koper infrastrukturo za pešce v občini neprestano nadgrajuje. 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.

Občina je v zadnjih letih izvedla številne ukrepe za izboljšanje pogojev peš prometa. V mestnem jedru je bilo vzpostavljeno območje za pešce in izvedeni ukrepi za umirjanje prometa, zlasti na Pristaniški ulici. V sklopu urejanja zgodovinskega jedra so bile tlakovane javne površine na Pobegovi ulici, izdelan pa je bil tudi elaborat o možnostih tlakovanja v historičnem delu mesta. V razširjenem mestnem središču so bile urejene kolesarske in pešpoti ob Piranski cesti ter vzhodni ankaranski vpadnici, obnovljena je bila tudi pešpot z Markovca v Koper. Na širšem območju (Olmo–Prisoje–Šalara, Semedela–Žusterna) so bili urejeni številni pločniki,

med drugim na Jurčičevi, Levstikovi, Dolgi Reber in Partizanski ulici, ter izvedeni projekti za izboljšanje dostopnosti in varnosti pešcev. Posebno pozornost Mestna občina Koper še vedno namenja vzpostavitvi vertikalne mobilnosti z izvajanjem projekta povezave obalnega območja z Markovim hribom.

Pomemben napredek je bil dosežen na področju rekreacijskih poti. Med večjimi projekti izstopa ureditev promenade med Koprom in Žusterno, ureditev pešpoti na obalni cesti Koper–Izola ter vzdrževanje in izboljšanje poti Parenzana med Škofijami in Bertoki. Poleg tega je bil izveden projekt umiritve prometa na Pobeški cesti pri Cesti borcev, ki je bil izglasovan v okviru participativnega proračuna.

Občina je veliko pozornosti namenila tudi ozelenitvi pešpoti in postavitvi urbane opreme. Ob prometnih koridorjih so bile izvedene zasaditve, med drugim na Ankaranski cesti, Mandraču in v drevoredu Kvedrova. Projekt *Drevo kamor lahko* je prispeval k ozelenitvi parkirišča na Škofijah, izvedena pa je bila tudi zasaditev otroškega parka Olmo–Prisoje ob Badaševici. Občina je poskrbela za dodatno urbano opremo, postavljene so bile nove klopi in koši za smeti, varnostna ograja ob pločniku Vena Piona ter opozorilne table za obmorski park.

V okviru prizadevanj za večjo dostopnost je bila prilagojena infrastruktura za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo, vključno s klančinami na avtobusnih postajališčih, na prehodih za pešce, seznam tipnih oznak za slepe in slabovidne med glavno avtobusno postajo in mestno tržnico v Kopru, itd.. Na organizacijski ravni pa je bil v osnovnih šolah uspešno uveden projekt Pešbus, ki spodbuja trajnostne potovalne navade otrok. Za povečanje ozaveščenosti o pomenu pešačenja se kampanje, ki so bile sprva omejene na Evropski teden mobilnosti, zdaj širijo skozi celo leto z večjo vključenostjo osnovnih šol, vrtcev in lokalnih podjetij (povzeto po OCPS MOK).

### **4.3 Analiza obstoječega stanja na območju predvidenih posegov**

Obstoječa regionalna cesta je bila do izgradnje hitre ceste Bivje - Koper magistralna cesta. Po izgradnji hitre ceste je bila preategorizirana v javno pot (JP 677 070), sedaj so jo ponovno preategorizirali v državno cesto. Obstoječa državna cesta je močno obremenjena z vsemi vrstami prometa.

Glede na to, da je regionalna cesta vzporednica hitre ceste, mora prevzeti njen promet v primeru zapor na hitri cesti. Povprečni letni dnevni promet za leto 2018 znaša 8.500 vozil. Glede na prometno obremenitev ceste, omejitev hitrosti 50 - 90 km/k in na obstoječo ureditev brez pločnika je odsek za pešce in kolesarje zelo nevaren.

Obstoječa državna cesta služi kot lokalna cestna povezava Kopa z naselji v zaledju (smer Bertoki, Pobegi, Sv. Anton, Gračišče, Dekani) in kot zbirna cesta za obstoječo zazidavo Škocjanskega hriba od koprškega pokopališča na Škocjanu do Arjola. Zato ima številne priključke dostopnih poti. Obstoječa zazidava na tem območju kakor tudi v zaledju se gosti, zato je pričakovati povečevanje prometa kot posledica prometnega napajanja tega območja in zaledja.

Teren, po katerem poteka cesta, je deloma gričevnat, pretežno pa ravninski, elementi trase in nivelete so bogati. Obstoječe vozišče je na odseku od km 1+230 do km 2+380 ostanek stare magistralne ceste, ki je bila po izgradnji hitre ceste prekategorižirana v javno pot. Širina tega dela vozišča znaša 7,40 m.

Odvodnjavanje meteornih vod na obravnavanem odseku je urejeno z obcestnim jarkom, od koder se meteorne vode odvajajo v Škocjanski zatok s prepusti pod obravnavano cesto ter hitro cesto.

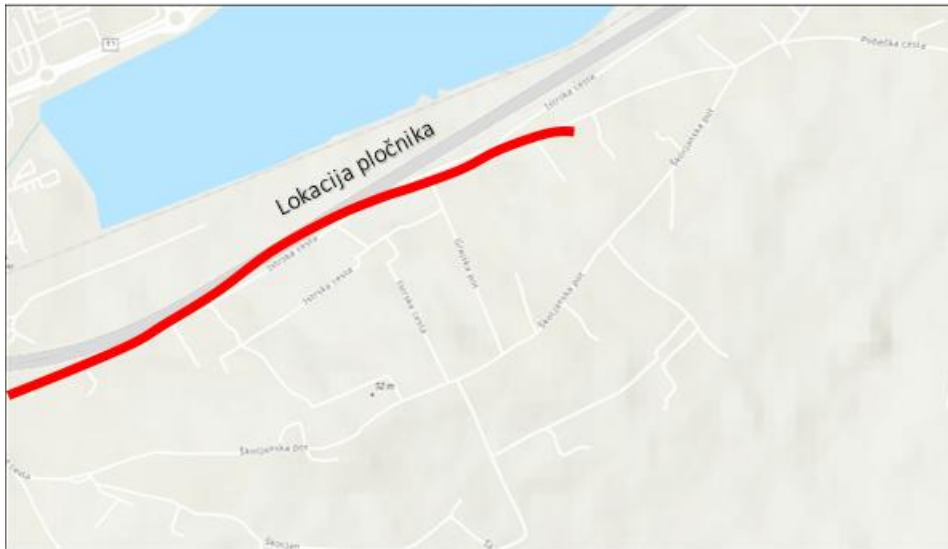
Državna cesta Bertoki - Škocjan se v Škocjanu navezuje na krožno križišče na državni cesti G1-111 pred priključkom na hitro cesto. Pred priključkom se nahaja obojestransko avtobusno postajališče. Prav tako se nahaja avtobusno postajališče v km 1+280. Tu je v smeri proti Kopru urejeno na vozišču, v nasprotni smeri je urejeno postajališče v niši.

Levi rob ceste poteka ob pretežno kmetijskem območju. Obdelovalne površine so dvignjene nad cestiščem od 50 do 250 cm. Višinske razlike so ponekod izvedene z strmejšo brežino ponekod pa s suhozidom. Suhozidi se ponavljajo ob cestnih priključkih - vhodih, ki so urbane narave. Ponekod so dostopi oziroma priključki omejeni z zidanimi stebri. Obstoječi suhozidi so pretežno zaraščeni in niso vzdrževani. Od km 1+460 do km 2+180 m se ob cesti nahaja odprti jarek, ki se preko obstoječih prepustov izteka v smeri hitre ceste in naprej proti Škocjanskemu zatoku. Od km 2+180 dalje cesta poteka skozi urbano okolje predmestja Kopra.



Slika 4:, Slika 5: Obstoječe stanje

Glede na lokacijo območja v neposredni bližini mesta in ob ugodnih terenskih pogojih je smiselno vzpostaviti prometno infrastrukturo in ureditve za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, to je uporabe javnega potniškega prometa, kolesarjenja in hoje. S tem bi neposredno izboljšali pogoje bivanja na območju, prometno varnost ter omilili trend povečevanja avtomobilskega prometa. Poleg tega je treba obravnavani odsek razumeti tudi kot del vzpostavljanja širše mreže kolesarskih in peš povezav mesta z zaledjem (načrtovana kolesarska povezava v smeri Bertokov, Prad, Pobegov in Sv. Antona).



Slika 6: Pregledni prikaz širšega območja z označenim obravnavanim odsekom

#### 4.4 Razlogi za investicijsko namero

Razlog za investicijsko namero izhaja iz obstoječega stanja. Na obravnavanem odseku ni urejene varne kolesarske povezave in ustrezne infrastrukture za pešce. Temeljni razlog za investicijo je izboljšanje infrastrukturnih pogojev za kolesarje in pešce na obravnavanem odseku.

Z ureditvijo enostranskega pločnika skupne širine 3,50 - 3,70 m z nerazmejeno površino za pešce in kolesarje, bo izboljšana infrastruktura za kolesarje in pešce, kar pomeni neposredno spodbudo in omogočanje trajnostnih oblik mobilnosti, izboljšanje varnosti za kolesarje in pešce, zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov in izboljšanje stanja okolja.

Projekt je skladen z osnovnimi izhodišči OCPS MOK in pomeni celovit pristop k prometnim izzivom in trajnostnim rešitvam na področju urejanja prometa, predvsem tistih, ki omogočajo lažje in varnejše pogoje za pešce in kolesarje ter vzpodbujajo rabo javnega potniškega prometa ter izboljšujejo kakovost bivanja. Izvedba projekta zasleduje cilje OCPS MOK in podpira ukrepe v okviru drugega in tretjega strateškega stebra OCPS MOK. Izvedba projekta podpira tudi izvajanje ukrepov po posameznih prednostnih področjih, ki so opredeljeni v TUS Koper 2030. Izvedba projekta omogoča doseganje ciljev Mestne občine Koper in bo pospešila socialni, družbeni, gospodarski in trajnostni razvoj občine.

#### 4.5 Razvojne možnosti investicijskega projekta

Prometna politika vsake države ima pomembno vlogo pri njeni skupni politiki, saj omogoča delovanje in razvoj družbe kot celote. Dober prometni sistem posamezne države je eden od temeljnih pogojev za njeno učinkovito delovanje, ker omogoča izvajanje preostalih politik države in je hkrati glavni pogoj za gospodarski razvoj.

Koncept trajnostne mobilnosti predstavlja splošno sprejet in uveljavljen model za celostno upravljanje in načrtovanje mobilnosti. Model stremi k zagotavljanju učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse, učinkoviti rabi energije, prostora, prevoznih sredstev in časa ter minimaliziranju okoljskih, družbenih in finančnih učinkov in bremen kot posledic prometa. Cilj koncepta trajnostne mobilnosti je omejevanje osebnega motornega prometa in porabe energije, pri čemer spodbujanje trajnostnih potovalnih načinov predstavlja osrednji sklop ukrepov in aktivnosti.

Slovenija si prizadeva za trajnostno mobilnost zato, da se ta trend obrne z zagotovitvijo dostopnosti z javnimi prevoznimi sredstvi oziroma zagotavljanjem pogojev za trajnostno mobilnost, ki vključuje tudi pešačenje in kolesarjenje. Kolesarjenje je ob hoji in uporabi javnega potniškega prometa eden osnovnih načinov trajnostne mobilnosti. Za njegovo uveljavljanje in spreminjanje potovalnih navad uporabnikov pa je ključnega pomena razvijanje (širjenje, posodabljanje) kolesarske infrastrukture in ostalih ureditev za kolesarje. Kolesarjenje in pešačenje imata pozitiven vpliv na javno zdravje zaradi zmanjševanja onesnaževanja zunanega zraka in gibanja, saj krepi vzdržljivost ter dihalni in srčno-žilni sistem. Poleg tega prispevata k zmanjšanju števila potniških kilometrov in ogljičnega odtisa (povzeto po Strategiji razvoja prometa v RS do leta 2030).

Osnovni namen investicijskega projekta je zagotavljanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za kolesarjenje in pešačenje, kot pomembni obliki trajnostne mobilnosti. Izvedba investicijskega projekta bo prispevala k večji prometni varnosti kolesarjev in pešcev, zmanjševanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanju trajnostne mobilnosti in uporabe koles za dnevno mobilnost, kot alternative avtomobilskim prevozom. Posredni učinki investicije so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje.

Glavni cilj investicijskega projekta je ureditev enostranskega pločnika ob vozišču regionalne ceste R3-741 odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), pododsek od Arjola do Škocjana v dolžini 1,180 km (od km 1+200 m do km 2+380 m). Skupna širina pločnika znaša 3,50 – 3,70 m in se uredi kot nerazmejena površina za pešce in kolesarje.

Splošni cilji investicijskega projekta so:

- zagotavljanje večje varnosti za vse udeležence v prometu,
- povečanje deleža pešačenja in kolesarjenja v mestnih potovanjih,
- zagotavljanje pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje in pešačenje,
- povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih,
- povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev,
- spreminjanje potovalnih navad občanov,
- zmanjšanje prometnih zastojev,
- spodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za dnevno mobilnost,
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje (hrup, emisije TPG),
- spodbujanje gibanja in pozitivni vpliv na zdravje prebivalcev,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema,
- izboljšanje mestnih in primestnih kolesarskih povezav
- izboljšanje kvalitete prostora in infrastrukturne opremljenosti mesta, ki spodbuja trajnostni razvoj,

- izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev Mestne občine Koper,
- skladen socialni, družbeni, okoljski, gospodarski in trajnostni razvoj.

Tabela 4.2: Kazalniki rezultata in učinka investicijskega projekta

KAZALNIK REZULTATA					
ID	Kazalnik	Merska enota	Regija	Izhodišče	Ciljna vrednost
RCR64	Število potnikov, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	Uporabniki / leto	ZKR	0	936
KAZALNIK UČINKA					
ID	Kazalnik	Merska enota	Regija	Izhodišče	Ciljna vrednost
RCO58	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	ZKR	0	1,180

Investicijski projekt prispeva k naslednjim specifičnim kazalnikom:

- Dolžina novih povezav za pešce: 1,180 km
- Število postavljenih števcov kolesarjev: 1

Operacija prispeva k doseganju naslednjih meril iz sklopa C:

- C1: Prispevek k družbeni spremembi ter k dvigu družbene ozaveščenosti,
- C2: Operacija vključuje ukrepe za zagotavljanje dostopnosti, vključno z dostopnostjo za invalide,
- C8: Operacija prispeva k doseganju ciljev Celovitega nacionalnega energetskega in podnebne načrta (NEPN).

Za informiranje in komuniciranje z javnostjo bo poskrbela služba za odnose z javnostmi Mestne občine Koper. Investicijski projekt in pozitivni učinki projekta na razvoj trajnostne mobilnosti, zmanjšanje prometne obremenitve in škodljivih vplivov bodo ustrezno predstavljeni širši javnosti na internetni strani Mestne občine Koper. Operacija prispeva k družbeni spremembi (sprememba potovalnih navad in vključevanje pešačenja in kolesarjenja v dnevno mobilnost) in k dvigu družbene ozaveščenosti o pomenu trajnostne mobilnosti v dnevni migraciji prebivalstva.

Zgrajena infrastruktura za kolesarje in pešce, ki je predmet obravnavanega investicijskega projekta bo dostopna za vse uporabnike vključno z gibalno, senzorično in kognitivno oviranimi osebami. Nova infrastruktura bo opremljena z ustreznimi taktilnimi oznakami, ki bodo slepim slabovidnim omogočile varno in samostojno gibanje.

Operacija prispeva k doseganju naslednjih ciljev v NEPN:

- zmanjšati emisije TGP do leta 2030 za vsaj za 28 % glede na leto 2005, z doseganjem sektorskih ciljev, pri čemer je v sektorju prometa predvideno zmanjšanje za 1 %,
- dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v dnevni migraciji prebivalstva.

Investicija podpira naslednje upravičene namene oz. ukrepe:

- izgradnje/ureditve infrastrukture za pešce,
- izgradnje/ureditve kolesarske infrastrukture.

**Obraavnani odsek predstavlja vzpostavitev dela kolesarske in peš povezave proti Bertoški vpadnici, s čimer se postopno izboljšuje povezava mesta Koper z njegovim zaledjem v smeri Bertokov, Prad, Pobegov in Sv. Antona ter tudi v smeri Škofij, Hrvatinov, Dekanov in Rižanske doline. Odsek bo zagotovil urejeno kolesarsko in peš povezavo do zaselka Arjol ter predstavlja pomemben korak k celovitemu izboljšanju kolesarske povezljivosti mesta Koper z njegovim zaledjem. Obravnani odsek se bo navezal tudi na že urejene kolesarske povezave v smeri proti središču mesta ter proti Izoli. S tem projekt dopolnjuje celotno zasnovo razvoja kolesarske infrastrukture, ki povezuje Koper s sosodnjimi obalnimi kraji. Odsek zasleduje cilj povečanja varnosti, dostopnosti in privlačnosti trajnostnih oblik mobilnosti, predvsem za vsakodnevna potovanja prebivalcev ob njem.**



Slika 7: Prikaz navezave obravnavanega odseka na obstoječe kolesarsko omrežje

V tej fazi kolesarska steza povezuje objekte vzdolž regionalne ceste s sistemom kolesarskih poti v Kopru. Naveže se na obstoječo kolesarsko stezo pri pokopališču Koper, po kateri poteka Parenzana, "Pot zdravja in prijateljstva" in lahko nadaljuje proti železniški postaji in centru mesta ali proti naselju Šalara in Semedela, po trasi EuroVelo 8 ob reki Badaševici.

Izgradnja predmetne investicije je trenutno primarno namenjena kolesarjem, prebivalcem za navezavo na sistem kolesarske steze proti centru Kopa. V nadaljevanju je predvidena kolesarska povezava proti Bertokom v naslednjih fazah. Trenutno poteka projektiranje za kolesarsko navezavo Bertoki – Pobegi, ki je v zaključni fazi, sledi pridobivanje zemljišč in ustreznih soglasij. Ko bo projekt pripravljen za izvedbo, bo uvrščen v NRP MOK in bo Mestna občina Koper pristopila k izvedbi.

V načrtu izgradnje bertoške vpadnice je tudi več nivojska navezava na kolesarsko stezo Parenzana. Predvidoma se bodo dela začela v začetku leta 2027, dela bodo potekala 20 mesecev in vključevala ureditev navezave državne kolesarske povezave – Parenzane na razširjeno vpadnico.

#### **4.6 Usklajenost investicijskega projekta z razvojnimi strategijami in politikami**

Investicijski projekt je usklajen z občinskimi razvojnimi potrebami, strategijami, politikami, dokumenti in programi. Investicijski projekt je bil s potrditvijo DIIP vključen v Načrt razvojnih programov Mestne občine Koper.

Investicijski projekt bo sledil usmeritvam, ki jih določata 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,
- Pobudo novi Bauhaus,
- Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS 2050),
- Strategijo razvoja Slovenije 2030 (SRS 2030),
- Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030,
- Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS),
- Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN),
- Posodobljenim celovitim nacionalnim energetske in podnebni načrtom Republike Slovenije (NEPN),
- Regionalnim razvojnim programom Obalno-kraške regije 2021 – 2027,
- Trajnostno urbano strategijo mesta Koper 2030 (TUS Koper 2030),
- Občinsko celostno prometno strategijo Mestne občine Koper 2025 (OCPS MOK),
- Lokalnim energetske konceptom Mestne občine Koper (LEK MOK),
- Akcijskim načrtom za trajnostno energijo in podnebne spremembe - SECAP.

Projekt je usklajen s **Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021 - 2027 v Sloveniji**. Evropska kohezijska politika je glavna naložbena politika EU. Z njeno pomočjo smo v Sloveniji uresničili že številne projekte, ki so bistveno prispevali k hitrejšemu razvoju naše države. V obdobju hitrih sprememb, ki jih narekuje zelena in digitalna 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. Ključni izzivi Slovenije, ki jih bomo naslovili s sredstvi evropske kohezijske politike, so:

- pospeševanje rasti produktivnosti,
- pospeševanje prehoda v nizkoogljično krožno gospodarstvo,
- vključujoč družbeni razvoj in medgeneracijska solidarnost ter
- pravičen prehod na podnebno nevtraln in krožno gospodarstvo.

Slovenija bo v finančnem obdobju 2021-2027 zasledovala 6 ciljev politik in v tem okviru 10 prednostnih nalog. Cilji politik (CP) so:

- CP 1: Konkurenčnejša in pametnejša Evropa s spodbujanjem inovativne in pametne gospodarske preobrazbe ter regionalne poveztljivosti na področju IKT.
- CP 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.
- CP 3: Bolj povezana Evropa z izboljšanjem mobilnosti.
- CP 4: Bolj socialna in vključujoča Evropa za izvajanje evropskega stebra socialnih pravic.
- CP 5: Evropa, ki je bližje državljanom, in sicer s spodbujanjem trajnostnega in celostnega razvoja vseh vrst območij ter lokalnih pobud.
- CP 6: Evropa za pravičen prehod.

Projekt bo prispeval k doseganju ciljne politike 2, in sicer prednostne naloge 5: »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in poveztljivost«, specifičnega cilja 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« .

Projekt je usklajen s **Pobudo novi evropski Bauhaus**, ki je osnova za zeleni prehod evropske družbe in ekonomije. Novi evropski Bauhaus je okoljski, gospodarski in kulturni projekt, katerega cilj je združiti zasnovano, trajnostno, vključenost, cenovno dostopnost in naložbe, da bi lažje uresničili evropski zeleni dogovor. Je poziv vsem državljanom Evropske unije, da skupaj oblikujejo trajnostno in vključujočo prihodnost na način transformacije vse segmentov družbe in ekonomije, še posebej grajenega okolja, s ciljem prispevati tako k podnebnim ciljem, kot vsakodnevni kvaliteti življenja posameznikov. Cilj pobude je na podlagi razprav oblikovati nove načine življenja na stičišču umetnosti, kulture, socialne vključenosti, znanosti in tehnologije. Obravnavana investicija uveljavlja temeljna načela novega evropskega Bauhauasa in izkazuje družbeni vpliv na:

- trajnost, od podnebnih ciljev do krožnosti, ničelnega onesnaževanja in biotske raznovrstnosti;
- estetiko, kakovost, izkušnje in slog, ki presegajo funkcionalnost;
- vključevanje, od vrednotenja raznolikosti do zagotavljanja dostopnosti.

Projekt upošteva horizontalna načela pobude NEB, in sicer:

- participativnost,
- povezovanje različnih ravni delovanja,
- transdisciplinarni pristop.

Projekt je usklajen s **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050**, ki je temeljni strateški prostorski akt Republike Slovenije, ki na podlagi Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21 in 18/23 – ZDU-10; v nadaljnjem besedilu: zakon) 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.

Pomembno je zagotoviti pravično dostopnost storitev splošnega in splošnega gospodarskega pomena – pomembnejša družbena infrastruktura se glede na zahtevano raven opremljenosti središč policentričnega urbanega sistema določi v regionalnih prostorskih planih. Gospodarska javna in družbena infrastruktura so prostorske ureditve za izvajanje storitev splošnega pomena in splošnega gospodarskega pomena zlasti na področju zdravstva (na primarni, sekundarni in terciarni ravni), socialnega varstva (domovi za starejše, mobilne storitve za starejše), sodstva, izobraževanja (primarno, sekundarno, terciarno), varstva otrok (dnevno varstvo, vrtec), javne uprave (storitve), športa in rekreacije, varnosti (policija, vojska, zaščita in reševanje), kulture (knjižnice, gledališča, muzeji, galerije, arhivi), raziskav, prometa (ceste, železnice, pristanišča, letališča, medmestni in primestni promet, kolesarske in pešpoti), pošte, elektronskih komunikacij (fiksna in mobilna telefonija, širokopasovni internet), oddajanja (televizija, radio), energije (zagotavljanje elektrike, plina, toplote), oskrbe s pitno vodo, odvajanja in čiščenja komunalne in padavinske odpadne vode, zbiranja in obdelave in odlaganja odpadkov (tudi odlaganje odpadkov na odlagališčih in termična obdelava komunalnih odpadkov). Strateški cilji strategije so:

- Cilj 1: Vzpostaviti ustrezne razmere za prehod v podnebno nevtralno družbo,
- Cilj 2: Doseči mednarodno konkurenčnost slovenskih mest,
- Cilj 3: Zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih,
- Cilj 4: Okrepiti prostorsko identiteto,
- Cilj 5: Izboljšati odpornost in prilagodljivost prostora na spremembe.

Izvedba investicijskega projekta bo pripomogla k doseganju prvega strateškega cilja, v okviru katerega si prizadevamo za zmanjševanje potreb po dnevni mobilnosti in krajšanju transportnih poti ter tako prispevamo k blaženju podnebnih sprememb. Izvedba projekta bo pripomogla tudi k doseganju drugega strateškega cilja, ki med drugim govori tudi o usklajenem načrtovanju urbanega razvoja širših mestnih območij, zlasti na področjih stanovanj, opremljenosti in dostopnosti storitev, gospodarskih dejavnosti, trajnostne mobilnosti, kakovostne in zanesljive oskrbe s pitno vodo, energijo in drugimi viri ter zelenih sistemov. Izvedba projekta bo pripomogla tudi k doseganju tretjega strateškega cilja v okviru katerega gre za prizadevanja po krožnih načelih utemeljenemu upravljanju virov, ohranjanju zelenih površin in raščenih tal kot pomembnih blažilcev vplivov podnebnih sprememb, blaženju vplivov hrupa in preskrbo s svežim zrakom. Pri tem ima pomembno funkcijo izboljšanje trajnostne mobilnosti kot osnovnega koncepta udobne, učinkovite, zdrave in okolju prijazne dostopnosti v mestih in drugih naseljih.

Projekt je usklajen s **Strategijo razvoja Slovenije 2030**. Strategija razvoja Slovenije 2030 pomeni 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 uravnoteženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki upošteva omejitve in zmožnosti planeta ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje rodove. Na ravni posameznika se kakovostno življenje kaže v dobrih priložnostih za delo, izobraževanje in ustvarjanje, v dostojnem, varnem in aktivnem

življenju, zdravem in čistem okolju ter vključevanju v demokratično odločanje in soupravljanje družbe. Strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so:

- vključujoča, zdrava, varna in odgovorna družba,
- učenje za in skozi vse življenje,
- visoko produktivno gospodarstvo, ki ustvarja dodano vrednost za vse,
- ohranjeno zdravo naravno okolje,
- visoka stopnja sodelovanja, usposobljenosti in učinkovitosti upravljanja.

Strateške usmeritve strategije se bo uresničevalo z delovanjem na različnih medsebojno povezanih in soodvisnih področjih, ki so zaokrožena v dvanajstih razvojnih ciljih strategije. Demografski trendi, tehnološki razvoj, digitalizacija, naraščajoči pritiski na okolje ter drugi globalni trendi zahtevajo stalno pridobivanje znanj in spretnosti za življenje skozi celotni življenjski cikel. Zato je pomembno, da učenje za in skozi vse življenje zajame čim širšo populacijo, pri čemer sta ključni kakovost in dostopnost, s posebno skrbjo za prikrajšane skupine. Učinkovit in kakovosten izobraževalni sistem, katerega namen je priprava posameznika na uspešno delo, kakovostno življenje in sodelovanje v družbi, je osnovni pogoj za konkurenčno gospodarstvo in družbeno blaginjo. Investicijski projekt je usklajen predvsem z razvojnim ciljem *3: Dostojno življenje za vse*, ki med drugim govori o izboljšanju kakovosti bivalnega okolja, zagotavljanju dostopnosti do primernih stanovanj za vse generacije ter z omogočanjem prometne povezanosti.

Projekt je usklajen s **Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030**. S prostorsko-razvojnega vidika Slovenije so osnovni cilji razvoja prometne infrastrukture, da prebivalcem in gospodarstvu omogoča dostopnost do funkcij (delovnih mest, storitev) in podpira razvoj gospodarskih dejavnosti, hkrati pa zagotavlja dostopnost oziroma povezanost urbanih središč ter funkcionalnih in obmejnih regij v mednarodnem prostoru. Zato je treba prometno omrežje razvijati kot celovit sistem, ki povezuje vse oblike in vrste prometa. Izvedba projekta bo prispevala k uresničevanju naslednjih ciljev prometne politike iz strategije:

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

Projekt je usklajen 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 udeleženelec 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"*.

Projekt je usklajen z **Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju** (Uradni list RS št. 130/22). Zakon postavlja splošen pravni okvir za načrtovanje in upravljanje trajnostne mobilnosti na državni in lokalni ravni. Celostno prometno načrtovanje se izvaja s celostnimi prometnimi strategijami, s katerimi se določijo usmeritve glede razvoja prometa. Na podlagi tega dokumenta občina načrtuje in izvaja razvojne projekte in ukrepe, pri čemer se prednostno zagotavlja boljši izkoristek obstoječe prometne infrastrukture in ukrepov upravljanja prometa

pred vlaganji v nove infrastrukturne zmogljivosti. Učinkovito upravljanje prometa ima pri primerljivih stroških v primeru povečevanja prometa prednost pred zagotavljanjem novih infrastrukturnih zmogljivosti. Zakon poudarja pomen celostnega pristopa k načrtovanju prometa, ki vse vrste prometa medsebojno uravnoteži in poveže v učinkovit trajnostni prometni sistem. S tem poudarja tudi pomen intermodalnosti.

Kolesarjenje je opredeljeno kot način aktivne mobilnosti. Za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje občine načrtujejo razvoj sklenjene mreže površin za pešce in kolesarje, pri čemer jo skušajo, kadar je to primerno in mogoče, umestiti ločeno od glavnih koridorjev, ki so namenjeni motornemu prometu. Infrastruktura za hojo in kolesarjenje se prednostno razvija in povezuje v smeri velikih generatorjev prometa, vzgojno-izobraževalnih ustanov, rekreacijskih območij, območij večje poselitvene gostote in potniških vozlišč.

Projekt je usklajen s **Posodobljenim celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije**. Ključni cilji NEPN so:

- prispevati k doseganju neto ničelnih emisij TGP na ravni EU do leta 2050, kar je izhodišče za načrtovanje ciljev, politik in potrebnih ukrepov do leta 2030,
- zmanjšati skupne emisije TGP za vsaj 55 % do leta 2033 (in od 35 % do 45 % do leta 2030, glede na obseg zmanjšanja delovanja Termoelektrarne Šoštanj) glede na leto 2005,
- zmanjšati emisije TGP do leta 2030 za več kot Sloveniji določa Uredba o delitvi bremen, to je vsaj za 28 % glede na leto 2005, z doseganjem sektorskih ciljev:
  - **promet: –1 %**,
  - široka raba: –69 %,
  - kmetijstvo: 50 –2,8 %,
  - ravnanje z odpadki: –65 %,
  - industrija:\* –40 %,
  - energetika:\* –35 %,

\* Samo del sektorja, ki ni vključen v sistem trgovanja z emisijami.
- zagotavljanje prehoda v nizkoogljično krožno gospodarstvo s spodbujanjem trajnostne potrošnje in proizvodnje,
- doseči vsaj 33-odstotni delež OVE v končni rabi energije do leta 2030 in
  - vsaj 55-odstotni delež rabe energije v stavbah iz OVE,
  - vsaj 30-odstotni delež OVE (vključno z odvečno toploto) v industriji,
  - vsaj 2 do 3-odstotno letno povečanje deleža OVE ter odvečne toplote in hlada v sistemih daljinskega ogrevanja in hlajenja in do leta 2030 vsaj 25 do 40 odstotni delež te proizvodnje,
  - vsaj 55-odstotni delež OVE pri proizvodnji električne energije, o vsaj 45-odstotni delež OVE pri ogrevanju in hlajenju,
  - vsaj 26-odstotni delež OVE v prometu,
  - pospešeno umeščanje obnovljivih virov energije v prostor,
- pospešena solarizacija streh v javnem sektorju,
- razogljičenje proizvodnje EE – postopno opuščanje rabe premoga: prenehanje obratovanja premogovnih enot najpozneje do leta 2033 po načelih pravičnega prehoda,
- postopno razogljičenje sektorjev energijsko intenzivne industrije, ki jih je težko razogljičiti (angl. hard to abate sectors): zagotovitev finančnih spodbud za

prestrukturiranje proizvodnih procesov z uvajanjem zelenih tehnologij, obnovljivih in nizkoogljičnih plinov, vključno z vodikom, in zelenih goriv ter s tehnologijami za zajem, transport in uporabo CO<sub>2</sub>,

- večja vlaganja v človeške vire in nova znanja, potrebna za prehod v podnebno nevtralno družbo in za zmanjšanje izvedbenega primanjkljaja,
- z ukrepi NEPN prispevati k zmanjšanju emisij onesnaževal zraka.

Pri reševanju prometne problematike, ki prispeva kar polovico emisij TGP ESR, sta ključnega pomena pravilno in učinkovito oblikovanje in izvedba ustreznih ukrepov, ki bodo vplivali na emisije TGP. V prvem koraku mora Slovenija zaradi nenehne rasti cestnega (tovornega in potniškega) prometa posebno pozornost nameniti železniškemu prometu in ukrepom trajnostne mobilnosti. S tem bo zmanjšala ogljični odtis v prometnem sektorju in razbremenila gosti promet, ki postaja nevzdržen za slovenske ceste. Za izvajanje tega cilja bomo nadgradili obstoječo železniško infrastrukturo, razvijali kolesarsko in peš infrastrukturo, razvijali integralni javni promet, spodbujali trajnostne oblike prevoza, izboljšali povezanost prostorskega in prometnega načrtovanja ter razvijali podporno okolje za večjo učinkovitost in rabo alternativnih goriv v prometu. Ključno je tudi obvladovanje rasti potniškega in tovornega prometa ter usmerjanje prometnih tokov na alternativne transportne načine, kar bo v določeni meri doseženo tudi z ukrepi, ki zmanjšujejo privlačnost prevoza z avtomobili. Cilj je, da se v deležu potovanj zmanjša število potovanj z osebnim avtomobilom in bistveno poveča delež potovanj peš, s kolesom ali javnim potniškim prevozom.

Tabela 4.3: Ukrepi za povečanje deleža poti z aktivno mobilnostjo, (Vir: NEPN)

ID	IME IN OPIS INSTRUMENTA	ROK	CILJNE VREDNOSTI
M25.1	Izboljšanje kolesarske infrastrukture	kontinuirano od 2024	Delež vseh poti, opravljenih s kolesom, se s 5,3% v letu 2021 poveča na 8 % . Delež vseh poti, opravljenih s kolesom v mestnih občinah, se poveča na 12 %.
M25.2	Spodbujanje aktivne mobilnosti	2025	15 % poti na delo, opravljenih peš ali s kolesom (11 % leta 2021) .
M25.4	Izboljšanje hodljivosti	kontinuirano od 2024	Dolžina novih ali nadgrajenih površin za pešce za pešce: 5 km na leto.

Izvedba projekta je usklajena s NEPN, in bo prispevala k dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v dnevni migraciji prebivalstva ter zmanjšanju emisij TGP.

Projekt je usklajen z **Regionalnim razvojnim program Obalno-kraške regije 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*, katere cilji na področju kolesarjenja so:

- izgradnja kolesarske infrastrukture na občinski in medobčinski (funkcionalno urbano območje) 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.

Investicijski projekt je usklajen s **Trajnostno urbano strategijo mesta Koper 2030**. Skupna Evropska kohezijska politika trajnostni razvoj urbanih območij podpira z instrumentom CTN. Ta je usmerjena v izvajanje integralnih projektov urbanega razvoja in celovite urbane prenov, ki povezujejo aktivnosti za izboljšanje kakovosti bivalnega okolja in varnosti življenja v mestih, energetska učinkovitost, trajnostno mobilnost in dostopnost, razvoj kreativnih industrij, razvoj podjetništva ter socialno vključenost. Tako je ključni namen in cilj instrumentov ustvarjanje pogojev za večjo konkurenčnost urbanih območij, s poudarkom na trajnostni naravnosti in usklajenosti gospodarskih, družbenih in okoljskih vidikov.

Eden izmed problemskih sklopov, ki je naveden v TUS Koper 2030, je tudi pomanjkljiva mreža in urejenost kolesarske infrastrukture, ki se kaže v dotrajanosti, poddimenzioniranosti in nezveznem poteku kolesarske mreže v mestu in v povezavah med naselji, uporabnikom neprijazni in nevarni infrastrukturi in ureditvah (pomanjkanje drevnine, neposredno vodenje ob/na prometnih cestah ipd.), pomanjkanju ustreznih in varnih parkirnih mest za kolesa, neugodni terenski danosti za množično mestno kolesarjenje. Pomanjkljiva in neprijazna je tudi infrastruktura za pešce. Prednostna območja urbanega razvoja v TUS Koper 2030 so:

- Urbana prenova,
- Celovito urejanje mestnih obal,
- Zelena infrastruktura mesta,
- Trajnostno delovanje in upravljanje mesta.

TUS Koper 2030 trajnostne mobilnosti tako ne naslavlja kot samostojen razvojni projekt, ampak vedno kot integralni del celovitih problemskih področij ali prostorskih območij, znotraj posameznih prednostnih področij TUS Koper 2030. S tem postavlja rešitve trajnostne mobilnosti kot pomembno podporno sestavino konkretnih projektov urbanega razvoja.

Skladno s TUS Koper 2030 se bodo ukrepi trajnostne mobilnosti nanašali na omejevanje motornega prometa v historičnem jedru, urejanje površin in ureditev za kolesarje in pešce, dobro mrežo in sistem JPP, umik mirujočega prometa, vzpostavitev javnega morskega potniškega prometa, ipd. Za trajnostno prometno urejanje v historičnem mestnem jedru Kopa tako ne bodo zadoščali samo ukrepi znotraj območja, ampak bo problematika lahko razrešena le z integralnim sistemskim pristopom in rešitvami v merilu urbanega območja Koper in FUO. Kot možni in smiselni ukrepi se nakazujejo:

- vzpostavitev medobčinskih kolesarskih povezav, vključno z enotnim sistemom javne izposoje koles;
- vzpostavitev linijskega morskega potniškega prometa med obalnimi mesti (in širše);

- razširitev mreže multimodalnih vozlišč v primestni prostor in dopolnjevanje ter razširitev mreže javnega potniškega prometa.

Predvideni ukrepi v TUS Koper 2030, ki se nanašajo na trajnostno mobilnost:

- posodobitve JPP (ekološka vozila, izraba obnovljivih virov energije, alternativna prevozna sredstva in spodbujanje nemotornega prometa, finančne podpore JPP),
- vzpostavljanje zelenih koridorjev trajnostne mobilnosti za povezave s kontaktnim prostorom,
- mreža dostopnih in povezovalnih poti in ureditev za kolesarje in pešce,
- dograjevanje in uporabniške izboljšave mreže pešpoti in kolesarskih poti,
- 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).

Izvedba projekta prispeva k dograditvi kolesarskega omrežja v Mestni občini Koper in ustvarjanju pogojev za trajnostno mobilnost, zmanjševanju izpustov ter trajnostnemu razvoju občine nasploh in prispeva k doseganju naslednjih operativnih ciljev TUS Koper 2030:

- zmanjšanje prometnih obremenitev,
- varno, zdravo in prijetno okolje za vse generacije,
- dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal,
- pametno mesto za trajnostno delovanje in upravljanje mesta,
- boljše stanje okolja in zmanjšanje urbanih okoljskih obremenitev,
- povezanost zelenih in odprtih površin mesta in zaledja v sistem in
- kakovostni bivalni pogoji.

Projekt je usklajen **Občinsko celostno prometno strategijo Mestne občine Koper**. OCPS MOK določa usmeritve za razvoj prometa in mobilnosti v občini. Strategija temelji na trajnostnih, integriranih in uravnoteženih načelih, ki jih podpira vključujoč pristop s sodelovanjem prebivalcev in ključnih deležnikov. Z njenim sprejetjem občina utrjuje svojo vlogo kot trajnostno usmerjena skupnost, ki se uspešno prilagaja sodobnim prometnim, okoljskim in družbenim izzivom.

Vizija in cilji: »Mestna občina Koper ustvarja varno in prijazno prometno okolje, kjer vsi udeleženci – pešci, kolesarji, vozniki in uporabniki javnega prevoza – sobivajo v harmoniji. S prometnim sistemom, ki je dostopen vsem, zagotavlja dobro dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti ter krepi socialno vključenost. Občina uspešno obvladuje izzive, ki jih prinaša prekomerni tranzitni promet. Trajnostno naravnani prometni sistem spodbuja aktivno mobilnost ter zeleni, inovativni javni prevoz, ki učinkovito povezuje mestno središče s primestnimi območji. Zmanjševanje uporabe osebnih avtomobilov tako prispeva k prijetnejšemu bivalnemu okolju ter izboljšuje zdravje in počutje prebivalcev.«

Ključni cilji OCPS so večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa, izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti z zmanjšanjem negativnih vplivov prometa ter vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost, ob tem pa OCPS

zasleduje tudi ostale cilje, kot so izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti, bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci ter okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

Za učinkovito upravljanje prometa in mobilnosti je nujno sistematično načrtovanje in usklajevanje ukrepov na vseh ravneh – od lokalne do državne. Proces integriranega načrtovanja prostora in mobilnosti še vedno ponuja številne priložnosti za izboljšave, predvsem pri izvajanju ukrepov, pridobivanju evropskih in državnih sredstev ter sodelovanju s sosednjimi občinami pri regionalnih prometnih rešitvah. Strategija do leta 2032 predvideva ukrepe v sedmih stebrih:

- **Celostno prometno načrtovanje** – izboljšanje učinkovitosti izvajanja ukrepov,
- **Hoja** – varne šolske poti za spodbujanje trajnostnih potovalnih navad,
- **Kolesarjenje** – povezano in varno kolesarsko omrežje,
- **Javni potniški promet** – izboljšanje kakovosti in povezljivosti storitev, zlasti na podeželju,
- **Motorni promet** – umirjanje prometa za večjo varnost in kakovost bivanja,
- **Tovorni promet in mestna logistika** – optimizacija logistike za manjše obremenitve mestnega središča,
- **Mirujoči promet in parkirna politika** – racionalizacija in boljša izraba parkirnih površin.

Poseben poudarek bo na izboljšanju šolskih poti za pešce in kolesarje, saj varne in povezane poti prispevajo k dolgoročnemu spreminjanju potovalnih navad. Na področju javnega prevoza bo ključno povečati povezljivost in zanesljivost ter zagotoviti storitve, ki bodo konkurenčne osebnemu avtomobilu.

V mestnem jedru bo osrednji cilj optimizacija logistike, ki bo zmanjšala vpliv tovornega prometa in prispevala k urejenemu, dostopnemu in trajnostnemu urbanemu okolju. Prav tako bo treba racionalizirati ponudbo parkirnih mest in izboljšati izkoriščenost obstoječih površin, s čimer bi zmanjšali pritisk na mestni prostor (povzeto po OCPS MOK).

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 osredotočene na človeka (povzeto po CPS MOK).

Tabela 4.4: Prikaz ukrepov drugega strateškega stebra »Hoja«, (Vir: OCPS MOK)

Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost
<b>Načrtovanje, izgradnja in ureditev povezav za pešce</b>					
2.1	Načrti ureditev peš površin	proračun MOK	8.000 € / območje	srednja	MOK
2.2	Gradnja manjkajočih pločnikov in peš poti	proračun MOK, sredstva RS	1.427.074 €	visoka	MOK
2.3	Ureditev obstoječih površin za pešce	proračun MOK, sredstva RS	vezano na 2.2	visoka	MOK, DRSI, DARS

2.4	Izvajanje ukrepov iz akcijskega načrta za izboljševanje in uresničevanje možnosti invalidov v MOK, ki se nanašajo na dostopnost in mobilnost	proračun MOK, sredstva RS	100.000 € / letno	visoka	MOK, Svet za invalide, redarska služba, Obrtna zbornica, Zavod Koper otok, UE Koper, pristojna ministrstva
2.5	Mobilna povezava Markovec	proračun MOK, sredstva RS in EU	10 mio. €	visoka	MOK
<b>Večja varnost pešcev</b>					
2.6	Nadgradnja načrtov šolskih poti za OŠ in spodbujanje njihove uporabe	proračun MOK	4.000 € / načrt	majhna	MOK, SPVCP, šola
2.7	Izdelava kataloga ovir in spletne karte dostopnih lokacij za gibalno ovirane osebe za MOK	proračun MOK	3.600 €	majhna	MOK, zunanji izvajalec
<b>Povečanje privlačnosti za hojo</b>					
2.8	Izboljšanje spremljajočih ureditev, kot so ozelenitev, senčenje, urbana oprema, osvetlitev, signalizacijo ipd.	proračun MOK	50.000 € / letno	majhna	MOK

Predmetna investicija je usklajena z drugim strateškim stebrom OCPS MOK in podpira ukrepe za doseg ciljev drugega strateškega stebra.

Tabela 4.5: Prikaz ukrepov tretjega strateškega stebra »Kolesarjenje«, (Vir: OCPS MOK)

Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost
<b>Ureditev povezav za kolesarje</b>					
3.1	Gradnja manjkajočih delov kolesarskih površin	proračun MOK, sredstva RS in EU	150.000 € / letno	visoka	MOK
3.2	Mobilna povezava Markovec	proračun MOK, sredstva RS in EU	vezano na 2.5	visoka	MOK
<b>Večja varnost kolesarjev</b>					
3.3	Ureditev obstoječih površin za kolesarje	proračun MOK, sredstva RS in EU	vezano na 3.1	visoka	MOK, DRSI
3.4	Enotno označevanje kolesarskih poti in ustrezno vodenje na prometnicah	proračun MOK, sredstva RS in EU	30.000 € / leto	majhna	MOK, Turizem, DRSI
<b>Povečanje privlačnosti kolesarjenja</b>					
3.5	Zasnova in vzpostavitev krožne kolesarske poti, ki povezuje celotno slovensko Istro	proračun MOK, sredstva RS in EU	30.000 €	srednja	mobilitetni center (RRC), vse obalne občine, pristojno ministrstvo
3.6	Podpora pri vzpostavitvi kolesarske poti po opuščeni trasi železnice Prešnica–Koper	sredstva RS in EU	strošek še ni znan	majhna	pristojno ministrstvo, MOK

3.7	Vzpostavitev varnih parkirišč za kolesa (kolesarnice, garažne hiše) in ostale urbane opreme za kolesa	proračun MOK, sredstva RS in EU	25.000 € / letno	majhna	MOK
3.8	Postavitev števecov za kolesarje	proračun MOK, sredstva RS in EU	5.000 € / števec	majhna	MOK, Turizem
3.9	Vzpostavitev polnilnih postaj za e-kolesa (servisna točka)	proračun MOK, sredstva RS in EU	15.000 € / postaja	srednja	MOK, Turizem

Predmetna investicija je usklajena s tretjim strateškim stebrom OCPS MOK in podpira ukrepe za doseg ciljev tretjega strateškega stebra.

Projekt je usklajen z **Lokalnim energetskega konceptom Mestne občine Koper (LEK)**. V naselju Koper na določenih odsekih še vedno ostaja velik problem nepovezanost kolesarskega omrežja. Zaradi slabe povezave in geografskih danosti, so od kolesarske mreže oddaljena (odklopljena) večja naselja kot so Ankaran, Prisoje in celotno naselje Markovec. V LEK-u je v okviru ukrepov na področju prometa predvidena postopna dograditev kolesarskega omrežja. Z izvedbo projekta bo urejena kolesarska povezava, kar bo spodbujalo kolesarjenje, posledično pa bodo zaradi manjše rabe osebnih vozil manjši izpusti TGP v okolje.

Projekt je usklajen z **Akcijskim načrtom za trajnostno energijo in podnebne spremembe - SECAP**. Akcijski načrt SECAP določa ukrepe in potrebne aktivnosti za doseganje zastavljenih ciljev, in sicer zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> za 40 % do leta 2030 na ozemlju občine ter povečanje sposobnosti prilagajanja podnebnim spremembam. Občina s to zavezo sprejme celostni pristop k obravnavanju blažitve podnebnih sprememb ter prilagajanja nanje. Akcijski načrt naslavlja tudi področje prometa. Mestna občina Koper postopoma širi mrežo kolesarskih poti v mestu ter na podeželju. Ustrezna infrastruktura bo omogočila razvoj trajnostnega prevoza. Občina načrtuje izgradnjo manjkajočih povezav med posameznimi obstoječimi kolesarskimi stezami v mestu. Izvedba projekta podpira ukrep PZ2: Nadaljna izgradnja in ureditev kolesarskega omrežja.

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

## **5 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI**

### **5.1 Opredelitev tržnih možnosti investicijskega projekta**

Tržna raziskava je analiza trenutnega stanja na trgu, ki omogoča pregled, prenovu ter sintezo spoznanj o trgu, ki je predmet raziskave. Gre za preveritev tržnega okolja, dobaviteljev, posrednikov, odjemalcev, konkurence in drugih javnosti, njihovih značilnosti in zakonitosti. Na podlagi zbranih podatkov ugotovimo, kakšne so sploh možnosti in pogoji trženja na tem trgu. Analiza tržnih možnosti predstavlja pomoč pri odločanju in pridobivanju informacij za zmanjšanje tveganja pri sprejemu poslovnih odločitev investitorja ter razvija nove ideje, ki so potrebne za ohranjanje konkurenčnosti na trgu. Na tržne možnosti investicijskega projekta vplivajo velikost trga, moč konkurence, potencialna rast trga ter predvidevanje sprememb na trgu.

Klasična tržna analiza, ki se izvede za tržno usmerjene investicije, ni smiselna, saj obravnavana investicija v ureditev kolesarske steze in pločnika ob regionalni cesti Bertoki - Škocjan ne prinaša finančnih koristi. Obravnavani projekt neposredno ni namenjen trženju oziroma nima tržne komponente, saj zgrajena infrastruktura ne bodo predmet trženja. Gre za operacijo neprofitnega sektorja, ki v prihodnosti ne bo prinašala direktnih denarnih koristi, kar v finančnem smislu pomeni, da ne bo prinašala presežka prihodkov od prodaje blaga in storitev. Izvedba investicijskega projekta tudi ni finančno upravičena, saj se investicijski projekt v svoji življenjski dobi ne povrne. Zaradi navedenega, je potrebno investicijski projekt, ki je širšega družbenega pomena, obravnavati kot neprofitno naložbo v javno infrastrukturo.

### **5.2 Analiza ciljnega trga**

Investicijski projekt je namenjen zagotovitvi ustrezne infrastrukture za pešce in kolesarje. Z izvedbo investicijskega projekta se bo izboljšale kolesarske povezave v občini. Investicijski projekt je namenjen vsem prebivalcem in obiskovalcem mesta Koper. Zgrajena infrastruktura bo dostopna za vse uporabnike vključno z gibalno, senzorično in kognitivno oviranimi osebami.

#### **5.1 Mrežni učinek investicijskega projekta**

Mrežni učinek investicijskega projekta ne obstaja, saj zgrajena infrastruktura ne bo uporabljena drugje.

## **6 OPREDELITEV TEHNIČNO-TEHNOLOŠKIH REŠITEV V OKVIRU OPERACIJE**

### **6.1 Vrsta investicijskega projekta**

Investicija zajema ureditev kolesarske steze s pločnikom ob regionalni cesti Bertoki – Koper (Škocjan) v skupni dolžini 1,180 km. Dela se bodo izvajala kot vzdrževalna dela v javno korist na podlagi Pravilnika 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). Za predmetno investicijo ni potrebno pridobiti gradbenega dovoljenja.

Investicija prispeva k realizaciji PEKP 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, nizkoogljčna 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«.

Investicijski projekt se bo izvajal skladno z izdelano PZI projektno dokumentacijo »Ureditev kolesarske steze in pločnika ob regionalni cesti R3-741 odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan) v dolžini 1180 m«, št. NG/012-2022, ki jo je izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, avgust 2025, dopolnitve maj 2026.

### **6.2 Tehnično tehnološke rešitve v okviru operacije**

#### **6.2.1 Predlog projektne rešitve**

Projekta rešitev predlaga ureditev enostranskega pločnika ob vozišču regionalne ceste R3-741 odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), in sicer na odseku od pokopališča Škocjan v Kopru do km 2+380. Skupna širina pločnika znaša 3,50 – 3,70 m in se uredi kot nerazmejena površina za pešce in kolesarje. Kolesarska površina ter površine za pešce predstavljajo optimalno povezavo naselja do centra Kopra ter navezavo na ostale kolesarske površine.

Enostranski pločnik se predvidi v skupni širini 3,50 – 3,70 m s skupno, nerazmejeno površino za promet pešcev in kolesarje.

Na obravnavanem odseku državne ceste je predvideno zoženje vozišča na širino 6,50 m (2 x 3,00 m + 2 x 0,25 m), ob desnem robu se izvede nov robnik ter pločnik skupne širine 3,50 - 3,70 m, ki vključuje tudi potreben varnostni odmik 0,50 oz. 0,75 m.

Odvodnjavanje se uredi z vtokom pod robnikom za meteorne vode s ceste ter betonsko muldo za zaledne vode. Tako zbrane meteorne vode se preko nove meteorne kanalizacije vodi v obstoječe prepuste s končnim iztokom v Škocjanski zatok (rešitev ne spreminja končne dispozicije v naravni meteorni odvodnik). Geometrija in tehnični elementi pločnika so vezani

na tehnične elemente državne ceste in jih je v projektu treba določiti glede na predvideno zoženje državne ceste. Tako bo treba predvideti nov karakteristični prečni prerez ceste.

Na odsekih v območju naselja se bo uredila tudi cestna razsvetljava, izven naselja pa ureditev javne razsvetljave ni predvidena.

Sestavni del projekta so tudi priključki na obstoječo infrastrukturo (elektrika, meteorna kanalizacija), izdelani v skladu s projektnimi pogoji in soglasji soglasodajalcev. V sklopu projekta se predvidi ureditev dveh avtobusnih postajališč v niši, rekonstrukcije stranskih cestnih priključkov in robnih ureditev.

## 6.2.2 Dimenzioniranje voziščne konstrukcije

### Predlog izvedbe voziščne konstrukcije

- 5 cm obrabnozaporni sloj - AC 11 surf B70/100, A3,
- 30 cm tamponski drobljenec TD32,
- 30 cm kamnita greda iz zmrzlinško odpornega materiala (v slojih),
- 1 cm polipropilenska polst - geotekstil 10 kN/m<sup>2</sup>.

Skupna debelina znaša  $h=35 - 65$  cm.

### Asfaltno vozišče – cesta:

- 4 cm obrabno zaporni sloj - AC 11 surf B50/70, A3,
- 9 cm vezani nosilni sloj - AC 22 base B50/70, A2,
- 20 cm tamponski drobljenec - TD 0/32,
- 25 cm kamnita greda - KD 0/64,
- 1 cm polipropilenska polst - geotekstil- $\geq 12$  kN/m<sup>2</sup>

Pri vgradnji in kvaliteti materialov ter kontroli nosilnosti ter ustrezne sestave materialov naj se upoštevajo pravilnik o mehanski odpornosti objektov (ULRS št. 101/05 in 61/17 - GZ) in veljavne tehnične specifikacije za ceste TSC (DRSC).

Na planumu tampona, kamnite grede ter temeljnih tal se mora zagotoviti naslednja nosilnost:

- planum tampona:  $E_{v2} \geq 60$  MPa,  $E_{v2}/E_{v1} \leq 2,2$ , zgoščenost  $\geq 95\%$ ,
- planum kamnite grede:  $E_{v2} \geq 40$  MPa, (CBR  $>15\%$ ), zgoščenost  $\geq 95\%$ ,
- planum temeljnih tal:  $E_{v2} \geq 20$  MPa, (CBR  $\geq 5\%$ ).

## 6.2.3 Tehnični elementi prometnih površin

Tehnični elementi prometnih površin so določeni na osnovi Pravilnika o projektiranju cest (Ur.l. RS št. 91/05, 26/06, 109/10, 36/18), Tehničnih normativov za projektiranje in opremo mestnih prometnih površin (PTI-FGG, 1991), Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Ur.l. RS, št. 99/15, 46/17, 59/18 in 63/19, 150/21) ter Pravilniku o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2)

**Tehnični elementi prometnih površin**

- širina vozišča glavne trase ceste	š = 2 x 3.0 m + + razširitev v ovinkih
- širina robnega pasu)	š = 2 x 0.25 m
- širina bankine (desno)	š = 1 x 1.00 m
- širina varnostnega pasu (v naselju)	š = 1 x 0.70 m / 1 x 0.50 m
- širina mešane površine)	š = 3.30 m
- širina opornega zidu	š = 1 x 0.30 m
- širina mulde (za zidom)	š = 0.50 m ali
- širina bankine (za pločnikom)	š = 0.50 m
- prečni sklon bankine	q= -6,0 %
- prečni sklon vkopnih brežin	q= 1:1,5
- prečni sklon nasipnih brežin	q= 1:1,5

Državno cesti s predlaganim posegom zožimo na normalne širine vozni pasov skladno z 28. ali 32. členom Pravilnika o projektiranju cest in sicer na 3.00 m ter robnim pasom 0.25 m.

Predvidena je izvedba mešane površine za kolesarje in pešce širine 3.30 m z varnostnim pasom širine 0.50 m v naselju ter 0.70 izven naselja.

Na križanjih povezave z neprednostnimi cestami so predvidene klančine z vzdolžnimi nakloni pod 1:20 (5 %) . Pot kolesarja se pri križanju z neprednostnimi cestami ne lomi in podaljšuje

Površine za kolesarje in pešce so načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih kolesarja (ali pešca) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji.

Kolesarske površine so načrtovane tako, da je na prednostnih smereh v križiščih in krožiščih polmer krožnega loka kolesarske površine  $R_{min}$  najmanj 10,00 m. Do tega primera pride na križanju kolesarskega pasu s lokalno cesto LC 177 171.

Predvidena je postavitve števec kolesarjev v km 2+030.

Površine za pešce so projektirane kot udobna, varna in smiselna ter oblikovana v skladu z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo. Vse površine za pešce so načrtovane tako, da omogočajo varno in neovirano samostojno gibanje oseb na invalidskih vozičkih ter drugih oseb z oviranostmi. Prehod preko cestišča lokalne ceste LC 177 171 je nivojski (dvignjen prehod za pešce) širine 5 m. Pločnik je urejen le ob levi strani ceste, saj na drugi strani ni ne izhodišč ne ciljev poti.

**6.2.4 Opis konstrukcijskih elementov in izvedbe**

**Preddela:** Načrt rekonstrukcije ceste zajema naslednja preddela:

- obnova zakoličbe osi ter postavitve prečnih profilov z določitvijo višin ter zavarovanjem,
- zakoličba karakterističnih točk osi ceste, priključkov, robnikov, objektov (podporni zidovi, meteorne kanalizacije),
- zavarovanje in označba gradbišča,
- posek grmičevja ter manjših dreves z odstranitvijo panjev ter čiščenje trase,

- rušenje obstoječih asfaltnih površin na območju posega,
- rušenje obstoječih betonskih elementov,
- odstranitev in deponiranje obstoječe vertikalne prometne signalizacije na območju posega,
- rušenje obstoječih kamnitih in betonskih zidov.

Pri rušitvenih delih je upoštevan tudi odvoz na deponijo za gradbene odpadke ter plačilo prispevka za deponiranje materiala.

**Zemeljska dela:** Kjer se posega na obstoječe nepovozne površine, se najprej odstrani plast humusa. Humus se začasno deponira na/ob gradbišču. Projektna rešitev ne predvideva preplastitve in zamenjave voziščne konstrukcije na obravnavanem odseku ceste. Kjer se bo izvajal izkop materiala, je predviden široki odkop obstoječe voziščne konstrukcije iz zrnate kamnine 3. kategorije ter odkop slabo nosilne zemljine pod obstoječo voziščno konstrukcijo 2. do 3. kategorije. Na mestih podpornih zidov se vkopne brežine izvede v naklonu 3:1 ali strmeje. Izkope na mestih podpornih zidov se izvede v kampadah do dolžine, določene v vzdolžnem prerezu zidov. Vkopne brežine se uredijo v naklonu 1:1.5 do 1:2. Humusira se jih s 15 cm debelo plastjo humusa ter zatravi. Večji del izkopov predstavlja višek materiala, ki ga bo treba odpeljati na ustrezno deponijo. Izkopni material iz obstoječe voziščne konstrukcije (tamponski material) se lahko uporabi na sami lokaciji pri izvedbi nasipov in zasipov iz kamnitega materiala za potrebe izvedbe tamponskega parkirišča.

Na planum naravnih temeljnih tal se vgradi plast geotekstila - polipropilenska polst 10kN/m<sup>2</sup>. Minimalni prečni sklon planuma temeljnih tal ter posteljice je 4%.

**Voziščna konstrukcija:** Pred izgradnjo zgornjega ustroja je treba dobro uvaljati planum do predpisane nosilnosti  $E_{v2} = >20 \text{ Mpa}$  z dopustno višino odstopanja +/- 4 cm.

Tampon se vgradi v debelini 25 - 30 cm pod voziščem, v debelini 25 cm pod pločnikom. Tamponska površina je solidno obdelana in utrjena pod voziščem na  $E_{v2} \geq 100 \text{ MN/m}^2$  ter pod drugimi prometnimi površinami na  $E_{v2} \geq 80 \text{ MN/m}^2$ . Tamponski material je iz gramoza ali drobljenca granulacije 0.06-32 mm ter tako po presejni krivulji kot granulaciji ustreza veljavnim tehničnim predpisom. Če se na zemeljskem planumu ne da doseči zahtevanega  $E_{v2}$ , je potrebno zamenjati nenosilna tla s primerno debelo kamnito gredo (na mestih, kjer ni bila predvidena izvedba kamnite grede pod zgornjim ustrojem).

#### Asfaltno vozišče – pločnik:

- 5 cm obrabnozapani sloj - AC 11 surf B70/100, A3
- 30 cm tamponski drobljenec TD32
- 30 cm kamnita greda iz zmrzlinško odpornega materiala (samo na nasipih)
- 1 cm polipropilenska polst - geotekstil 10 kN/m<sup>2</sup>

Stik med obstoječo in novo voziščno konstrukcijo mora biti izveden s stopničenjem posameznih plasti in uporabo bitumenske lepilne zmesi.

Tamponsko bankino širine 0,50 m se izvede izza betonske mulde. Mulde se ne izvaja v območjih podporni zidcev oziroma nasipov. Kjer se površina pločnika zaključuje z opornim zidcem, se za njim izvede betonsko kanaletto širine 0,50 m, globine 12 cm.

#### Asfaltno vozišče – cesta:

- 4 cm obrabno zaporni sloj - AC 11 surf B50/70, A3
- 9 cm vezani nosilni sloj - AC 22 base B50/70, A2
- 20 cm tamponski drobljenec - TD 0/32
- 25 cm kamnita greda - KD 0/64
- 1 cm polipropilenska polst - geotekstil  $\geq 12 \text{ kN/m}^2$

**Odvodnjavanje – meteorna kanalizacija:** Kjer je prečni sklon ceste nagnjen proti predvidenemu pločniku, se padavinske vode z vozišča odvajajo preko požiralnikov z robniško rešetko ob pločniku, kjer pa je prečni sklon ceste nagnjen proti Škocjanskemu zatoku, pa preko obstoječih bankin na nižje ležeči teren. Zaledne padavinske vode iz višje ležečih kmetijskih površin in dovoznih poti se odvaja preko muld, ki se iztekajo v cestne požiralnike z vtokom skozi LŽ rešetko v peskolove, skozi kanalizacijo, ki se jo postavi pod pločnik preko obstoječih cestnih prepustov v Škocjanski zatok. Kanalizacija pod pločnikom se izvede iz cevi iz umetnih materialov ter jaškov ustreznega premera glede na globino, skladno s pravilnikom MA-KO. Pokrovi jaškov se predvidijo na nosilnost 250 kN, kjer ni predviden promet s težjimi vozili, kjer pa je predviden promet s težjimi vozili pa 400 kN. Vodotesnost jaškov se zagotovi s tesnilnimi sistemi proizvajalca. Dimenzije in dolžine cevi, padci ter dimenzije in globine jaškov ter priključkov so razvidne iz situacije kanalizacije ter iz vzdolžnega prereza ceste.

#### Revizijski jaški in cestni požiralniki

Za vse vrste kanalizacije so predvideni revizijski jaški, požiralniki s peskolovom iz umetnih mas z LŽ pokrovi in LŽ rešetkami za odgovarjajočo obtežbo.

Profil jaška je odvisen od globine jaška in znaša:

- do  $h = 1,00 \text{ m}$ ,  $\varnothing = 800 \text{ mm}$
- od  $h = 1,00 \text{ m}$  do  $h = 1,50 \text{ m}$ ,  $\varnothing = 1000 \text{ mm}$
- nad  $h = 1,50 \text{ m}$ ,  $\varnothing = 1200 \text{ mm}$

Odtok iz požiralnika je na globini 70 cm pod voziščem (teme cevi vsaj 40 cm pod niveleto vozišča). Vtok v muldi je izveden s klasično LŽ rešetko  $40 \times 40 \text{ cm}$  nosilnosti vsaj 125 kN, vtok s ceste pa z robniško rešetko v požiralnik s peskolovom (nosilnost teh rešetk je 250 kN). Pri izvedbi kanalizacije je treba upoštevati SIST standarde za kanalizacijo. Po zaključeni izvedbi se bo izvedel preizkus tesnosti in pregled s TV kontrolnim sistemom za novo meteorno kanalizacijo.

**Fekalna kanalizacija:** Na regionalni cesti R3-741 – odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), odsek od Arjola do Škocjana, je v okviru DGD projektne dokumentacije »Kanalizacija naselja Škocjan 0835-1 I. in II. faza« ter PZI projektne dokumentacije in Novelacija PZI projekta za izgradnjo »Zbirnega kanala F1 na območju aglomeracije Škocjan« predvidena ureditev fekalne kanalizacije in hišnih priključkov naselja Škocjan, ki je v izgradnji in je upoštevana v tej projektni dokumentaciji.

**Brežine:** Vse naravne površine se mora po končani gradnji povrniti v prvotno stanje, vkopne in nasipne brežine se mora humusirati in ozeleniti s primerno travno mešanico. Nasipne in vkopne brežine so izvedene v naklonu 1:1,5 - 2,0. Dodatni ukrepi zasaditve v prvi izvedbeni fazi niso predvideni.

**Podporne konstrukcije - zidovi:** Na obravnavanem odseku so predvideni podporni – oporni zidovi. Med P28 in P47 s krajšimi prekinitvami (priključki ipd.) je na levi strani pločnika v smeri stacionaže predviden manjši oporni zidec maksimalne višine do 1.50 m. Za zidom se položi betonska mulda/kanaleta, nad njo pa ozelenjena brežina. Oporni zid se izvede iz AB C30/37, podporni zidovi na lokacijah škatlastih prepustov so prav tako v AB izvedbi a C25/30. Za opornim zidom se položi plast drenažnega zasipa v širini pete temelja. Izcedna cev se izvede tik nad temeljem zidu in se odvodnjava v drenažno cev, ki se nahaja pred temeljem zidu. Drenažna cev se izteka v posamične jaške meteorne kanalizacije. Posebne ukrepov drenaže pri podpornih zidovih ni predvidene saj bo temelj nasut z nevezanim tamponskim materialom.

**Krajinski elementi, zgodovinska in kulturna dediščina:** Kjer je to mogoče, se suhozide na prestavljeni lokaciji postavi na novo oziroma obnovi. Zidane stebre, ki presekajo pločnik, se ponovno postavi v enaki obliki na zamaknjeni lokaciji tako, da ne ovirajo preglednosti priključka. Robni zid med profiloma P35 in P37 ostane na lokaciji nespremenjen. Od km 1+520 m do km 1+664 m se približamo območju, kjer je v veljavi varstveni režim kulturne dediščine »Kmetijska šola, EŠD: 27213«. Na to območje je predvideno poseganje v fazi gradnje (zemeljska dela), po koncu gradnje se območje posega v celoti povrne v prvotno stanje.

## 6.2.5 Prometna signalizacija in oprema

Načrt prometne ureditve je izdelan na podlagi Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Ur.l. RS, št. 99/15, 46/17, 59/18 in 63/19, 150/21) ter veljavnih Tehničnih specifikacijah za javne ceste. Prometno signalizacijo in prometno opremo sestavljajo:

- vertikalna prometna signalizacija - prometni znaki
- horizontalna prometna signalizacija - talne označbe

**Vertikalna prometna signalizacija:** Novi prometni znaki naj imajo razred odsevnosti RA2, razen 2431 in 2430, ki so RA3 in 3405, ki so RA1. Velikost prometnih znakov je izbrana za ceste v naselju, kar pomeni, da so znaki naslednjih dimenzij:

- trikotni: 90 x 90 x 90 cm
- stop: Ø 60 cm
- okrogli: Ø 60 cm
- pravokotni: 25 x 60 cm
- kvadratni: 60 x 60 cm, 30 x 30 cm.

Novi prometni znaki naj imajo razred odsevnosti RA2, razen 2431 in 2430, ki so RA3 in 3405, ki so RA1. Barva in oblika prometnih znakov je določena s pravilnikom. Ozadje znakov, kot tudi elementov za pritrjevanje, je siva matirana, brez sijaja. Znaki so izdelani iz ALU pločevine, na katero je nalepljena odsevna folija, obrobljeni so z ojačenim robom. Znaki so postavljeni na pocinkanih stebričkih Ø 64 mm s temeljem Ø 30 cm. Višina stebričkov je odvisna od velikosti znaka, števila znakov na stebričku ter višine postavitve znaka (h=1,50 m, na/ob pohodnih

prometnih površinah ter ob kolesarskih stezah  $h=2,25$  cm) in znaša od 2,00 – 4,00 m. Dimenzije temeljev in konstrukcije prometnih znakov določi proizvajalec. Projektno je predvideno, da se v času gradnje začasno deponira obstoječe še uporabne prometne znake na območju posega ter se jih po izgradnji ponovno namesti na ustrezna mesta. Razporeditev prometnih znakov je razvidna iz situacije prometne ureditve.

**Horizontalna prometna signalizacija:** Horizontalno prometno signalizacijo tvorijo vzdolžne označbe in prečne ter druge označbe na vozišču. Projektirane so v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15, 46/17, 59/18, 63/18, 150/21) ter delovnim osnutkom tehničnih specifikacij za ceste TSC 02.401 - Označbe na vozišču - Oblika in mere.

Horizontalna prometna signalizacije je projektirana po kriterijih za potek ceste v naselju. Vse talne označbe morajo biti reflektirajoče. Vse talne označbe se izvede z enokomponentno barvo. Debelina nanosa barve mora znašati  $\geq 250$   $\mu\text{m}$  suhega filma, zaradi vidljivosti označb v nočnem času se takoj po nanosu barve posuje pobarvano površino s steklenimi kroglicami ( $\geq 250$  g stekl. kroglic/ $\text{m}^2$ ). Minimalne vrednosti karakteristik za nove označbe znašati  $RL \geq 200$  R4,  $RW \geq 50$  RW3,  $Qd \geq 160$  Q4 in  $\beta \geq 0,40$  B3 v  $\text{cd/lux/m}^2$  ter za v času uporabe znašati  $RL \geq 100$  R4,  $RW \geq 25$  RW1,  $Qd \geq 130$  m Q3 in  $\beta \geq 0,40$  B3 v  $\text{cd/lux/m}^2$  skladno s SIST EN 1436. Talne označbe se izvedejo z enokomponentno barvo prvič takoj po polaganju obrabne asfaltne plasti in drugič po treh mesecih.

#### Vzdolžne označbe:

- robna prekinjena črta 5122: 1-1-1,  $\check{s}=10$  cm, bela - rob kolesarskega pasu,
- ločilna prekinjena črta 5121:  $\check{s}=10$  cm, bela - med kolesarskimi pasovi,
- robna neprekinjena črta 5112:  $\check{s}=10$  cm, bela - rob kolesarskega pasu,
- robna prekinjena črta 5122: 1-1-1,  $\check{s}=15$  cm, bela - rob regionalne ceste,
- ločilna prekinjena črta 5121:  $\check{s}=15$  cm, bela - med prometnimi,
- ločilna neprekinjena črta 5111:  $\check{s}=15$  cm, bela - med prometnimi pasovi,
- robna neprekinjena črta 5112:  $\check{s}=15$  cm, bela - rob regionalne ceste.

#### Prečne in druge označbe:

- širina prehoda za pešce – preko ceste:  $\check{s}=4,0$  m, 0,5/0,5/0,5 m
- širina prehoda za pešce – preko priključkov:  $\check{s}=2,0$  m, 0,5/0,5/0,5 m
- neprekinjena široka prečna črta – 5211:  $\check{s}=50$  cm,
- avtobusni postajališči – 5333
- kolesarska pot, steza, kolesarki pas – 5609 in 5609 - 1.

Razporeditev horizontalne signalizacije - označb na vozišču, barva in dimenzije so razvidni iz situacije prometne ureditve. Na tem odseku ni predvidene dodatne prometne opreme, možna je postavitev prometnih ogledal na obstoječih priključkih.

Varovalna ograja za pešce se izvede samo na lokacijah kjer se nahajajo skupaj odprti hudourniki ter prepusti pod cestiščem regionalne ceste. Predvidi se ograjo iz jeklenih okroglih-cevnih profilov s cevniimi polnili osnega razmika cca 10 cm in polne višine 110 do 120 cm.

Ograja je pritrjena v betonsko konstrukcijo bodisi podporni zid, bodisi preklada nad prepustom z betonskimi sidrnimi vijaki preko pritrtilne plošče.

## 6.2.6 Zaščita in preureditev gospodarske javne infrastrukture

**Fekalna kanalizacija:** Projektno rešitev »Zbirni kanal F1 na območju aglomeracije Škocjan« - ureditev fekalne kanalizacije in hišnih priključkov naselja Škocjan, se je upoštevalo pri načrtovanju odvodnjavanja te projektne dokumentacije.

**Meteorna kanalizacija:** Obstoječega sistema meteorne kanalizacije na območju ureditve razen v posamičnih odsekih ni. Po zaključeni izvedbi se bo izvedel preizkus tesnosti in pregled s TV kontrolnim sistemom za novo meteorno kanalizacijo.

**Vodovod:** Na območju avtobusnega postajališča ob pokopališču v Kopru poteka opuščeni vodovod, preko katerega je predviden potek pločnika ter rekonstruirano avtobusno postajališče. Po razpoložljivih podatkih se vodovod na drugih lokacijah ne križa in posebni ukrepi zaščite niso predvideni.

**Elektro energetski vodi:** Od P66 do P82 pod predvidenim pločnikom poteka NN podzemni vod, ki ga bo treba med gradnjo zaščititi. Med P66 in P74 se je podzemni vod prestavil v času izvedbe fekalnega kolektorja. Drugje posegi v (bližini) EE omrežja niso predvideni.

**TK vodi:** Na območju od P27 do P84 vzporedno s predvidenim pločnikom poteka Telekomov telekomunikacijski vod. Od P 27 do P48 pločnik poteka v vplivnem območju TK voda, kjer ga na območju lokalnih priključkov tudi križa. TK vod med profiloma P27 in P28 prečka regionalno cesto R3-741, odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), in se nadaljuje v smeri Kopra ob robu obstoječe trase regionalne ceste proti Bertokom. Na teh lokacijah bodo predvideni ukrepi za zaščito, skladno s pogoji upravljavca infrastrukture. Dodatno po celotni dolžini trase regionalne ceste R3-741 odsek 3751 Bertoki – Koper poteka po levem v smeri stacionaže robu podzemni telekomunikacijski vod podjetja T2 z jaški v cestišču.

## 6.2.7 Pogoji in tehnologija gradnje

Vsi izkopi obstoječega cestnega nasipa ter raščenege terena ob trasi, kot tudi izkopi na obstoječih prometnih površinah, predstavljajo višek materialov, ki ga bo treba odpeljati na ustrezno deponijo. Za izdelavo nasipov se eventualno lahko uporabi le ustrezen kamniti material, pridobljen pri rušenju obstoječega zgornjega ustroja, če ne vsebuje glinenih primesi. Za deponiranje odrinjenega humusa je treba predvideti začasno deponijo. Izvajanje gradbenih del in organizacija gradišča morata upoštevati prostorske omejitve in dejstvo, da bo gradnja potekala pod prometom. Temu je treba smiselno in funkcionalno prilagoditi tudi etapnost izvajanja posameznih faz gradnje. Zaradi dela pod prometom predstavljajo zemeljska dela ter izdelava voziščne konstrukcije najzahtevnejšo fazo del. Predvideno zaporedje posameznih faz je naslednje:

- zakoličbena dela in čiščenje terena,
- preusmeritev prometa na zgoraj navedene lokacije,

- rušenje obstoječih utrjenih površin (po projektu),
- izvedba širokih izkopov za izvedba voziščne konstrukcije,
- izvedba nasipov iz kamnitega materiala ter kamnite grede,
- izvedba opornih zidov in postavitv betonskih muld,
- izgradnja in priključitev kanalov meteorne kanalizacije na obstoječo infrastrukturo,
- ureditev odvodnjavanja s postavitvijo cestnih požiralnikov ter priključitvijo na zgrajeno kanalizacijo,
- izgradnja nevezanega dela zgornjega ustroja,
- dvig pokrovov jaškov (rešetk) na novo niveleto,
- asfaltiranje vozišča ceste in pločnika,
- asfaltiranje priključkov,
- postavitv prometne opreme in signalizacije,
- ureditev brežin s humusiranjem ter zatravitvijo.

Vsa dela na ureditvi ceste se morajo izvajati v skladu s predpisi in standardi ter s splošnimi tehničnimi pogoji (STP) in posebnimi tehničnimi pogoji (PTP).

## **7 ANALIZA ZAPOSLENIH IN KADROVSKO ORGANIZACIJSKA STRUKTURA IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

### **7.1 Vpliv investicijskega projekta na zaposlovanje**

Investicijski projekt na ustvarjanje novih delovnih mest vpliva posredno in neposredno. Neposredni vpliv investicijskega projekta na zaposlenost se izraža v novih delovnih mestih, ki so potrebna za obratovanje investicijskega projekta. Posredni vpliv zajema nova delovna mesta, ki se vzpostavijo za čas trajanja izvedbe investicijskega projekta.

Neposredna delovna mesta: Izvedba projekta ne bo imela neposrednega vpliva na dodatno zaposlovanje v času izvajanja projekta. Investitor bo z lastnimi kadri zagotovil izvedbo investicijskega projekta in upravljanje zgrajene infrastrukture. Investitor zaposluje ustrezno usposobljeni kader, ki ima izkušnje z izvedbo podobnih investicijskih projektov ter upravljanjem in vzdrževanjem podobne infrastrukture. 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.

### **7.2 Kadrovska organizacija izvedbe investicijskega projekta**

Pripravo in izvedbo investicijskega projekta bo vodil investitor in nosilec projekta Mestna občina Koper. Odgovorna oseba investitorja je Aleš Bržan, župan Mestne občine Koper. Za izvedbo investicijskega projekta bo odgovoren Petar Ziraldo, vodja Službe za investicije. Za izvedbo investicijskega projekta Mestna občina Koper ni predvidela posebne organizacije. Mestna občina Koper zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo podobnih projektov. Ključne odločitve glede izvajanja investicijskega projekta bo sprejemal župan Mestne občine Koper. Pregled, koordinacijo in nadzor nad izdelavo investicijske in projektne dokumentacije vodi vodja projekta v sodelovanju s strokovnimi službami Mestne občine Koper. Odgovorni vodja projekta bo redno izvajal vmesne kontrole izvajanja del in oceno porabe sredstev ter v primeru odstopanj ustrezno ukrepal. Ob zaključku projekta se bo pripravilo vsebinsko in finančno poročilo o izvedenem projektu.

Ocenjujemo, da bo za uspešno realizacijo na projektu aktivno sodelovalo 6 oseb. Kadri razpolagajo z ustreznimi strokovnimi znanji. Kader, ki bo angažiran na projektu, vključno z izpolnjevanjem pogojev s področja dokumentacije in administracije projektov, ki se delno financirajo iz evropskih sredstev, je že zaposlen v upravi Mestne občine Koper. Na projektu bodo sodelovali:

- Petar Ziraldo, Vodja Službe za investicije, odgovorni vodja projekta,
- Janja Lovrečič, Strokovni sodelavec VII/2 (II) - za investicije, vodja projekta,
- Marina Scheriani, Analitik VII/2 (I) - za sistematično vodenje projektov,
- Tjaša Mužina, Strokovni sodelavec VII/2 (II) – za razvojne projekte,
- Alan Žiberna, Vodja oddelka za splošne zadeve in javna naročila,
- Nina Trampuš, Vodja kabineta župana.

**Petar Ziraldo:** Je na Mestni občini Koper Vodja Službe za investicije. Od leta 2018 je sodeloval in bil odgovorna oseba pri vrsti projektov sofinanciranih z nepovratnimi sredstvi (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).

**Janja Lovrečič:** Vodja projekta, z večletnimi izkušnjami na področju vodenja projektov. Na Mestni občini Koper je zaposlena od leta 2003 v Službi za investicije, sodelovala pri vrsti projektov sofinanciranih z nepovratnimi sredstvi (Ureditev obalnih parkovnih rekreacijskih površin (zelene infrastrukture), Ureditev parka ob Semedelski promenadi v Kopru, Kolesarska in pešpot čez kanal Grande v Kopru,...).

**Marina Scheriani in Tjaša Mužina:** Sodelovali sta pri prijavi vrste projektov za pridobitev nepovratnih sredstev, izdajo ZZI-jev poročil ter koordinacijo (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,...).

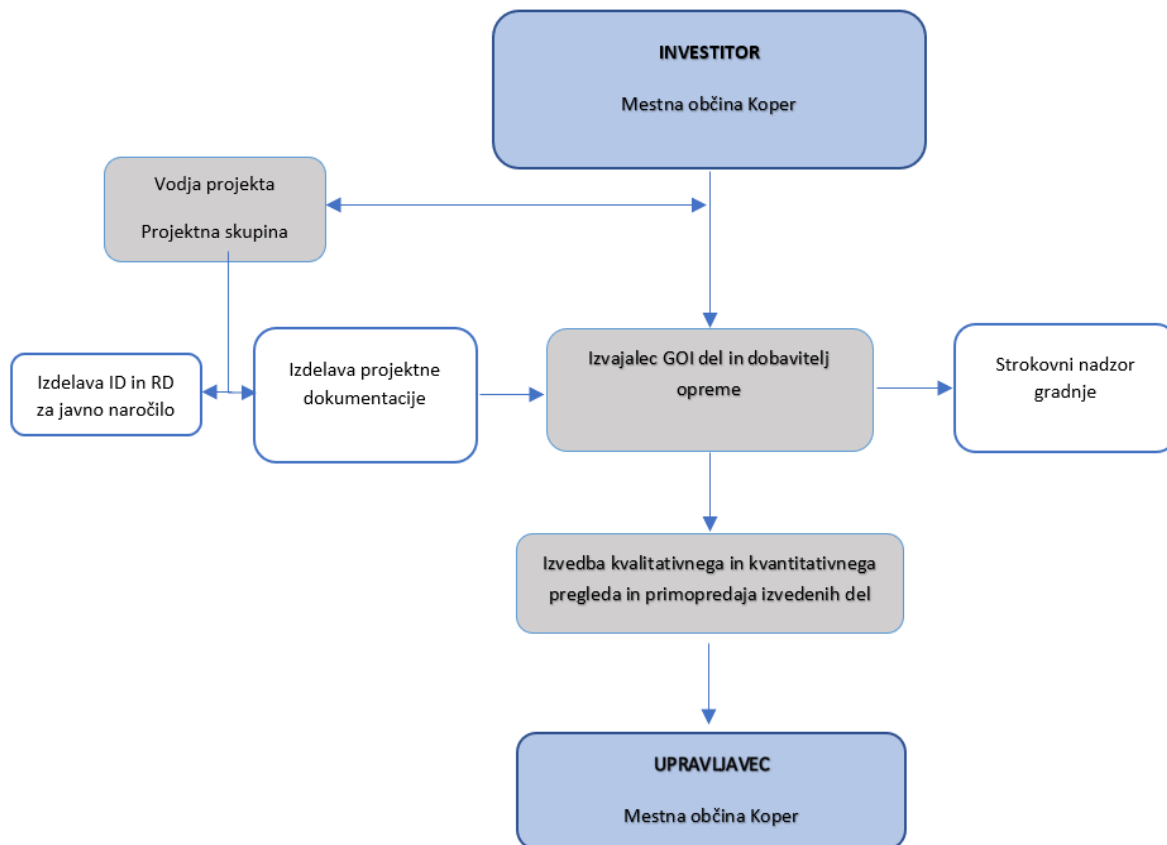
**Alan Žiberna:** Zaposlen je kot Vodja oddelka za splošne zadeve in javna naročila. Ima večletne izkušnje na področju vodenja in spremljanja javnih naročil za Mestno občino Koper.

**Trampuš Nina:** Zaposlena kot Vodja kabineta župana, bo skupaj s sodelavci iz službe za odnose z javnostmi strokovno podpirala področje komuniciranja in obveščanja javnosti. Ima večletne izkušnje s področja informiranja in komuniciranja projektov, ki so sofinancirani iz sredstev evropske kohezijske politike.

Mestna občina Koper je v preteklosti izvedla številne projekte, ki so bili sofinancirani z nepovratnimi sredstvi. Nekateri me njimi so:

- Plezalna stena Koper (Fundacija za šport),
- Novogradnja OŠ Oskarja Kovačiča Škofije (MVI),
- Celovita prenova Vergerijevega trga 3,
- Opremljanje kanalizacij manjših od 2000 PE s kanalizacijskim omrežjem (Beli kamen, Gažon) (MNVP),
- Energetska sanacija in obnova športne dvorane Burja (MOPE),
- Vstopna točka za raziskovanje Kraškega roba in zelenega podeželja (MGRT),
- Libertas stičišče kultur (MK - NOO).
- Ureditev parka ob Semedelski promenadi v Kopru (MOP - CTN),
- Ureditev obalnih parkovnih rekreacijskih površin (MOP – CTN),
- Ureditev javnega objekta (Olimpijski bazen Koper),
- Gospodarsko obrtna razvojna cona Srmin (MGRT),
- Rekonstrukcija ceste Gračišče-Smokvica (SVLR "Razvoj obmejnih območij s Hrvaško"),
- Nadgradnja doma KS Gradin na Brezovici (EKRP "Obnova in razvoj vasi"),
- Gradnja vodovodnega in kanalizacijskega omrežja v naselju Zazid (SVLR "Razvoj regij"),
- Prenova zadružnega doma Škofije (MGRT "Obnova in razvoj vasi"),

- Vodovod Hliban – Padovani (SVLR "Razvoj obmejnih območij s Hrvaško"),
- Prenova večnamenske dvorane Bonifika (MIZŠ, Fundacija za šport),
- Protokolarno prireditvena dvorana SV. Frančiška Asiškega v Kopru (MGRT, ZFO),
- Devet energetske učinkovite sanacije osnovnih šol in vrtcev (MZI),
- Dozidava vrtca v Škofijah (MGRT),
- Tri parkirišča P&R (MZI),
- Celovita prenova javnih površin na obalnem delu mestnega jedra Kopra (MGRT),
- Obnova pokrajinskega muzeja Koper (MGRT),
- Kanalizacija Brageti (MGRT),
- Sekundarno kanalizacijsko omrežje naselja Škofije I. faza, 2. Etapa (MGRT).



Slika 8: Kadrovska organizacija investicijskega projekta

Za izvedbo študij, analiz, pripravo projektne dokumentacije, investicijske dokumentacije, ter za izvedbo strokovnega nadzora gradnje so bili in bodo s strani investitorja najeti zunanji izvajalci. Dela se bodo oddala v skladu z Zakonom o javnem naročanju (ZJN - 3).

Po izvedbi investicijskega projekta bo z urejeno infrastrukturo upravljala Mestna občina Koper.

## **8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN PO TEKOČIH CENAH, LOČENO ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE, Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO**

### **8.1 Navedba osnov in izhodišč za oceno vrednosti investicijskega projekta**

V nadaljevanju je prikazana ocena investicijske vrednosti za izvedbo investicijskega projekta. Predstavljene so predpostavke za izbrano varianto izvedbe investicijskega projekta. V oceni vrednosti investicijskega projekta smo upoštevali naslednje vrste stroškov:

- stroški izdelave projektne dokumentacije,
- stroški izdelave investicijske dokumentacije,
- stroške izvedbe GOI del,
- stroški strokovnega gradbenega nadzora,
- ostali stroški zunanjih izvajalcev,
- davek na dodano vrednost.

Ocena vrednosti stroškov investicijskega projekta temelji na sledečih predpostavkah:

- stroški izdelave projektne in investicijske dokumentacije so določeni na osnovi prejetih ponudb in ocene investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije,
- stroški izvedbe GOI del so določeni na podlagi popisov z ocene vrednosti, ki ga je pripravilo podjetje PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, (maj 2026),
- stroški strokovnega gradbenega nadzora so ocenjeni v višini 3 % od upravičenih stroškov GOI del,
- ostali stroški zunanjih izvajalcev (investicijski inženiring, ostali stroški), so ocenjeni na podlagi že prejetih ponudb ter na podlagi izkušenj investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije pri podobnih projektih,
- DDV je upoštevan v višini 22 % za vsa dela in storitve, ki so predmet obdavčitve skladno z ZDDV-1.

Predvidoma se bo investicija fizično izvajala v letih 2026 in 2027. Priprava projektne in investicijske dokumentacije poteka v predhodnih letih.

Do zaključka izvajanja projekta je manj kot eno leto. 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) za investicijske projekte z dinamiko financiranja krajšo od enega leta ni potreben preračun v tekoče cene. Ocena vlaganj po tekočih cenah zato ni izdelana. Tekoče cene so tako enake stalnim cenam.

### **8.2 Ocena investicijskih stroškov in dinamika investiranja investicijskega projekta po stalnih cenah**

V tabeli v nadaljevanju je predstavljena ocenjena vrednost investicijskega projekta po posameznih vrstah stroškov v stalnih cenah. Stalne cene so podane za junij 2026.

Tabela 8.1: Ocena skupnih stroškov investicije – stalne cene = tekoče cene

VRSTA DEL	VREDNOST	UPRAVIČENI STOŠKI	NEUPRAVIČENI STOŠKI
<b>GOI DELA IN OPREMA</b>			
Preddela	61.785,00 €	61.785,00 €	- €
Zemeljska dela	82.730,00 €	80.332,80 €	2.397,20 €
Voziščna konstrukcija	141.307,00 €	129.728,40 €	11.578,60 €
Odvodnjavanje	127.927,29 €	127.927,29 €	- €
Gradbena in obrtniška dela	96.577,00 €	94.877,00 €	1.700,00 €
Oprema ceste	33.658,33 €	29.023,66 €	4.634,67 €
Tuje storitve	5.500,00 €	5.500,00 €	- €
Cestna razsvetljava	86.925,37 €	72.625,37 €	14.300,00 €
Nepredvidena dela (3%)	19.092,30 €	18.053,99 €	1.038,31 €
<b>SKUPAJ GOI DELA IN OPREMA</b>	<b>655.502,29 €</b>	<b>619.853,51 €</b>	<b>35.648,78 €</b>
<b>STOŠKI STORITEV ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>			
Projektna dokumentacija	10.250,00 €	10.250,00 €	- €
Investicijska dokumentacija	3.650,00 €	3.650,00 €	- €
Strokovni gradbeni nadzor (3 % od US GOI del)	18.595,61 €	18.595,61 €	- €
Ostali stroški (inv. inženiring, elaborati...)	10.000,00 €	10.000,00 €	- €
<b>SKUPAJ STORITVE ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>42.495,61 €</b>	<b>42.495,61 €</b>	<b>- €</b>
<b>VSE SKUPAJ BREZ DDV</b>	<b>697.997,90 €</b>	<b>662.349,12 €</b>	<b>35.648,78 €</b>
DDV 22 % - nepovračljivi	152.756,54 €	144.913,81 €	7.842,73 €
<b>SKUPAJ Z NEPOVRAČLJIVIM DDV</b>	<b>850.754,44 €</b>	<b>807.262,93 €</b>	<b>43.491,51 €</b>

Ocenjena vrednost investicijskega projekta v stalnih cenah za izbrano varianto znaša 697.997,90 EUR brez DDV, ocenjena vrednost investicije skupaj z DDV pa znaša 850.754,44 EUR. Nepovračljivi DDV, ki bremeni investitorja znaša 152.756,54 EUR.

Tabela 8.2: Prikaz izračuna deleža upravičenih stroškov komunalne infrastrukture

Upravičeni stroški ukrepa	Vrednost
Upravičeni stroški ukrepa brez komunalne infrastrukture	413.284,27 €
Upravičeni stroški komunalne infrastrukture v ukrepu	221.298,24 €
SKUPAJ	634.582,51 €
Delež upravičenih stroškov KI v drugih upravičeni stroških ukrepa	53,55%

Delež upravičenih stroškov komunalne infrastrukture v upravičenih stroških ukrepa brez komunalne infrastrukture znaša 53,55 % in presega mejno vrednost 50,00 %, zato smo 14.300,00 EUR upravičenih stroškov pri cestni razsvetljavi opredelili kot neupravičen strošek.

Tabela 8.3: Prikaz upoštevanih upravičenih stroškov komunalne infrastrukture v ukrepu

Upravičeni stroški ukrepa	Vrednost
Upravičeni stroški ukrepa brez komunalne infrastrukture	413.284,27 €
Upravičeni stroški komunalne infrastrukture v ukrepu	206.569,24 €
SKUPAJ	619.853,51 €
Delež upravičenih stroškov KI v drugih upravičeni stroških ukrepa	49,98%

Upoštevani upravičeni stroški komunalne infrastrukture v ukrepu znašajo 49,98 %.

Tabela 8.4: Prikaz skupnih stroškov investicije po vrstah stroškov v stalnih cenah = tekoče cene

Investicijski stroški	VREDNOST	DDV	SKUPAJ
<b>GOI dela in oprema</b>	<b>655.502,29 €</b>	<b>144.210,51 €</b>	<b>799.712,80 €</b>
GOI dela in oprema - pločnik in kolesarka	434.204,05 €	95.524,89 €	529.728,94 €
GOI dela - komunalna infrastruktura	221.298,24 €	48.685,62 €	269.983,86 €
<b>STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>42.495,61 €</b>	<b>8.546,03 €</b>	<b>51.041,64 €</b>
Projektna, investicijska dokumentacija	13.900,00 €	2.255,00 €	16.155,00 €
Strokovni gradbeni nadzor	18.595,61 €	4.091,03 €	22.686,64 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	10.000,00 €	2.200,00 €	12.200,00 €
<b>VSE SKUPAJ</b>	<b>697.997,90 €</b>	<b>152.756,54 €</b>	<b>850.754,44 €</b>

Stroški GOI del in opreme z vključenim DDV v stalnih cenah znašajo 799.712,80 EUR, vrednost stroškov storitev zunanjih izvajalcev pa 51.041,64 EUR.

Dinamika investicijskih vlaganj je izdelana na osnovi časovnega načrta in finančnih zmožnosti investitorja.

Tabela 8.5: Skupna dinamika investiranja po strukturi investicijskih vlaganj - stalne cene = tekoče cene

Investicijski stroški	2025	2026	2027	SKUPAJ
<b>GOI dela in oprema</b>	<b>- €</b>	<b>107.744,06 €</b>	<b>547.758,23 €</b>	<b>655.502,29 €</b>
GOI dela in oprema - pločnik in kolesarka	- €	72.744,06 €	361.459,99 €	434.204,05 €
GOI dela - komunalna infrastruktura	- €	35.000,00 €	186.298,24 €	221.298,24 €
<b>STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>2.350,00 €</b>	<b>24.782,32 €</b>	<b>15.363,29 €</b>	<b>42.495,61 €</b>
Projektna, investicijska dokumentacija	2.350,00 €	11.550,00 €	- €	13.900,00 €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	3.232,32 €	15.363,29 €	18.595,61 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	- €	10.000,00 €	- €	10.000,00 €
<b>SKUPAJ BREZ DDV</b>	<b>2.350,00 €</b>	<b>132.526,38 €</b>	<b>563.121,52 €</b>	<b>697.997,90 €</b>
<b>DDV</b>	<b>517,00 €</b>	<b>28.352,81 €</b>	<b>123.886,73 €</b>	<b>152.756,54 €</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>2.867,00 €</b>	<b>160.879,19 €</b>	<b>687.008,25 €</b>	<b>850.754,44 €</b>

Predvideni stroški na investicijskem projektu z vključenim DDV v stalnih cenah so v letu 2025 znašali 2.867,00 EUR, v letu 2026 pa bodo znašali 160.879,19 EUR, v letu 2027 pa 687.008,25 EUR.

### 8.3 Ocena upravičenih in preostalih stroškov v stalnih cenah

V okviru upravičenih namenov javnega razpisa so upravičeni stroški lahko naslednji:

- gradnja;
- oprema in druga opredmetena osnovna sredstva;
- investicije v neopredmetena sredstva (do 20 % priznanih upravičenih stroškov operacije in ne več kot 50.000,00 EUR);
- stroški informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja in komuniciranja z javnostmi v zvezi z operacijo (do 10 % priznanih upravičenih stroškov operacije);
- stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki predstavljajo:

- stroške izdelave projektne dokumentacije, ki je neposredno povezana z operacijo in je izdelana skladno z določbami besedila javnega razpisa;
- stroške izdelave investicijske dokumentacije v skladu z UEM, ki nastanejo po uvrstitvi projekta v Načrt/-e razvojnih programov občin/-e;
- stroške nadzora in investicijskega inženiringa;
- davek na dodano vrednost (v višini neodbitnega deleža).

Tabela 8.6: Dinamika investiranja upravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene

Investicijski stroški	2025	2026	2027	SKUPAJ
<b>GOI dela in oprema</b>	- €	<b>107.744,06 €</b>	<b>512.109,45 €</b>	<b>619.853,51 €</b>
GOI dela in oprema - pločnik in kolesarka	- €	72.744,06 €	340.540,21 €	413.284,27 €
GOI dela - komunalna infrastruktura	- €	35.000,00 €	171.569,24 €	206.569,24 €
<b>STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>2.350,00 €</b>	<b>24.782,32 €</b>	<b>15.363,29 €</b>	<b>42.495,61 €</b>
Projektna, investicijska dokumentacija	2.350,00 €	11.550,00 €	- €	13.900,00 €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	3.232,32 €	15.363,29 €	18.595,61 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	- €	10.000,00 €	- €	10.000,00 €
<b>SKUPAJ BREZ DDV</b>	<b>2.350,00 €</b>	<b>132.526,38 €</b>	<b>527.472,74 €</b>	<b>662.349,12 €</b>
<b>DDV</b>	<b>517,00 €</b>	<b>28.352,81 €</b>	<b>116.044,00 €</b>	<b>144.913,81 €</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>2.867,00 €</b>	<b>160.879,19 €</b>	<b>643.516,74 €</b>	<b>807.262,93 €</b>

Upravičeni stroški investicijskega projekta v stalnih cenah znašajo 807.262,93 EUR.

Tabela 8.7: Dinamika investiranja neupravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene

Investicijski stroški	2025	2026	2027	SKUPAJ
<b>GOI dela in oprema</b>	- €	- €	<b>35.648,78 €</b>	<b>35.648,78 €</b>
GOI dela in oprema - pločnik in kolesarka	- €	- €	20.919,78 €	20.919,78 €
GOI dela - komunalna infrastruktura	- €	- €	14.729,00 €	14.729,00 €
<b>STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>
Projektna, investicijska dokumentacija	- €	- €	- €	- €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	- €	- €	- €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	- €	- €	- €	- €
<b>SKUPAJ BREZ DDV</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>35.648,78 €</b>	<b>35.648,78 €</b>
<b>DDV</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>7.842,73 €</b>	<b>7.842,73 €</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>43.491,51 €</b>	<b>43.491,51 €</b>

Neupravičeni stroški investicijskega projekta znašajo v stalnih cenah znašajo 43.491,51 EUR.

## 9 ANALIZA LOKACIJE

### 9.1 Makro lokacija

Statistična regija: Obalno Kraška

Občina: Mestna občina Koper

Naselje: Koper



Slika 9: Makro lokacija investicijskega projekta

### 9.2 Mikro lokacija

Investicijski projekt predvideva ureditev kolesarske in pešpoti ob regionalni cesti R3-741 – odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), pododsek od Arjola do Škocjana v dolžini 1,180 km (od km 1+200 m do km 2+380 m). Posegi v okviru investicijskega projekta so predvideni na naslednjih parcelah: 5540/13, 3602, 3603/3, 3609, 3619/4, 3625, 5540/9, 3861/2, 3861/1, 3859/1, 3859/2, 5540/4, 5540/8, 5540/5, 5544/9, in 5544/4 vse k.o. 2604 Bertoki. Parcele se nahajajo znotraj urbanega območja Mestne občine Koper.



Slika 10: Prikaz območja predvidenih posegov

### **9.3 Prostorski akti in prostorski ureditveni pogoji**

Prostorske sestavine planskih aktov občine:

- 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 ( Ur. obj. št. 16/99 in 33/01 ) in (Uradni list, št. 96/04, 97/04 in 79/2009).

Prostorski ureditveni pogoji:

- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih v občini Koper ( Uradne objave, št. 19/88, 7/01-obvezna razlaga in 24/01 – spremembe in dopolnitve, Uradni list RS, št. 49/05 – obvezna razlaga, št. 95/06 – spremembe in dopolnitve, št. 124/08 – obvezna razlaga, št. 22/09 – spremembe in dopolnitve, št. 65/10-spremembe in dopolnitve, 29/2012 - obvezna razlaga, 50/2012 - obvezna razlaga, 47/2016 - spremembe in dopolnitve, 207/2021 – obvezna razlaga).

Investicijski projekt je usklajen s prostorskimi akti Mestne občine Koper.

## 10 ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE TER ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z OPISOM POMEMBNEJŠIH VPLIVOV PROJEKTA Z VIDIKA OKOLJSKE SPREJEMLJIVOSTI TER SKLADNEGA TRAJNOSTNEGA RAZVOJA DRUŽBE

V skladu z Uredbo o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS št. 51/14, 57/15, 26/17, 105/20 in 44/22 – ZVO-2), za predmetni investicijski projekt ni potrebno izpeljati postopka presoje vplivov na okolje. Pri projektiranju, izvedbi in obratovanju infrastrukture, ki je predmet investicije, bodo upoštevani vsi veljavni predpisi in standardi, ki urejajo varstvo okolja, tako da obravnavana investicija ne bo imela negativnih vplivov na okolje. Vplivi na okolje, ki bodo nastajali pri predmetnih delih ob izvajanju investicije, bodo časovno omejeni in v okviru zakonsko predpisanih mej ter bodo kot takšni sprejemljivi za okolje. Trajni vplivi zaradi izvedbe projekta niso pričakovani.

Pri pripravi projekta z vidika vplivov na okolje je bilo upoštevano:

- preventivno načelo,
- načelo o prioritetenem odpravljanju okoljske škode pri njenem izvoru,
- načelo onesnaževalec plača,
- načelo, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem Evropske unije (DNHS),
- zagotavljanje odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe.

**Preventivno načelo:** Načelo preventivnih ukrepov zadeva individualne okoljske ukrepe, ki se pri obravnavanem posegu kažejo kot konkretni omilitveni ukrepi. Vsi opisani okoljski omilitveni ukrepi so v skladu s slovenskimi predpisi že vkalkulirani v stroških gradnje kot je predstavljeno v tem dokumentu. Predvideni ukrepi v času izvedbe del:

- Vplivi na okolje, ki bodo nastajali pri predmetnih delih ob izvajanju del, bodo časovno omejeni in so kot takšni sprejemljivi za okolje.
- Na objektih v okolici nameravane gradnje v času izvajanja del ni pričakovati deformacij večjih od dopustnih ravni.
- V času obratovanja ni pričakovati deformacij na objektih v okolici nameravanih posegov.
- V času izvajanja del je potrebno omejiti morebitno širjenje požara na zemljišča v okolici in omogočiti varnost osebam in reševalnim ekipam.
- Nameravana gradnja ne bo ogrožala varnosti nepremičnin in oseb v okolici pred požarom in tako ne bo imela vpliva na okolico.
- Območje je zasnovano in načrtovano tako, da je za čim manjše ogrožanje ljudi na območju zagotovljena zaščita, ki zagotavlja varstvo pred: zdrsi, padci in udarci z namestitvijo varnostnih ograj na stopniščih in delih objekta, kjer obstaja nevarnost padca v globino, da so tlaki v in ob objektu iz materialov ki preprečujejo zdrse ipd.
- Višje hrupne obremenitve je pričakovati v času izvajanja del. Vplivi gradnje načrtovanega posega na obremenjenost okolja s hrupom bodo predvsem povečane emisije hrupa z območja gradbišča zaradi delovanja gradbene mehanizacije in pomožnih naprav. Gradbišče bo delovalo le v dnevem času. Po končanih delih se stanje obremenjenosti zaradi hrupa ne bo spremenilo glede na lokacijo.

**Načelo o prioritetenem odpravljanju okoljske škode pri njenem izvoru:** Ocenjujemo, da pričakovani vplivi projekta na okolico ne bodo imeli povečanega negativnega vpliva na okolje in bodo s stališča varstva okolja sprejemljivi, zato za njihovo odpravo ni predvidenih dodatnih stroškov. Kratkoročne stroške morebitnih nepredvidenih negativnih vplivov na okolje v času gradnje pa bo v celoti pokrival izvajalec gradbeno obrtniških in instalacijskih del. Morebitni manjši negativni vplivi na okolje v času izvajanja del in posledično stroški ne bodo bremenili investitorja, saj jih bo izvajalec del dolžan v okviru gradbene pogodbe sam odpraviti (sanirati prizadeto območje) in vzpostaviti prvotno stanje, kar pomeni, da bo stroške odprave okoljskih škod nosil izbrani izvajalec del. Stroški okoljskih omilitvenih ukrepov so v skladu s predpisi že vračunani v stroških gradnje.

**Načelo »onesnaževalec plača«:** V primeru, da bi kljub vsem zgoraj navedenim ukrepom prišlo do onesnaževanja okolja in okoljske škode v času izvajanja projekta kot tudi v času njegovega obratovanja, bo stroške odprave škode in njenih posledic kril onesnaževalec. Pri tem so upoštevana vsa okoljska bremena in tveganja, ki bodo nastajala v celotnem življenjskem ciklu projekta, od pripravljanih del, izvedbe, med obratovanjem, v primeru nesreč, ob sanaciji okolja in odlaganju odpadkov ipd.

**Načelo, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem Evropske unije:** 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.

Skladno z navedeno Uredbo in tehničnimi smernicami bo pri načrtovanju in izvedbi investicijskega projekta upoštevano:

- da projekt ne bo povzročil znatnih emisij toplogrednih plinov,
- da ne bo imel negativnih vplivov na podnebje (na trenutno in pričakovano stanje),
- da ne bo imel negativnih vplivov na trajnostno rabo in varstvo vodnih in morskih virov,
- da bo skladen s konceptom krožnega gospodarstva,
- da ne bo znatno povečal emisij, onesnaževal v zrak, vodo ali tla,
- ne bo bistveno škodljiv za varstvo in ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov.

**Mestna občina Koper bo v zvezi s preverjanjem skladnosti z načelom DNSH izpolnila in podpisala obrazec 06 Ocena skladnosti DNSH CTN. Ocena skladnosti z načelom DNSH ni predmet obravnave v tem dokumentu.**

**Zagotavljanje odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe:** V skladu z 2. točko 73. člena Uredbe 2021/1060/EU je v programskem obdobju 2021-2027 potrebno zagotoviti odpornost infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe s pričakovano življenjsko dobo najmanj pet let. Podnebna odpornost pomeni proces, s katerim se prepreči, da bi infrastrukturo prizadeli morebitni dolgoročni podnebni vplivi, hkrati pa se zagotovi, da se spoštuje načelo "energetska učinkovitost na prvem mestu" in da je raven emisij toplogrednih plinov, ki izhaja iz projekta, skladna s ciljem podnebne nevtralnosti do leta 2050. Krepitev podnebne odpornosti je proces, ki v razvoj infrastrukturnih projektov vključuje ukrepe za

blažitev podnebnih sprememb in prilagajanje nanje. Pri načrtovanju in izvedbi investicijskega bodo upoštevani ukrepi za blažitev podnebnih sprememb in prilagajanje nanje.

**Dokumentacijo za presojo podnebne odpornosti infrastrukture bo investitor izdelal v ločenem dokumentu, zato zagotavljanja odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe v tem dokumentu podrobneje ne obravnavamo.**

### **10.1 Prispevek investicijskega projekta z vidika skladnega razvoja ter trajnostnega razvoja družbe**

Presoja vplivov projekta na okolje in družbo z vidika ekološkega prispevka projekta ter z vidika trajnostnega razvoja in enakih možnosti, je eno izmed pomembnejših horizontalnih določil evropske kohezijske politike. V nadaljevanju opredeljujemo omilitvene ukrepe predmetnega projekta:

- okoljska učinkovitost (uporaba najboljših razpoložljivih tehnik, uporaba referenčnih dokumentov, nadzor emisij in tveganj, zmanjšanje rabe energije, količin odpadkov in ločeno zbiranje odpadkov),
- trajnostna dostopnost (spodbujanje dostopnosti za vse skupine prebivalcev oz. koristnikov),
- nediskriminatornost (predvsem z vidika enakih možnosti za vse prebivalce, investitorje oz. koristnike),
- načelo enakosti spolov (upoštevanje Smernic za vključevanje enakosti spolov v mednarodno razvojno sodelovanje in humanitarno pomoč Republike Slovenije),
- načelo spoštovanja temeljnih pravic (skladno z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah in Konvencijo Združenih narodov o pravicah invalidov),
- spodbujanje trajnostnega razvoja (skrb za nosilnost naravnih sistemov s socialnimi izzivi, kjer je to relevantno),
- zmanjševanje vplivov na okolje (izdelava poročil o vplivih na okolje oz. strokovnih ocen vpliva na okolje za posege, kjer je potrebno),
- učinkovitost izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin),
- izboljšanje kakovosti delovnega in bivalnega okolja (predvsem v smislu pozitivnega vpliva na okolje, delo, naravo in kulturno dediščino).

**Okoljska učinkovitost:** Okoljska učinkovitost bo zagotovljena z ločenim zbiranjem odpadkov, izvedba projekta bo težila k znižanju količin odpadkov, uporabi okolju najboljših in najprijaznejših tehnik ter načinov izvajanja gradbenih del. Prav tako bo s strani strokovnega nadzora spremljan nadzor emisij in tveganj. Po končani gradnji bodo odstranjeni za potrebe gradenj postavljeni provizoriji in ostanki začasnih deponij. V fazi obratovanja se izvaja redno vzdrževanje s katerim se zagotavlja trajnost zgrajene infrastrukture.

**Trajnostna dostopnost:** V fazi načrtovanja je potrebno posebno pozornost nameniti tudi reševanju vprašanja neoviranega dostopa vsem osebam, uporabnikom območja oziroma vsem uporabnikom stavb in sosednjih stavb ter njihove okolice v času gradnje in uporabe. Zagotovljene bodo enake možnosti dostopa za vse uporabnike. Po izgradnji bosta kolesarska steza in pločnik dostopna za vse skupine občanov.

**Nediskriminatornost:** Investicijski projekt je načrtovan tako, da bosta izvedba projekta in uporaba objekta zagotavljala enake možnosti vsem koristnikom objekta ne glede na spol, narodnost, raso, vero, individualnost, starost, spolno usmerjenost ali druge osebne okoliščine. Izvedba projekta bo omogočala enake možnosti dostopa in koriščenja za vse koristnike novo urejene infrastrukture za kolesarje in pešce.

**Načelo enakosti spolov:** Investicijski projekt bo upošteval in spodbujal enakost moških in žensk, vključevanje načela enakosti spolov ter vključevanje vidika enakosti spolov v vseh fazah izvajanja investicijskega projekta.

**Načelo spoštovanja temeljnih pravic:** Investicijski projekt bo načrtovan in izvajan tako, da bo vključeval standarde in načela človekovih pravic v vseh fazah izvajanja projekta s ciljema, ki sta izboljšanje stanja na področju človekovih pravic in zagotovitev trajnostnega razvoja.

**Spodbujanje trajnostnega razvoja:** V vseh fazah investicijskega projekta bo zagotovljeno spodbujanje trajnostnega razvoja ob upoštevanju ciljev ZN, Pariškega sporazuma in načela »da se ne škoduje bistveno«.

**Zmanjševanje vplivov na okolje:** Tehnološke rešitve so projektirane v skladu s pozitivno okoljsko zakonodajo in veljavnimi normativi in standardi. Izvedba del bo nadzirana s strani strokovnega nadzora, ki bo preverjal, da bo izvedba projekta potekala v skladu z okoljskimi omilitvenimi ukrepi. Do onesnaževanja tal, vode in podtalne vode ne bo prihajalo. Hrup bo pod mejno vrednostjo. Zaradi nove infrastrukture, se pričakuje zmanjšanje avtomobilskega prometa in s tem nižja raba fosilnih goriv ter manjši izpusti TGP.

**Učinkovitost izrabe naravnih virov:** Pri izvedbi gradbenih del se bo upoštevala učinkovita raba naravnih virov, kar pomeni učinkovita poraba vode, nadomestitev surovin z enakovrednimi substituti in ekonomična poraba energije. Pri gradnji se uporabljajo transportna sredstva in gradbeni stroji, ki so tehnično brezhibni ter le materiali, za katera obstajajo dokazila o njihovi neškodljivosti za okolje.

**Izboljšanje kakovosti delovnega in bivalnega okolja:** Investicijski projekt je načrtovan tako, da bo izvedba projekta in uporaba nove infrastrukture, ki bo zgrajena, pozitivno vplivala na kakovost bivalnega okolja. Z izvedbo investicijskega projekta bo zagotovljena boljša kakovost bivalnega okolja.

Mestna občina Koper bo z investicijskim projektom pospešila uravnotežen socialni, družbeni in gospodarski razvoj. S tem bo zagotovila visoko življenjsko raven, kakovost zdravja ter bivalnega okolja in posledično dvig življenjskega standarda vseh občanov. Primerno razvita javna infrastruktura vpliva na razvoj kraja, občine in regije.

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

## 11.1 Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta

Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta predvideva, da se bo projekt (od priprave potrebne dokumentacije do zaključka vseh aktivnosti na projektu) realiziral od marca 2025 do aprila 2027. Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta je predstavljen v naslednji tabeli.

Tabela 11.1: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta

Aktivnost	Trajanje
Izdelava PZI projektne dokumentacije	marec 2025 – avgust 2025
Izdelava DIIP	april 2025
Izdelava IP	oktober 2025
Izdelava popravka PZI projektne dokumentacije	februar 2026 – maj 2026
Izdelava NIP	junij 2026
JN za izbiro izvajalca GOI del	junij 2026 – avgust 2026
Podpis pogodbe z izvajalcem GOI del	avgust 2026
Izvedba GOI del	avgust 2026 – marec 2027
Primopredaja del	april 2027
Zaključek vseh aktivnosti na projektu	april 2027

Trenutno aktivnosti potekajo skladno z zastavljenim časovnim planom. Zaključek vseh aktivnosti na investicijskem projektu je predviden v aprilu 2027.

## 11.2 Dinamika investiranja

Dinamika financiranja investicijskega projekta je oblikovana na osnovi časovnega načrta izvedbe investicijskega projekta v poglavju 11.1 tega dokumenta.

Tabela 11.2: Dinamika izvedbe investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene

Investicijski stroški	2025	2026	2027	SKUPAJ
<b>GOI dela in oprema</b>	- €	<b>107.744,06 €</b>	<b>547.758,23 €</b>	<b>655.502,29 €</b>
GOI dela in oprema - pločnik in kolesarka	- €	72.744,06 €	361.459,99 €	434.204,05 €
GOI dela - komunalna infrastruktura	- €	35.000,00 €	186.298,24 €	221.298,24 €
<b>STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>2.350,00 €</b>	<b>24.782,32 €</b>	<b>15.363,29 €</b>	<b>42.495,61 €</b>
Projektna, investicijska dokumentacija	2.350,00 €	11.550,00 €	- €	13.900,00 €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	3.232,32 €	15.363,29 €	18.595,61 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	- €	10.000,00 €	- €	10.000,00 €
<b>SKUPAJ BREZ DDV</b>	<b>2.350,00 €</b>	<b>132.526,38 €</b>	<b>563.121,52 €</b>	<b>697.997,90 €</b>
<b>DDV</b>	<b>517,00 €</b>	<b>28.352,81 €</b>	<b>123.886,73 €</b>	<b>152.756,54 €</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>2.867,00 €</b>	<b>160.879,19 €</b>	<b>687.008,25 €</b>	<b>850.754,44 €</b>

### 11.3 Analiza izvedljivosti investicijskega projekta

Načrtovani investicijski projekt je izvedljiv tako iz:

- **institucionalnega vidika:** Za izvedbo investicijskega projekta ni predvidena posebna organizacija. Investitor bo vodenje projekta zagotovil z lastnimi viri v okviru občinske uprave, saj že zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki ima izkušnje z izvedbo podobnih investicijskih projektov. Za izvedbo investicijskega projekta bo imenovana projektna skupina, ki bo nadzirala in spremljanja izvajanje projekta z vsebinskega in finančnega vidika, z vidika zastavljenega terminskega plana, kakor tudi z vidika ustrezno delujoče organiziranosti vseh vpletenih deležnikov. Investitor bo investicijski projekt izvajal tudi s pomočjo zunanjih sodelavcev (izdelava projektne in investicijske dokumentacije ter izvedba strokovnega nadzora gradnje). Za izvedbo investicijskega projekta se smiselno uporabljajo zakoni s področja graditve in urejanja prostora. Za investicijski projekt je bila izdelana vsa potrebna investicijska dokumentacija.
- **vidika tehnične izvedljivosti:** Izdelana je vsa potrebna tehnična in projektna dokumentacija, ki skladno z veljavnimi predpisi zagotavlja ustrezno projektno rešitev. Za projekt so pridobljena vsa potrebna soglasja in mnenja. Gradbeno dovoljenje za izvedbo investicijskega projekta ni potrebno. Za izvedbo del bo z javnim naročilom izbran ustrezno usposobljeni izvajalec, ki bo imel ustrezne reference z izvajanjem podobnih projektov. Za spremljanje izvajalca GOI del bo imenovan strokovni gradbeni nadzor, ki bo nadziral izvedbo GOI del in tako zagotavljal kvalitetno izvedbo del.
- **okoljskega vidika:** V skladu z Uredbo o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS št. 51/14, 57/15, 26/17, 105/20 in 44/22 – ZVO-2), za predmetni investicijski projekt ni potrebno izpeljati postopka presoje vplivov na okolje. Pri projektiranju, izvedbi in obratovanju bodo upoštevani vsi veljavni predpisi in standardi, ki urejajo varstvo okolja, tako da obravnavana investicija ne bo imela negativnih vplivov na okolje. Vplivi na okolje, ki bodo nastajali pri predmetnih delih ob izvajanju investicije, bodo časovno omejeni in bodo kot takšni sprejemljivi za okolje. Tehnološke rešitve so projektirane v skladu s pozitivno okoljsko zakonodajo in veljavnimi normativi in standardi. Izvedba del bo nadzirana s strani strokovnega nadzora, ki bo preverjal, da bo izvedba projekta potekala v skladu z okoljskimi omilitvenimi ukrepi. Investitor bo izdelal podporno dokumentacijo za presojo skladnosti z načeli DNHS ter presojo podnebne odpornosti za zgrajeno infrastrukturo.

### 11.4 Kazalniki in vrednotenje učinkov investicijskega projekta

Fizični in ekonomski kazalniki za spremljanje zastavljenih ciljev se bodo spremljali med izvajanjem investicijskega projekta, pa tudi po zaključku investicijskega projekta do zaključka obravnavane ekonomske dobe investicijskega projekta.

Tabela 11.3: Kazalniki spremljanja uresničevanja ciljev investicije

<b>Fizični kazalniki</b>	
Dolžina nove kolesarske in peš povezave v km	1,18
RCR64 Število potnikov, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	936
RCO58 Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo v km	1,18
<b>Finančni kazalniki</b>	
Vrednost investicijskega projekta v tekočih cenah z DDV v EUR	850.754,44
Finančna neto sedanja vrednost investicijskega projekta v EUR	-858.269,63
Finančna interna stopnja donosa investicijskega projekta v %	ni izračunljiva
Ekonomska neto sedanja vrednost investicijskega projekta v EUR	536.740,91
Ekonomska interna stopnja donosa investicijskega projekta v %	9,11 %

Ob zaključku projekta bo investitor izdelal končno poročilo o izvajanju investicijskega projekta, ki bo preverilo odmike pri izvedbi investicijskega projekta s planiranimi, ter uresničevanje zastavljenih fizičnih in ekonomskih kazalnikov. Končno poročilo bo tudi osnova za morebitno novelacijo investicijskega programa v primeru večjih odstopanj.

### 11.5 Sklep analize izvedljivosti

Iz izdelane dokumentacije in analize tveganj izhaja, da ni ovir za izvedbo investicijskega projekta. Projekt je izvedljiv tudi z vidika usposobljenosti vključenih kadrov, saj ti razpolagajo z ustreznimi strokovnimi znanji. Investicijski projekt ima natančno zastavljen časovni načrt izvedbe in upravljavsko strukturo, prav tako so rešena vsa ključna vprašanja pripravljalne faze. Izvedba projekta je možna v predvidenih časovnih rokih skladno z zastavljenim časovnim načrtom. Projekt je zato realno izvedljiv.

## 12 NAČRT FINANCIRANJA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

V tem poglavju 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) morajo biti predvideni viri financiranja predstavljeni v tekočih cenah. Ker je do zaključka projekta manj kot eno leto, preračun v tekoče cene ni bil izveden. Skladno z določili Uredbe (5. točka tretji odstavek 11. člena), so predvideni viri financiranja in dinamika financiranja v tekočih cenah enaki predvidenim virom financiranja in dinamiki financiranja v stalnih cenah.

Tabela 12.1: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta po planu oddaje zahtevkov (občinski proračun) – stalne cene = tekoče cene

Vir financiranja	2025	2026	2027	SKUPAJ	Delež
<b>Nepovratna sredstva EKP (80 % US)</b>	- €	- €	<b>645.810,34 €</b>	<b>645.810,34 €</b>	<b>75,91%</b>
Sredstva sklada ESSR (50 %)	- €	- €	322.905,17 €	322.905,17 €	37,96%
Sredstva proračuna RS (50 %)	- €	- €	322.905,17 €	322.905,17 €	37,95%
<b>Lastna sredstva - proračun MOK</b>	<b>2.867,00 €</b>	<b>160.879,19 €</b>	<b>41.197,91 €</b>	<b>204.944,10 €</b>	<b>24,09%</b>
Lastna sredstva MOK - upravičeni stroški	2.867,00 €	160.879,19 €	- 2.293,60 €	161.452,59 €	18,98%
Lastna sredstva MOK - neupravičeni stroški	- €	- €	43.491,51 €	43.491,51 €	5,11%
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.867,00 €</b>	<b>160.879,19 €</b>	<b>687.008,25 €</b>	<b>850.754,44 €</b>	<b>100,00%</b>

Predvideni znesek sofinanciranja, ki ga Mestna občina Koper pričakuje iz sredstev evropske kohezijske politike znaša 645.810,34 EUR. Mestna občina Koper bo za izvedbo investicijskega projekta zagotovila sredstva v višini 204.944,10 EUR.

Tabela 12.2: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta po planu oddaje zahtevkov za nepovratna sredstva (državni proračun) – stalne cene = tekoče cene

Vir financiranja	2025	2026	2027	SKUPAJ	Delež
<b>Nepovratna sredstva EKP (80 % US)</b>	- €	- €	<b>645.810,34 €</b>	<b>645.810,34 €</b>	<b>75,91%</b>
Sredstva sklada ESSR (50 %)	- €	- €	322.905,17 €	322.905,17 €	37,96%
Sredstva proračuna RS (50 %)	- €	- €	322.905,17 €	322.905,17 €	37,96%
<b>Lastna sredstva - proračun MOK</b>	<b>573,40 €</b>	<b>32.175,84 €</b>	<b>172.194,86 €</b>	<b>204.944,10 €</b>	<b>24,09%</b>
Lastna sredstva MOK - upravičeni stroški	573,40 €	32.175,84 €	128.703,35 €	161.452,59 €	18,98%
Lastna sredstva MOK - neupravičeni stroški	- €	- €	43.491,51 €	43.491,51 €	5,11%
<b>SKUPAJ</b>	<b>573,40 €</b>	<b>32.175,84 €</b>	<b>818.005,20 €</b>	<b>850.754,44 €</b>	<b>100,00%</b>

Mestna občina Koper bo zahtevke za nepovratna sredstva v celoti oddala v letu 2027.

Tabela 12.3: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta v primeru neodobrenega sofinanciranja – stalne cene = tekoče cene

Vir financiranja	2025	2026	2027	SKUPAJ	Delež
<b>Lastna sredstva - proračun MOK</b>	<b>2.867,00 €</b>	<b>160.879,19 €</b>	<b>687.008,25 €</b>	<b>850.754,44 €</b>	<b>100,00%</b>
Lastna sredstva MOK - upravičeni stroški	2.867,00 €	160.879,19 €	643.516,74 €	807.262,93 €	94,89%
Lastna sredstva MOK - neupravičeni stroški	- €	- €	43.491,51 €	43.491,51 €	5,11%
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.867,00 €</b>	<b>160.879,19 €</b>	<b>687.008,25 €</b>	<b>850.754,44 €</b>	<b>100,00%</b>

## **13 PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA TER DRUŽBENO EKONOMSKIH KORISTI PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI**

### **13.1 Ekonomska doba investicijskega projekta**

Dinamični kazalniki upravičenosti investicijskega projekta so izračunani za referenčno obdobje 30 let. Referenčno obdobje zajema tudi izvajanje operacije. Kot bazično leto smo upoštevali leto 2025. Ekonomsko dobo 30 let smo določili na podlagi tabele 2.1 »European Commission's reference periods by sector« v dokumentu Guide to CBA, ki za področje cestne infrastrukture določa referenčno obdobje od 25 do 30 let.

### **13.2 Projekcija prihodkov in odhodkov investicijskega projekta**

V izračunih smo upoštevali le neposredne prihodke in odhodke projekta po metodi prirasta, ki temelji na primerjavi stroškov v varianti »z investicijo« s stroški v varianti »brez investicije«, kar pomeni, da so v finančni analizi upoštevani le dodatno nastali prihodki in odhodki zaradi izvedbe projekta.

**Prihodki investicijskega projekta:** Ocenjujemo, da investicijski projekt ne bo ustvarjal nobenih prihodkov.

**Odhodki investicijskega projekta:** Investicijski projekt bo pri svojem poslovanju ustvarjal naslednje vrste odhodkov:

- investicijske stroške,
- operativne stroške obratovanja,
- stroške amortizacije.

**Investicijski stroški:** Stroški začetnih investicijskih vlaganj, ki nastajajo v času izvajanja investicijskega projekta. Podrobnejši opis investicijskih stroškov in dinamika njihovega nastajanja za izbrano varianto je predstavljen v poglavju 8 tega dokumenta.

**Operativni stroški obratovanja:** Operativne stroške v ekonomski dobi predstavljajo stroški čiščenja in vzdrževanja obravnavane infrastrukture. Te stroške smo ocenili v višini 4.253,77 EUR letno in vključujejo tudi strošek DDV.

**Amortizacija:** Odvisna je od metode amortiziranja, letnih amortizacijskih stopenj in amortizacijske osnove. Za potrebe izračuna stroškov amortizacije je bil upoštevan Pravilnik o načinu in stopnjah odpisa neopredmetenih sredstev in opredmetenih osnovnih sredstev (Uradni list RS, št. 45/05, 138/06, 120/07, 48/09, 112/09, 58/10, 108/13 in 100/15).

Tabela 13.1: Prikaz izračuna stroškov amortizacije in ponderirane življenjske dobe projekta

Struktura osnovnega sredstva po stalnih cenah z DDV	Amortizacijska osnova (v EUR z DDV)	Amort. stopnja v %	Letni znesek amortizacije v EUR	Življenjska doba v letih	Obračunana amortizacija v ekonomski dobi	Neodpisana vrednost projekta na dan 31.12.2055	Delež investicijskih stroškov	Ponderirana življenjska doba
GOI dela in oprema - pločnik in kolesarka	529.728,94	3,00	15.891,87	33,33	444.972,31	84.756,63	62,27%	20,8
GOI dela - komunalna infrastruktura	269.983,85	3,00	8.099,52	33,33	226.786,44	43.197,42	31,73%	10,6
Ostali stroški, ki povečujejo vrednost OS	51.041,64	3,00	1.531,25	33,33	42.874,98	8.166,66	6,00%	2,0
<b>SKUPAJ</b>	<b>850.754,44</b>		<b>25.522,63</b>		<b>714.633,73</b>	<b>136.120,71</b>	<b>100,00%</b>	<b>33</b>

Ponderirana življenjska doba investicijskega projekta, ki je osnova za določitev obdobja projekcije denarnih tokov in izračun preostale vrednosti projekta, je izračunana na način kot ga določa Evropska investicijska banka v dokumentu The Economic Appraisal of Investment Projects at the EI. Ponder je delež vrednosti posamezne vrste investicijskih izdatkov, ki ga pomnožimo s fizično življenjsko dobo posameznega osnovnega sredstva. Tako izračunane zneske seštejemo. Iz zgornje tabele je razvidno, da je ponderirana življenjska doba investicijskega projekta 33 let.

**Preostala vrednost investicijskega projekta:** Ker je življenjska doba investicijskega projekta daljša od upoštevane ekonomske dobe, smo v izračunih upoštevali preostalo vrednost investicijskega projekta. Preostalo vrednost investicijskega projekta smo določili z izračunom neto sedanje vrednosti denarnih tokov v preostalih letih trajanja projekta. Preostalo vrednost investicijskega projekta vključimo v izračun diskontiranega neto prihodka operacije, v kolikor investicijski projekt ustvarja pozitivne neto prihodke.

Tabela 13.2: Izračun preostale vrednosti naložbe

Izračun preostale vrednosti	Finančna analiza	Ekonomska analiza
Ekonomska doba projekta (v letih)	30	30
Implementacija projekta (v letih)	3	3
Število let obratovanja v ekonomski dobi	27	27
Ponderirana življenjska doba (v letih)	33	33
Število let za izračun diskontiranih neto prihodkov	6	6
Neto prihodki na letni ravni po zaključku ekonomske dobe	-4.253,77 €	73.574,14 €
Skupaj neto prihodki po zaključku ekonomske dobe	-25.522,63 €	441.444,82 €
Preostala vrednost naložbe - NSV prihodnjih denarnih tokov	0,00 €	385.685,69 €

V finančni analizi projekt ustvarja negativne neto prihodke zato preostala vrednost investicijskega projekta v okviru finančne analize ni vključena oz. znaša 0 EUR. V ekonomski analizi pa je preostala vrednost enaka vsoti letnih finančnih neto prihodkov projekta po koncu referenčnega obdobja, pomnoženih z vsakokratnimi diskontnimi faktorji v letih od konca referenčnega obdobja do konca ponderirane življenjske dobe. Preostala vrednost naložbe v okviru ekonomske analize znaša 385.685,69 EUR.

Tabela 13.3: Prikaz prihodkov in odhodkov investicijskega projekta v ekonomski dobi

Leto	PRIHODKI	ODHODKI			POSLOVNI IZID Z AMORT.	POSLOVNI IZID BREZ AMORT.
		prihodki	obrat. str.	amortiz.		
0	2025	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
1	2026	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
2	2027	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
3	2028	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
4	2029	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
5	2030	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
6	2031	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
7	2032	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
8	2033	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
9	2034	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
10	2035	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
11	2036	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
12	2037	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
13	2038	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
14	2039	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
15	2040	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
16	2041	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
17	2042	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
18	2043	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
19	2044	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
20	2045	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
21	2046	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
22	2047	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
23	2048	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
24	2049	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
25	2050	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
26	2051	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
27	2052	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
28	2053	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
29	2054	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
30	2055	0,00 €	4.253,77 €	25.522,63 €	29.776,41 €	-29.776,41 €
<b>SKUPAJ</b>	<b>0,00 €</b>	<b>119.105,62 €</b>	<b>714.633,73 €</b>	<b>833.739,35 €</b>	<b>-833.739,35 €</b>	<b>-119.105,62 €</b>

## 14 PRESOJA UPRAVIČENOSTI IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI Z IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE

Glavni namen tega poglavja je, da na temelju do sedaj obravnavanih podatkov in informacij o obstoječem stanju, tehnologiji, stroških in prihodkih obratovanja, zaposlenih in financiranju pripravimo finančno-tržno oceno investicijskega projekta. Upravičenost investicijskega projekta smo merili tako, da smo izračunali denarne tokove za finančno in ekonomsko analizo (CBA/ASK) investicijskega projekta ter zanje izračunali pripadajoče statične in dinamične kazalnike upravičenosti izvedbe le-tega. Pri analizi smo skušali ugotoviti, kakšne finančne in ekonomske rezultate bo prinesel investicijski projekt v ekonomski dobi.

Kot metodologija pri izdelavi finančne in ekonomske analize je bila uporabljena **Metoda diferenčnih vrednosti (inkrementalna metoda)**, kar pomeni, da projekt upošteva vse dejanske nastale stroške in ne stroške, ki so nastali že prej in posredno vplivajo na sam projekt (Metoda že nastalih stroškov). Hkrati je bila upoštevana **metoda diskontiranega denarnega toka**, za katero veljata dve poglavitni značilnosti:

- Upoštevani so le denarni tokovi, tj. dejanski znesek denarnih sredstev, ki je izplačan v okviru projekta oziroma, ki ga za projekt prejme investitor. Zato na primer računovodske postavke kot sta amortizacija in rezervacije, ki ne pomenijo denarnih odlivov, ne smejo biti vključene v analizo metode diskontiranega denarnega toka. Kadar pa je predlagani projekt podprt s podrobno analizo tveganj, so nepredvideni stroški lahko vključeni med upravičene stroške, vendar ne smejo biti višji od 10 % skupnih stroškov investicije (brez nepredvidenih stroškov).
- Pri združevanju (tj. seštevanju ali odštevanju) denarnih tokov, nastalih v različnih letih, je treba upoštevati vrednost denarja v posameznem obdobju. Zato je treba sedanjo vrednost prihodnjih denarnih tokov oceniti z diskontnim faktorjem, ki se v časovnem obdobju znižuje, njegovo vrednost pa določimo z izbiro diskontne stopnje (4%), ki jo uporabimo v analizi metode diskontiranega denarnega toka.

Pri analizi smo skušali ugotoviti, kakšne finančne in ekonomske rezultate bo prinesel investicijski projekt.

### 14.1 Finančna analiza investicijskega projekta

Namen finančne analize je izdelati napovedi denarnih tokov, da bi lahko izračunali stopnje donosnosti, zlasti finančno interno stopnjo donosnosti investicije ter pripadajoče finančne neto sedanje vrednosti.

Finančna analiza je izdelana na podlagi serije tabel, ki so predstavljene v nadaljevanju dokumenta, kjer so zbrani finančni tokovi investicije. Finančna vzdržnost investicijskega projekta, je ocenjena s preverjanjem, ali so skupni nediskontirani neto denarni tokovi v referenčnem obdobju pozitivni. Ti neto denarni tokovi vključujejo investicijske stroške, vse vire financiranja (nacionalne in sredstva EU) in neto prihodke.

V finančni analizi v nadaljevanju dokumenta so zajete predhodno predstavljene finančne postavke, ne zajema pa prikaza postavke amortizacija, ki je izločena iz nadaljnega prikaza finančne in ekonomske analize, saj v skladu z dokumentom »Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects (Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020)« iz decembra 2014 ne sodi med postavke, ki izkazujejo denarne odlive.

Kazalniki finančne analize so statični in dinamični. Statični kazalci oz. metode ne upoštevajo komponente časa in dajo samo prvo grobo presojo poslovnih rezultatov projekta. Dinamični kazalniki odpravljajo slabost statičnih metod, s tem ko upoštevajo različno časovno dinamiko vlaganja sredstev in donosov, upoštevajo pa tudi ekonomsko življenjsko dobo investicije. Vlaganja in donosi v različnih letih namreč niso med seboj neposredno primerljivi, temveč jih je treba predhodno preračunati na isti časovni trenutek.

**Doba vračanja investicijskih sredstev** je opredeljena kot čas, v katerem kumulativa neto donosov v času obratovanja investicije doseže vsoto investicijskih stroškov in ne sme biti daljša od ekonomske dobe projekta.

**Neto sedanja vrednost investicije (NSV)** je eno od najpogosteje uporabljenih meril za presojanje smiselnosti investicijskega projekta. Višina neto sedanje vrednosti je neposredno odvisna od uporabljene obrestne mere kot cene kapitala oziroma od uporabljenega pripadajočega diskontnega faktorja  $1+i$ , s katerim reduciramo bodoče finančne tokove na začetni trenutek.

**Interna stopnja donosa (ISD)** je tista diskontna stopnja, pri kateri je neto sedanja vrednost enaka 0.

**Relativna neto sedanja vrednost** je razmerje med neto sedanjo vrednostjo projekta in diskontiranimi investicijskimi stroški.

**Količnik relativne koristnosti** je razmerje med sedanjo vrednostjo vseh koristi projekta in sedanjo vrednostjo stroškov.

Finančna analiza je bila narejena na podlagi naslednjih predpostavk:

- Dinamični kazalniki upravičenosti investicijskega projekta so izračunani za referenčno obdobje 30 let. Referenčno obdobje zajema tudi izvajanje operacije. Kot bazično leto smo upoštevali leto 2025, ko so pričeli nastajati investicijski stroški.
- Investicijski projekt v okviru finančne analize ustvarja negativne neto prihodke, zato preostala vrednost ni vključena v izračun denarnih tokov investicijskega projekta.
- Finančna in ekonomska analiza sta izdelani kot enovit projekt (konsolidirana analiza) s stališča investitorja in upravljavca (v skladu z navodili Evropske komisije v priročniku za izdelavo Analize stroškov in koristi; december 2014; ter prilogo III, točko 2.2 Izvedbene uredbe komisije (EU) št. 2015/207 z dne 20.01.2015).
- Začetek rednega obratovanja je februar 2027, ko se bodo nova osnovna sredstva aktivirala in predala v uporabo.
- Investicijski stroški, stroški in prihodki iz obratovanja so prikazani v finančni analizi v stalnih cenah z DDV.

- Pri diskontiranju na sedanjo vrednost je bila uporabljena 4% diskontna stopnja (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)).

V nadaljevanju je predstavljen denarni tok finančne analize ter rezultati za izbrano varianto investicijskega projekta.

Tabela 14.1: Prikaz izračuna neto sedanje vrednosti investicijskega projekta

Leta	Investicija	Stroški obratovanja	Prihodki	Preostala vrednost	Neto prihodek	Diskontirani neto prihodki
0	2025	2.867,00	0,00	0,00	0,00	-2.867,00
1	2026	160.879,19	0,00	0,00	0,00	-160.879,19
2	2027	687.008,25	0,00	0,00	0,00	-687.008,25
3	2028		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
4	2029		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
5	2030		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
6	2031		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
7	2032		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
8	2033		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
9	2034		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
10	2035		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
11	2036		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
12	2037		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
13	2038		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
14	2039		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
15	2040		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
16	2041		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
17	2042		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
18	2043		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
19	2044		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
20	2045		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
21	2046		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
22	2047		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
23	2048		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
24	2049		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
25	2050		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
26	2051		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
27	2052		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
28	2053		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
29	2054		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
30	2055		4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
<b>SKUPAJ</b>	<b>850.754,44</b>	<b>119.105,62</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-969.860,06</b>	<b>-858.269,63</b>

Tabela 14.2: Prikaz vrednosti finančnih kazalnikov za izvedbo investicijskega projekta

Enostavna doba vračanja	se ne povrne	let
Neto sedanja vrednost (NSV)	-858.269,63	EUR
Interna stopnja donosa (IRR)	ni izračunljiva	%
Finančna relativna NSV	-1,08	EUR
Količnik relativne koristnosti	0,00	

Za obravnavani investicijski projekt ugotovljamo negativno finančna neto sedanja vrednost investicije v višini -858.269,63 EUR, kar pomeni, da diskontirani prihodki investicijskega projekta v ekonomski dobi ne pokrijejo diskontiranih stroškov projekta. Negativna oz. neizračunljiva je tudi finančna interna stopnja donosnosti. Ob pričakovanih prilivih iz finančnega toka izračun pokaže, da se investicija v ekonomski dobi projekta ne bo povrnila.

Tabela 14.3: Prikaz denarnega toka investicijskega projekta

LETA	SKUPAJ PRILIVI	PRIHODKI	PREOSTALA VREDNOST	VIRI FINANCIRANJA	SKUPAJ ODLIVI	VIRI FINANCIRANJA	OPERATIVNI STROŠKI	LIKVIDNOSTNI DENARNI TOK	
0	2025	2.867,00	0,00	0,00	2.867,00	2.867,00	2.867,00	0,00	0,00
1	2026	160.879,19	0,00	0,00	160.879,19	160.879,19	160.879,19	0,00	0,00
2	2027	687.008,25	0,00	0,00	687.008,25	687.008,25	687.008,25	0,00	0,00
3	2028	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
4	2029	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
5	2030	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
6	2031	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
7	2032	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
8	2033	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
9	2034	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
10	2035	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
11	2036	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
12	2037	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
13	2038	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
14	2039	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
15	2040	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
16	2041	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
17	2042	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
18	2043	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
19	2044	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
20	2045	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
21	2046	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
22	2047	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
23	2048	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
24	2049	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
25	2050	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
26	2051	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
27	2052	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
28	2053	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
29	2054	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
30	2055	0,00	0,00	0,00	0,00	4.253,77	0,00	4.253,77	-4.253,77
<b>SKUPAJ</b>		<b>850.754,44</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>850.754,44</b>	<b>969.860,06</b>	<b>850.754,44</b>	<b>119.105,62</b>	<b>-119.105,62</b>

V zgornji tabeli je predstavljen denarni tok investicijskega projekta. Iz tabele je razvidno, da se investicijski projekt oz. operacija po zaključku ne pokriva z doseženimi prihodki projekta, kar je razumljivo saj gre za investicijo v javno infrastrukturo, katere namen ni ustvarjanje dobička.

### 14.1.1 Sklep finančne analize investicijskega projekta

Izračunani kazalniki upravičenosti projekta so pokazali, da je obravnavani projekt na podlagi finančne analize finančno nerentabilen in s tem tudi neupravičen za izvedbo, zato ga posledično upravičujemo na podlagi širših družbeno-ekonomskih koristi oziroma z izvedbo ekonomske analize stroškov in koristi. Investicijski projekt predstavlja vlaganja v javno infrastrukturo in ga zato ne moremo primerjati s tržnimi kazalniki upravičenosti izvedbe projektov.

## 14.2 Ekonomska analiza investicijskega projekta

Analiza stroškov in koristi je temeljno orodje za ocenjevanje ekonomskih koristi projektov. Potrebno je oceniti vse vplive, tj. finančne, ekonomske in družbene, vpliv na okolje, itd. Cilj analize stroškov in koristi je opredeliti in ovrednotiti (tj. pripisati vrednosti v denarnih enotah) vse morebitne vplive, saj so na ta način določeni stroški in koristi projekta. Rezultat analize stroškov in koristi je izračunana celota (neto koristi), po finančnem delu pa je ugotovitve potrebno okrepiti s sklepi, ali je projekt zaželen in se ga splača izvesti.

Skladno z navodili organa upravljanja se ne glede na vir sofinanciranja v obdobju 2021–2027 kot splošna diskontna stopnja uporablja 4 % (tako pri finančni kot pri ekonomski analizi).

Ekonomska analiza je izdelana iz širšega družbenega vidika in poleg finančnih kazalcev zajema tudi ostale parametre, kot so vplivi na okolje, varnost, zdravje in podobno, pri čemer ocenjujemo posredne učinke tudi na širšo družbo. Vsi ti kazalci imajo skupno to, da jih je težko denarno ovrednotiti.

Izvedba investicijskega projekta prinaša tudi veliko družbeno-ekonomskih koristi, ki jih ne moremo denarno ovrednotiti:

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev Mestne občine Koper,
- razvoj trajnostne urbane mobilnosti in izboljšanje kakovosti zraka,
- zagotavljanje večje prometne varnosti kolesarjev in pešcev ter ostalih udeležencev v prometu,
- vzpodbujanje dnevne trajnostne mobilnosti (v službo, trgovino, šolo,...)
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,
- omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti prebivalstva in s tem pozitivni vpliv na zdravje,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema,
- izboljšanje primestnih kolesarskih povezav.

Predpostavke ekonomske analize:

- izhodišče ekonomske analize investicijskega projekta predstavljajo denarni tokovi iz finančne analize,
- ekonomska doba projekta je od leta 2025 do leta 2055,
- ekonomska diskontna stopnja je 4 % (Skladno z navodili organa upravljanja),
- ekonomski stroški kapitala in stroški obratovanja so v ekonomski analizi upoštevani brez DDV in s popravkom tržnih cen,

- v ekonomski analizi so upoštevane in ovrednotene družbeno-ekonomske koristi investicijskega projekta.

#### 14.2.1 Družbeno-ekonomske koristi investicijskega projekta

Družbeno-ekonomske koristi investicijskega projekta so ovrednotene kot:

- zmanjšanje stroškov za zdravljenje,
- multiplikatorski učinek.

**Zmanjšanje stroškov za zdravljenje:** Zaradi izboljšane varnosti kolesarjev in pešcev je predvideno, da se bo zmanjšalo število prometnih nesreč, v katere so vpleteni kolesarji in pešci. Prav tako bo imelo zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov v okolje pozitiven vpliv na zdravje prebivalcev nasploh. Posledično pozitiven vpliv na zdravje pomeni zmanjšanje izgube produktivnih dni (manj bolniških odsotnosti) ter zmanjšanje stroškov zdravljenja. Ta korist je ocenjena na skupno 26.015,57 EUR letno.

**Multiplikatorski učinek:** Ocenili smo, da bo na področju gospodarskih učinkov nastal multiplikatorski učinek kot posledica investicijskih vlaganj. Predpostavili smo, da bo multiplikatorski učinek znašal 6 % od vrednosti investicijskega projekta.

#### 14.2.2 Določitev konverzijskih faktorjev

Tržne cene vsebujejo tudi davke in prispevke ter nekatera transferna plačila, ki lahko vplivajo na relativne cene. Cilj pretvorbe tržnih cen v obračunske cene (popravek cen) je določitev davčnih popravkov. Konverzijski faktorji so določeni na naslednji način:

- **investicijski stroški:** Za preračun investicijskih stroškov smo uporabili konverzijski faktor 0,92. Ocenjujemo, da struktura investicije vključuje 80 % stroškov materiala in 20 % stroškov delovne sile. V stroških delovne sile je ocenjenih 40 % davkov in prispevkov.
- **ostanek vrednosti:** Za ostanek vrednosti smo uporabili konverzijski faktor 0,90.
- **operativni stroški:** Operativni stroški so v ekonomski analizi upoštevani brez DDV.

V nadaljevanju je v tabeli prikazan ekonomski denarni tok na podlagi analize stroškov in koristi investicijskega projekta.

Tabela 14.4: Ekonomska analiza investicijskega projekta

Leta	Investicijski stroški	Operativni stroški	SKUPAJ ODLIVI	PRIHODKI	Zunanje eksternalije	Preostala vrednost naložbe	SKUPNE KORISTI	Neto denarni tok	DISKONT. NETO DENARNI TOK
kor. faktor	0,92					0,90			
0	2025	2.162,00	0,00	<b>2.162,00</b>	0,00	0,00	<b>0,00</b>	-2.162,00	<b>-2.162,00</b>
1	2026	121.924,27	0,00	<b>121.924,27</b>	0,00	0,00	<b>0,00</b>	-121.924,27	<b>-117.234,88</b>
2	2027	632.047,59	0,00	<b>632.047,59</b>	0,00	0,00	<b>0,00</b>	-632.047,59	<b>-584.363,53</b>
3	2028	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>65.407,14</b>
4	2029	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>62.891,48</b>
5	2030	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>60.472,58</b>
6	2031	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>58.146,71</b>
7	2032	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>55.910,30</b>
8	2033	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>53.759,90</b>
9	2034	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>51.692,21</b>
10	2035	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>49.704,05</b>
11	2036	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>47.792,36</b>
12	2037	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>45.954,19</b>
13	2038	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>44.186,72</b>
14	2039	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>42.487,23</b>
15	2040	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>40.853,11</b>
16	2041	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>39.281,83</b>
17	2042	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>37.770,99</b>
18	2043	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>36.318,26</b>
19	2044	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>34.921,41</b>
20	2045	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>33.578,28</b>
21	2046	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>32.286,80</b>
22	2047	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>31.045,00</b>
23	2048	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>29.850,96</b>
24	2049	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>28.702,85</b>
25	2050	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>27.598,89</b>
26	2051	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>26.537,40</b>
27	2052	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>25.516,73</b>
28	2053	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>24.535,32</b>
29	2054	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>77.060,83</b>	73.574,14	<b>23.591,65</b>
30	2055	0,00	3.486,70	<b>3.486,70</b>	0,00	77.060,83	<b>424.177,96</b>	420.691,26	<b>129.706,97</b>
	<b>SKUPAJ</b>	<b>756.133,86</b>	<b>97.627,56</b>	<b>853.761,42</b>	<b>0,00</b>	<b>2.157.703,37</b>	<b>347.117,12</b>	<b>2.504.820,49</b>	<b>1.651.059,07</b>

Tabela 14.5: Prikaz vrednosti ekonomskih kazalnikov investicijskega projekta

Enostavna doba vračanja	10,28	let
Neto sedanja vrednost (NSV)	536.740,91	EUR
Interna stopnja donosa (IRR)	9,11	%
Finančna relativna NSV	0,76	EUR
Količnik relativne koristnosti	1,85	

Ekonomska neto sedanja vrednost za izbrano varianto je pozitivna in znaša 536.740,91 EUR, kar pomeni, da je družba v boljšem položaju, če se investicija izvede, saj ob danih predpostavkah koristi presegajo stroške. Ekonomska interna stopnja donosa je 9,11 %, kar pomeni, da je vlaganje v takšno investicijo smiselno, saj bi takšne učinke kapitala dosegli pri obrestni meri 9,11 %. Enostavna doba vračanja naložbe znaša 10,28 let.

### 14.2.3 Sklep ekonomske analize investicijskega projekta

Na podlagi izračunanih ekonomskih kazalnikov in vseh naštetih stroškov in koristi lahko v splošnem zaključimo, da bo imel investicijski projekt pozitivne učinke tako na neposredne in posredne uporabnike, širšo javnost ter na blažitev podnebnih sprememb ter ohranjanje okolja in biotske raznovrstnosti. Rezultati ekonomske analize so pokazali, da je investicijski projekt rentabilen in primeren za izvedbo, kar potrjujejo tudi izračunani ekonomski kazalniki.

**14.3 Izračun finančne vrzeli**

Tabela 14.6: Izračun finančne vrzeli - nediskontirane vrednosti

VREDNOSTI V <b>STALNIH</b> CENAH (v EUR)						
Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
0	2025	2.867,00	0,00	0,00	0,00	-2.867,00
1	2026	160.879,19	0,00	0,00		-160.879,19
2	2027	687.008,25	0,00	0,00		-687.008,25
3	2028	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
4	2029	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
5	2030	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
6	2031	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
7	2032	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
8	2033	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
9	2034	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
10	2035	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
11	2036	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
12	2037	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
13	2038	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
14	2039	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
15	2040	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
16	2041	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
17	2042	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
18	2043	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
19	2044	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
20	2045	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
21	2046	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
22	2047	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
23	2048	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
24	2049	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
25	2050	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
26	2051	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
27	2052	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
28	2053	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
29	2054	0,00	4.253,77	0,00		-4.253,77
30	2055	0,00	4.253,77	0,00	0,00	-4.253,77
	Skupaj	850.754,44	119.105,62	0,00	0,00	-969.860,06

Tabela 14.7: Izračun finančne vrzeli - diskontirane vrednosti

DISKONTIRANE VREDNOSTI (v EUR)						4%
Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2025	2.867,00	0,00	0,00		-2.867,00
1	2026	154.691,52	0,00	0,00		-154.691,52
2	2027	635.177,75	0,00	0,00		-635.177,75
3	2028	0,00	3.781,59	0,00		-3.781,59
4	2029	0,00	3.636,14	0,00		-3.636,14
5	2030	0,00	3.496,29	0,00		-3.496,29
6	2031	0,00	3.361,82	0,00		-3.361,82
7	2032	0,00	3.232,52	0,00		-3.232,52
8	2033	0,00	3.108,19	0,00		-3.108,19
9	2034	0,00	2.988,64	0,00		-2.988,64
10	2035	0,00	2.873,70	0,00		-2.873,70
11	2036	0,00	2.763,17	0,00		-2.763,17
12	2037	0,00	2.656,89	0,00		-2.656,89
13	2038	0,00	2.554,71	0,00		-2.554,71
14	2039	0,00	2.456,45	0,00		-2.456,45
15	2040	0,00	2.361,97	0,00		-2.361,97
16	2041	0,00	2.271,12	0,00		-2.271,12
17	2042	0,00	2.183,77	0,00		-2.183,77
18	2043	0,00	2.099,78	0,00		-2.099,78
19	2044	0,00	2.019,02	0,00		-2.019,02
20	2045	0,00	1.941,37	0,00		-1.941,37
21	2046	0,00	1.866,70	0,00		-1.866,70
22	2047	0,00	1.794,90	0,00		-1.794,90
23	2048	0,00	1.725,87	0,00		-1.725,87
24	2049	0,00	1.659,49	0,00		-1.659,49
25	2050	0,00	1.595,66	0,00		-1.595,66
26	2051	0,00	1.534,29	0,00		-1.534,29
27	2052	0,00	1.475,28	0,00		-1.475,28
28	2053	0,00	1.418,54	0,00		-1.418,54
29	2054	0,00	1.363,98	0,00		-1.363,98
30	2055	0,00	1.311,52	0,00	0,00	-1.311,52
	Skupaj	792.736,27	65.533,35	0,00	0,00	-858.269,63

	v EUR
Skupni investicijski stroški (nediskontirani)	850.754,44
Od tega upravičeni stroški (EC) - v tekočih cenah	807.262,92
Diskontirani investicijski stroški (DIC)	792.736,27
Diskontirani neto prihodki (DNR)	-65.533,35

	če je DNR>0:	če je DNR<0:
1a) Najvišji upravičeni izdatki (EE=DIC-DNR):	792.736,27	792.736,27
1b) Finančna vrzel (R=EE/DIC):	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
2) Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R):	807.262,93	807.262,93
3a) Najvišja stopnja sofinanciranja EU (CRpa):	80%	80%
<b>3b) Izračun najvišjega zneska EU:</b>	<b>645.810,34</b>	<b>645.810,34</b>

Investicijski projekt ne bo ustvarjal prihodkov in je upravičen do sofinanciranja v višini 80 % upravičenih stroškov.

## 15 ANALIZA TVEGANJ IN OBČUTLJIVOSTI

### 15.1 Analiza tveganj

Izvedba investicijskih projektov je izpostavljena različnim tveganjem. Ta je posledica dejstva, da je njihova izvedba vezana na prihodnost, ki je negotova. Za uspešno izvedbo investicijskih projektov je nujno, da investitor obvladuje projektna, splošna in druga tveganja, povezana z izvedbo investicijskih projektov. Tveganja je potrebno najprej prepoznati, oceniti njihovo verjetnost in vpliv na cilje projekta ter sprejeti ukrepe za preprečevanje oz. zmanjšanje negativnih posledic uresničitve tveganj.

Analiza tveganja je ocenjevanje verjetnosti, da s projektom ne bo pričakovanih učinkov. Če je mogoče to verjetnost številčno izraziti se imenuje stopnja tveganja. Analiza zajema ovrednotenje projektnih (tveganje razvoja projekta, tveganje izvedbe in obratovanja projekta) in splošnih tveganj (politična, narodnogospodarska, družbeno-kulturna in druga tveganja). Obvladovanju tveganj je potrebno posvetiti posebno pozornost. V nadaljevanju je izdelana kvalitativna analiza tveganj, v kateri so predstavljena tveganja, povezana z izvedbo investicijskega projekta, ki so ocenjena s stopnjo tveganja od 1 do 3 (1 = nizko tveganje, 2 = srednje tveganje, 3 = visoko tveganje).

Tabela 15.1: Prikaz projektnih tveganj

SPLOŠNA TVEGANJA				
	Vrsta tveganja	Glavne posledice tveganj	Ukrepi za zmanjšanje tveganj	Stopnja tveganja
Tveganje št. 1:	Politično tveganje	Morebitne politične spremembe na lokalni in državni ravni imajo za posledico zamik pri začetku izvedbe projekta, podaljšanje roka izvedbe projekta, zastoj pri izvedbi projekta, nezmožnost izvedbe projekta.	Preveritev politične podpore investicijskemu projektu v občinskem svetu in tudi širše, če je to potrebno, preveritev politik EU na področju izvajanja investicijskih projektov, preveritev strateških usmeritev države.	1 (nizka)
Tveganje št. 2:	Pravno tveganje	Sprememba zakonodaje ima za posledico neuskkljenost dokumentacije in posledično investicijskega projekta z veljavno zakonodajo. Projekt je potrebno na novo zastaviti, spremeniti. Zaradi uskladitev pride do podaljšanja roka izvedbe projekta, zastoja, v najslabšem primeru pa tudi do ustavitve projekta.	Sprotno preverjanje relevantne zakonodaje s področja, ki zadeva izvedbo investicijskega projekta, angažiranje strokovnih pripravljavcev dokumentacije, ki imajo ustrezne izkušnje s pripravo dokumentacije, preverjanje izdelane dokumentacije in preverjanje skladnosti investicijskega projekta z relevantno zakonodajo.	1 (nizka)
Tveganje št. 3:	Tveganje javnega interesa	Odklonilno javno mnenje ima za posledico podaljšanje roka izvedbe projekta, zastoj projekta, v skrajnem primeru zaustavitev projekta.	Preveritev strateških usmeritev države, vključevanje javnosti, upoštevanje zahtev oz. priporočil ter ustrezno informiranje javnosti glede izvedbe projekta, predvsem v fazi priprave projekta.	1 (nizka)
TVEGANJA RAZVOJA PROJEKTA				
	Vrsta tveganja	Glavne posledice tveganj	Ukrepi za zmanjšanje tveganj	Stopnja tveganja
Tveganje št. 4:	Vodstveno in kadrovsko tveganje	Imenovanje neustreznega vodje projekta ter neustrezna sestava projektne skupine ima lahko za posledico, sprejemanje napačnih odločitev, nejasno delegirane naloge, nejasno opredeljene odgovornosti in pristojnosti udeležencev na projektu, neustrezno spremljanje projekta. Zaradi navedenega lahko pride do zamika pri izvedbi projekta in slabe izvedbe projekta. Nastali problemi pa se bodo reševali na daljše časovno obdobje.	Imenovanje izkušenega in strokovno usposobljenega odgovornega vodje za izvedbo celotnega projekta, ki ni preobremenjen z drugimi nalogami in ki že ima izkušnje z izvedbo podobnih projektov. V projektno skupino je potrebno imenovati ustrezne člane, ki s svojo strokovnostjo zagotovijo redno spremljanje projekta, s finančnega, tehničnega, pravnega in organizacijskega vidika. Po potrebi zagotoviti sodelovanje zunanjih svetovalcev.	1 (nizka)

NIP »Kolesarska steza s pločnikom Škocjan - Bertoki«

<b>Tveganje št. 5:</b>	<b>Tveganje zaradi nekalitetno izdelane dokumentacije</b>	Nekvalitetna in prepozno izdelana projektna in investicijska dokumentacija, dokumentacija s področja varstva okolja, tehnična dokumentacija in druga potrebna dokumentacija za izpeljavo projekta ima za posledico zamik v časovni izvedbi projekta ter nezmožnost prijave na razpise za črpanje finančnih sredstev, v skrajnem primeru tudi nezmožnost realizacije investicijskega projekta.	Sklenitev pogodbe z zanesljivim izdelovalcem projektne dokumentacije, investicijske dokumentacije in druge potrebne dokumentacije, sprotno preverjanje pogojev za prijavo na javni razpis za pridobitev sofinancerskih sredstev. Spremljanje terminskih rokov za izdelavo in potrditev posamezne vrste dokumentacije, pregled pripravljene dokumentacije.	<b>2 (srednja)</b>
<b>Tveganje št. 6:</b>	<b>Tveganje zamude pri administrativnih in upravnih postopkih</b>	Nepravočasna potrditev investicijske dokumentacije, prepozno izvedeni administrativni postopki, prepozno pridobljena soglasja npr. gradbeno dovoljenje ali druga potrebna soglasja, ki izhajajo iz prostorskih aktov, okoljevarstveno soglasje, pomenijo zamik v izvedbi investicijskega projekta, v skrajnem primeru tudi nezmožnost realizacije projekta.	Imenovanje izkušene in strokovno usposobljene projektne skupine z ustreznim vodenjem in upravljanjem, pravočasna obravnava investicijskega projekta s strani upravičenih služb. Pravočasna oddaja vlog za pridobitev dovoljenj in soglasij. Aktivno spremljanje in sodelovanje pri postopkih za pridobitev potrebnih soglasij in dovoljenj.	<b>1 (nizka)</b>
<b>TVEGANJA V ČASU IZVEDBE PROJEKTA</b>				
	Vrsta tveganja	<i>Glavne posledice tveganj</i>	<i>Ukrepi za zmanjšanje tveganj</i>	<i>Stopnja tveganja</i>
<b>Tveganje št. 7:</b>	<b>Tveganje izvedbe projekta</b>	Zamiki pri oddaji JN, sprejemanju ustreznih občinskih sklepov ter oddaji del, izbor neustreznega izvajalca glede na zahtevnost del in glede na njegovo finančno stabilnost. Zamik pri prevzemu izvedenih del zaradi slabo izvedenih del in odprave napak. Zamude pri pridobivanju dovoljenj (npr. uporabno dovoljenje,...), nezmožnost vzpostavitve načrtovanih dejavnosti v stavbi, dodatni stroški po zaključku vseh del.	Imenovanje izkušenega in strokovno usposobljenega odgovornega vodje za izvedbo celotnega projekta, imenovanje projektne skupine, ki skrbi za stalen nadzor nad izvedbo projekta, izbor ustreznega izvajalca, garancija za dobro izvedbo del, ustreznost pogodbe z izvajalcem, nadzor nad gradnjo, določitev kazni za zamudo pri izvedbi, izvedba kvantitativnega in kvalitativnega pregleda izvedenih del, poziv za odpravo napak.	<b>2 (srednja)</b>
<b>Tveganje št. 8:</b>	<b>Finančno tveganje</b>	Zaradi napačne ocene vrednosti investicijskega projekta oz. spremembe vrednosti investicijskega projekta zaradi dodatnih del v času izvajanja, je potrebno zagotoviti dodatna finančna sredstva, Zagotovitev dodatnih sredstev zaradi pokrivanja zamudnih obresti, ali zaradi izpada predvidenih virov.	Izdelava natančne ocene vrednosti investicijskega projekta v izdelani dokumentaciji, zaprta finančna konstrukcija investicijskega projekta pred začetkom izvedbe, pravočasno vlaganje zahtevkov za izplačilo, stalen nadzor izvedenih del in sprotno vrednotenje in potrjevanje stroškov.	<b>1 (nizka)</b>
<b>TVEGANJA V ČASU OBRATOVANJA PROJEKTA</b>				
	Vrsta tveganja	<i>Glavne posledice tveganj</i>	<i>Ukrepi za zmanjšanje tveganj</i>	<i>Stopnja tveganja</i>
<b>Tveganje št. 9:</b>	<b>Poslovno tveganje</b>	Neizpolnjevanje standardov za opravljanje dejavnosti, nizko povpraševanje, neustrezna cena storitev, upad prihodkov, visoki stroški tekočega obratovanja in vzdrževanja, nedoseganje načrtovanih družbenih koristi.	Upoštevanje standardov kakovosti pri izvedbi investicijskega projekta, kakor tudi v fazi obratovanja, ozaveščanje uporabnikov, ustrezno planiranje prihodkov in stroškov projekta v fazi obratovanja, nadziranje tekočih stroškov obratovanja.	<b>2 (srednja)</b>
<b>Tveganje št. 10:</b>	<b>Okoljsko tveganje</b>	Poslabšanje kakovosti okolja, povečanje obremenitev okolja, nedoseganje standardov na področju varstva okolja v primeru spremembe zakonodaje. Nastanek stroškov za doseganje standardov varstva okolja oz. morebitnih stroškov za odpravo okoljskih škod.	Upoštevanje okoljskih standardov in zakonodaje v fazi načrtovanja projekta, kot tudi v vseh fazah izvedbe investicijskega projekta, kakor tudi v fazi obratovanja investicijskega projekta. Pridobitev potrebnih okoljevarstvenih dovoljenj, izvedba potrebnih meritev.	<b>1 (nizka)</b>

Tveganja pri izvedbi projekta sicer obstajajo, vendar ne ogrožajo izvedbe projekta saj so bili in bodo sprejeti ustrezni ukrepi za odpravo tveganj. Rezultati kvalitativne analize so pokazali, da je večina tveganj ocenjena z nizko ali srednjo stopnjo tveganja, kar pomeni, da projekt ne zahteva dodatnih ukrepov za znižanje tveganj. Zaključimo lahko, da projekt tako v fazi priprave kot tudi v fazah izvedbe in obratovanja ne predstavlja visokega tveganja.

## 15.2 Analiza občutljivosti

Analiza občutljivosti je namenjena identifikaciji ključnih spremenljivk in njihovega potencialnega vpliva na spremembo kazalnikov donosnosti, ki smo jih izračunali v finančni analizi. Ocenjujemo, da so pri izvedbi investicije in njenem obratovanju prisotni naslednji potencialni kritični faktorji (spremenljivke):

- sprememba investicijske vrednosti,
- sprememba operativnih stroškov investicije,
- sprememba prihodkov investicije.

Analizo občutljivosti smo izvedli tako, da smo ključne spremenljivke projekta spreminjali za +1% in -1%, nato pa merili učinke teh sprememb na dinamične finančne in ekonomske kazalnike upravičenosti projekta. Spremenljivke smo spreminjali posamično in pri tem ohranili vse ostale spremenljivke projekta nespremenjene.

V priročniku za izdelavo analize stroškov in koristi (december 2014), ki ga je izdala Evropska komisija, je navedeno, da so kot kritične spremenljivke obravnavane tiste, katerih 1% sprememba ima za posledico 1% spremembo na neto sedanje vrednosti in interne stopnje donosa, ki smo ju izračunali v okviru finančne in ekonomske analize.

Tabela 15.2: Analiza občutljivosti finančne neto sedanje vrednosti in finančne interne stopnje donosa na spremembo ključnih spremenljivk

FINANČNA ANALIZA						
NETO SEDANJA VREDNOST						
KLJUČNE SPREMENLJIVKE	Osnovni scenarij	+1%	% spremembe	-1%	% spremembe	OCENA SPREMENLJIVKE
INVESTICIJSKA VLAGANJA	-858.270	<b>-866.197</b>	0,92%	<b>-850.342</b>	-0,92%	ni kritična
PRIHODKI IZ OBRATOVANJA	-858.270	<b>-858.270</b>	0,00%	<b>-858.270</b>	0,00%	ni kritična
ODHODKI IZ OBRATOVANJA	-858.270	<b>-858.925</b>	0,08%	<b>-857.614</b>	-0,08%	ni kritična
INTERNA STOPNJA DONOSA						
KLJUČNE SPREMENLJIVKE	Osnovni scenarij	+1%	% spremembe	-1%	% spremembe	OCENA SPREMENLJIVKE
INVESTICIJSKA VLAGANJA	/	/	/	/	/	/
PRIHODKI IZ OBRATOVANJA	/	/	/	/	/	/
ODHODKI IZ OBRATOVANJA	/	/	/	/	/	/

Tabela 15.3: Analiza občutljivosti ekonomske neto sedanje vrednosti in ekonomske interne stopnje donosa na spremembo ključnih spremenljivk

EKONOMSKA ANALIZA						
NETO SEDANJA VREDNOST						
KLJUČNE SPREMENLJIVKE	Osnovni scenarij	1%	% spremembe	-1%	% spremembe	OCENA SPREMENLJIVKE
INVESTICIJSKA VLAGANJA	536.741	<b>530.337</b>	-1,19%	<b>543.145</b>	1,19%	kritična
PRIHODKI IZ OBRATOVANJA	536.741	<b>546.636</b>	1,84%	<b>526.846</b>	-1,84%	kritična
ODHODKI IZ OBRATOVANJA	536.741	<b>536.204</b>	-0,10%	<b>537.278</b>	0,10%	ni kritična
INTERNA STOPNJA DONOSA						
KLJUČNE SPREMENLJIVKE	Osnovni scenarij	1%	% spremembe	-1%	% spremembe	OCENA SPREMENLJIVKE
INVESTICIJSKA VLAGANJA	9,11%	<b>9,01%</b>	-1,07%	<b>9,21%</b>	1,09%	kritična
PRIHODKI IZ OBRATOVANJA	9,11%	<b>9,19%</b>	0,88%	<b>9,03%</b>	-0,88%	ni kritična
ODHODKI IZ OBRATOVANJA	9,11%	<b>9,10%</b>	-0,05%	<b>9,11%</b>	0,05%	ni kritična

Iz tabele št. 15.2 je razvidno, da nobena izmed obravnavanih spremenljivk nima kritičnega vpliva na finančno neto sedanjo vrednost. Analize za finančno interno stopnjo donosa, ni bilo mogoče opraviti, saj ta v okviru finančne analize ni bila izračunljiva.

Iz tabele št. 15.3 je razvidno, da imata spremenljivki investicijski stroški in prihodki kritičen vpliv na ekonomsko neto sedanjo vrednost. Odhodki iz obratovanja nimajo kritičnega vpliva na ekonomsko neto sedanjo vrednost. Investicijski stroški so kritična spremenljivka pri izračunu ekonomske interne stopnje donosa. Ostali dve spremenljivki nimata kritičnega vpliva na ekonomsko interno stopnjo donosa.

Ugotavljamo, da v analizi upoštevane investicijske vrednosti bistveno ne spreminjajo ne finančnih kazalnikov kot tudi ne ekonomskih kazalnikov upravičenosti izvedbe investicijskega projekta. Kritičnim spremenljivkam je potrebno posvetiti v času njihovega nastajanja posebno pozornost oziroma uvesti ukrepe, ki bodo lahko preprečili to spremembo.

## 16 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Analiza obstoječega stanja je pokazala potrebo po izvedbi projekta pod varianto »z investicijo«. Glede na lokacijo območja v neposredni bližini mesta in ob ugodnih terenskih pogojih je smiselno vzpostaviti prometno infrastrukturo in ureditve za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, to je uporabe javnega potniškega prometa, kolesarjenja in hoje. S tem bi neposredno izboljšali pogoje bivanja na območju, prometno varnost ter omilili trend povečevanja avtomobilskega prometa. Obravnavani odsek se bo povezal na že urejene kolesarske povezave v mestu.

Osnovni namen investicijskega projekta je zagotavljanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za kolesarjenje in pešačenje, kot pomembni obliki trajnostne mobilnosti. Izvedba investicijskega projekta bo prispevala k večji prometni varnosti kolesarjev in pešcev, zmanjševanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanju trajnostne mobilnosti in uporabe koles za dnevno mobilnost, kot alternative avtomobilskim prevozom ter vzpodbujanje javnega potniškega prometa. Posredni učinki investicije so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje. Investicija zasleduje prednostni cilj zapisan v OCPS MOK: Zmanjšanje vseh prometnih nesreč s pešci in kolesarji v petletnem drsnem obdobju.

Glavni cilj investicijskega projekta je ureditev enostranskega pločnika ob vozišču regionalne ceste R3-741 odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), pododsek od Arjola do Škocjana v dolžini 1,180 km (od km 1+200 m do km 2+380 m). Skupna širina pločnika znaša 3,50 – 3,70 m in se uredi kot nerazmejena površina za pešce in kolesarje.

Predhodno izdelana investicijska dokumentacija je obravnavala sledeči varianti izvedbe investicijskega projekta:

<b>1.</b>	<b>VARIANTA 0</b>	Izhodiščna varianta ali varianta brez investicije (ohranitev obstoječega stanja).
<b>2.</b>	<b>VARIANTA 1</b>	Izvedba investicijskega projekta – ureditev kolesarske steze in pločnika ob regionalni cesti Bertoki - Koper Škocjan.

Kot optimalna varianta se je izkazala Varianta 1 »z investicijo«, ki predvideva izvedbo investicijskega projekta.

Ocenjena vrednost investicije znaša 697.997,90 EUR brez DDV oz. 850.754,44 EUR z vključenim neodbitnim DDV. Finančno konstrukcijo predvidene investicije predstavljajo lastna finančna sredstva Mestne občine Koper, ki bo za izvedbo investicijskega projekta v tekočih cenah zagotovila 204.944,10 EUR ter nepovratna sredstva evropske kohezijske politike, v višini 645.810,34 EUR.

Za investicijski projekt je izdelan podroben časovni načrt. Predvideno je, da se bodo GOI dela izvajala od avgusta 2026 pa do marca 2027. Zaključek vseh aktivnosti na projektu je predviden v aprilu 2027. Analiza izvedljivosti investicijskega projekta je pokazala, da je ta realno zastavljen in da ni ovir za njegovo izvedbo.

Tabela 16.1: Zbirni prikaz finančnih in ekonomskih kazalnikov investicije

FINANČNA ANALIZA	
Enostavna doba vračanja v letih	se ne povrne
Finančna neto sedanja vrednost (FNPV) v EUR	-858.269,63
Finančna interna stopnja donosa (FIRR) %	/
Finančna relativna neto sedanja vrednost (FRNPV) v EUR	-1,08
Količnik relativne koristnosti	0,00
EKONOMSKA ANALIZA	
Enostavna doba vračanja v letih	10,28
Ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) v EUR	536.740,91
Ekonomska interna stopnja donosa (EIRR) %	9,11%
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost (ERNPV) v EUR	0,76
Količnik relativne koristnosti	1,85

Iz opravljene finančne analize je razvidno, da projekt ni rentabilen, kar je razumljivo, saj gre za naložbo v javno infrastrukturo, ki ni dobičkonosne narave.

Ob upoštevanju vseh koristi projekta in iz opravljenih izračunov v ekonomski analizi pa izhaja, da je investicija upravičena in koristna ter da je k izvedbi investicije smiselno pristopiti. Z izvedbo investicijskega projekta se bo uredila infrastruktura za kolesarje in pešce. Izboljšali se bodo pogoji za izvajanje trajnostnih oblik mobilnosti, kar bo prispevalo k večji prometni varnosti, zmanjšanju izpustov TPG in varovanju okolja. Izvedba investicijskega projekta pomembno prispeva k doseganju ciljev občine, ciljev na državni ter EU ravni. Izvedba projekta prav tako prinaša številne družbene koristi in bo pozitivno vplivala na uravnotežen socialni, družbeni, gospodarski in trajnostni razvoj občine.

Analiza tveganj ni pokazala večjih tveganj za izvedbo projekta oz. so ta ob izvedbi ustreznih ukrepov zanemarljiva. Ugotavljamo, da v analizi občutljivosti upoštevane investicijske vrednosti bistveno ne spreminjajo finančnih in ekonomskih kazalnikov upravičenosti izvedbe investicijskega projekta.

Glede na navedene razloge in utemeljitve ter na podlagi dejstva, da gre za preišljen investicijski projekt z znanim terminskim planom in zaprto finančno konstrukcijo, je izvedba investicijskega projekta »Kolesarska steza s pločnikom Škocjan - Bertoki« smiselna in upravičena, kar so potrdili tudi izračunani finančni kazalniki v okviru opravljene ekonomske analize. Investitorju predlagamo potrditev investicijskega programa ter nadaljevanje aktivnosti za izvedbo investicijskega projekta.