



MESTNA OBČINA KOPER  
COMUNE CITTÀ DI CAPODISTRIA



Investitor: **MESTNA OBČINA KOPER**  
**Verdijeva 10**  
**6000 Koper – Capodistria**

## INVESTICIJSKI PROGRAM

(skladno z določili uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS št. 60/06 in 54/10)

za projekt:

# Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper

Izdelal: **VALPRO d.o.o. Postojna**  
**Zdravko Čebokli, univ. dipl. ekon.**

Koper, januar 2014

**KAZALO:**

	stran
1. UVODNO POJASNILO, PREDSTAVITEV INVESTITORJA IN IZDELOVALCA IP, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETEK DIIP .....	2
2. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA .....	6
2.1. Cilji investicije .....	7
2.2. Spisek strokovnih podlag .....	9
2.3. Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbora optimalne variante.....	9
2.4. Navedba odgovorne osebe za izdelavo investicijskega programa in projektne dokumentacije ter odgovorni vodja za izvedbo investicije .....	10
2.5. Predvidena organizacija za izvedbo in spremljanje učinkov investicije .....	11
2.6. Prikaz ocenjene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije.....	11
2.7. Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta.....	14
3. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN BODOČEM UPRAVLJAVCU .....	15
4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA .....	17
4.1. Analiza stanja .....	17
4.2. Prikaz potreb, ki jih bo zadovoljevala predmetna investicija.....	18
4.3. Usklajenost investicijskega projekta z državnim strateškim razvojnimi dokumentom, usmeritvami Skupnosti in razvojnimi dokumenti področja .....	19
5. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI PROJEKTA .....	20
6. TEHNIČNO TEHNOLOŠKI VIDIK IZVEDBE INVESTICIJE .....	21
7. ANALIZA ZAPOSLENIH ZA ALTERNATIVO »Z« INVESTICIJO GLEDE NA VARIANTO 'BREZ' INVESTICIJE .....	28
8. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO .....	28
9. ANALIZA LOKACIJE .....	29
10. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV .....	30
11. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z ORGANIZACIJO VODENJA IN ANALIZO IZVEDLJIVOSTI .....	32
12. NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA .....	35
13. PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI INVESTICIJE .....	36
14. IZRAČUN UPRAVIČENOSTI OBRAVNAVANE INVESTICIJE V EKONOMSKI DOBI .....	38
14.1. Izračun finančnih kazalcev po statični in dinamični metodi za investicijski projekt..	38
14.2. Določitev zneska donacije EU (Delovni dokument 4).....	41
14.3. Izračun ekonomskeh kazalcev po statični in dinamični metodi za investicijski projekt z opisi stroškov in koristi, ki se ne dajo ovrednotiti.....	41
14.4. Analiza tveganj in analiza občutljivosti .....	45
15. PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV .....	46
16. PRILOGE .....	48

## 1. UVODNO POJASNILO, PREDSTAVITEV INVESTITORJA IN IZDELovalca IP, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETEK DIIP

### Uvodno pojasnilo

Mestna občina Koper je pristopila k izvajanju nekaterih ukrepov sistema parkirišč »Park & ride«, s ciljem zmanjšanja oziroma omilitve vseh negativnih posledic povečanega motoriziranega prometa v mestu Koper in okolici, s čimer bo zmanjšala promet osebnih motornih vozil najprej v mestu Koper, pozneje pa tudi v zaledju občine.

Med drugim namerava zgraditi parkirišča »Park & ride«, s čimer bo prispevala k hitrejšemu razvoju javnega cestnega prometa, spremembam navad potnikov in povečani rabi koles v mestnem prometu.

Eden od takih projektov je tudi »Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper«, s katerim MOK kandidira za pridobitev sofinanciranja z nepovratnimi sredstvi na razpisu »Parkiraj in pelji se«, ki ga je objavilo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

### Predstavitev investitorja:

Investitor za projekt: **Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper** je:

**MESTNA OBČINA KOPER, (MOK)**  
**Verdijeva ulica 10**  
**6000 Koper**

Mestna občina Koper obsega 311,2 km<sup>2</sup> ozemlja, ob tem posedeuje 17,6 km obale slovenskega morja. V MOK živi 53.037 prebivalcev, od tega v mestu Koper 24.979 in v starem delu mesta 5.564 prebivalcev. Gostota poseljenosti je nad povprečjem Slovenije in znaša 170,4 prebivalcev/km<sup>2</sup>. V občini je 105 naselij, ki so v smislu lokalne samouprave organizirana v 23 krajevnih skupnosti.

Mestna občina Koper z mestom Koper kot svojim funkcionalnim in simbolnim središčem igra pomembno vlogo v širšem prostoru.

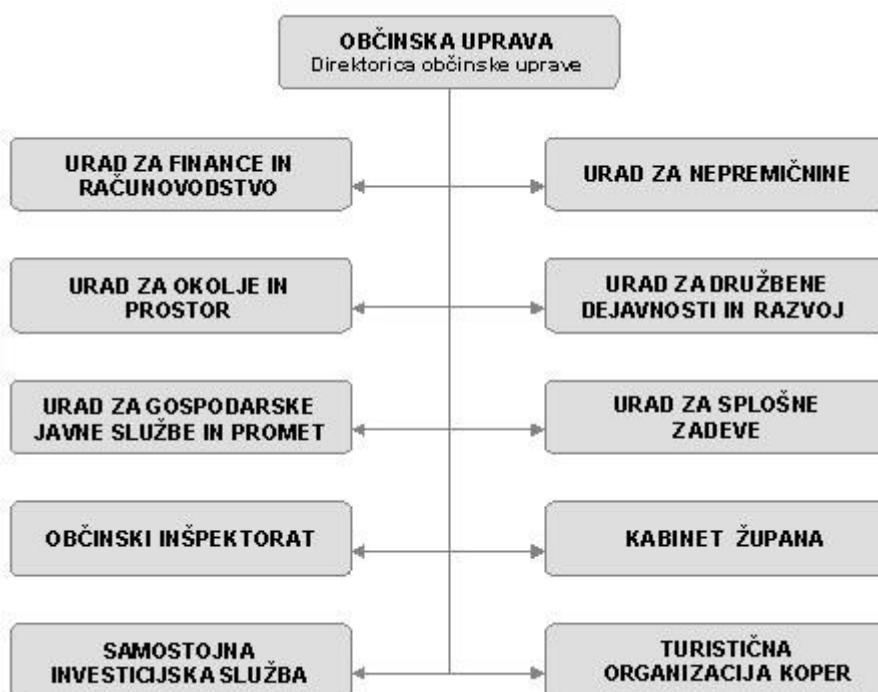
Koper predstavlja središče državnega pomena in središče ene od osmih funkcijskih regij Slovenije. Opredeljen je kot eno najpomembnejših tovornih in prometnih vozlišč ter severno jadranskih pristanišč. Kot vsako od regionalnih središč pomeni Koper na območju svoje funkcijske regije vodilno silo gospodarskega,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

Za Mestno občino Koper je značilen razvoj gradbeništva in terciarnih dejavnosti - transporta, trgovine in na področju finančnih, tehničnih in poslovnih storitev ter s tem delovnih mest predvsem v obalnem in priobalnem pasu, v zaledju na podeželju pa njihovo upadanje. Posledica so vsakodnevne migracije na delovna mesta, predvsem v Koper.

MOK je v slovenskih razmerah pomembno gospodarsko središče. Dobro stanje gospodarstva se kaže tako v številu in strukturi gospodarskih subjektov regije, kakor tudi v številu in strukturi zaposlenih. Večina gospodarskih subjektov in njihova dejavnost je v mestu in v priobalnem pasu.

Sedež MOK je v mestu Koper na Verdijevi 10. Na čelu občine je župan s tremi podžupani, občinsko upravo pa vodi direktorica občinske uprave.

Občinska uprava je organizirana po naslednjem organigramu:



Občina v skladu z zakoni poseduje, pridobiva in razpolaga z vsemi vrstami premoženja, ustanavlja in vodi javna podjetja ter v okviru sistema javnih finans določa svoj proračun ter samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge) določene z zakonom in s statutom, ter kot svoje, opravlja še z zakonom določene naloge iz državne pristojnosti, ki se nanašajo na razvoj mest zlasti pa:

- upravlja občinsko premoženje;
- omogoča pogoje za gospodarski razvoj obmorske občine in v skladu z zakonom opravlja naloge s področja gostinstva, turizma in kmetijstva;
- načrtuje prostorski razvoj, v skladu z zakonom opravlja in izvaja naloge na področju posegov v prostor in graditve objektov ter zagotavlja javno službo gospodarjenja s stavbnimi zemljišči;
- pospešuje kulturno umetniško ustvarjalnost, omogoča dostopnost do kulturnih programov, zagotavlja splošno izobraževalno knjižnično dejavnost ter v skladu z zakonom skrbi za kulturno dediščino na svojem območju in varstvo obeležij NOB;
- pospešuje službe socialnega skrbstva, za predšolsko varstvo, osnovno varstvo otroka in družine, za socialno ogrožene, invalide in ostarele, borce NOB in žrtve nacifašizma;
- pospešuje oblike prostovoljne pomoči;

- pospešuje vzgojno izobraževalno, kulturno, informacijsko, dokumentacijsko, društveno, turistično, založniško in drugo dejavnost na svojem območju;
- ureja in vzdržuje vodovodne in energetske komunalne objekte;
- gradi, vzdržuje in ureja lokalne javne ceste, javne poti, rekreacijske in druge javne površine;
- skrbi za varstvo zraka, tal, vodnih virov, živalskih in rastlinskih vrst, za varstvo pred hrupom in pred elektromagnetnim sevanjem in opravlja druge dejavnosti varstva okolja;
- skrbi za požarno varnost, razvoj gasilstva in organizira reševanje in pomoč;
- v okviru svojih pristojnosti ureja druge obvezne lokalne gospodarske javne službe, določa in ureja druge izbirne lokalne gospodarske javne službe ter ureja, upravlja in skrbi za druge lokalne javne službe;
- pospešuje ohranjanje, oblikovanje in razvijanje kulturne in krajinske identitete Slovenske Istre;
- pospešuje razvoj športa in rekreacije;
- ureja druge lokalne zadeve javnega pomena.

## Predstavitev izdelovalca investicijskega programa:

Investicijsko dokumentacijo v obliki DIIP in Investicijskega programa (IP) je izdelalo podjetje VALPRO d.o.o., specializirano za izdelavo vseh vrst investicijskih programov, pripravo prijav na javne razpise za pridobitev ugodnih kreditov ali nepovratnih sredstev, ter nudenjem računovodskih storitev.

## Namen in cilji investicije:

### Namen investicije:

Osnovni namen investicije je vzpostavitev in spodbujanje razvoja učinkovitejšega, potnikom privlačnejšega in hitrejšega integriranega sistema javnega potniškega prometa (z uvedbo enotne vozovnice) v okviru, ki bo pomembno prispeval k spremembi potovalnih navad prebivalcev MOK, kot tudi ostalih obiskovalcev občine ter turistov, kar bo vplivalo na zmanjšanje potreb po rabi osebnih vozil, skrajšanje dolžine poti opravljene z osebnimi vozili, zmanjšanje števila vozil v mestnih središčih, zmanjšanje hrupa in emisij CO<sub>2</sub>, izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje vsakodnevnih prometnih zastojev v mestu Koper. Projekt bo potnikom omogočil možnost preusmeritve na trajnostne oblike prevoza s prestopanjem iz osebnih vozil na trajnostno naravnian, energetsko učinkovitejši in čistejši javni potniški promet in uporabo koles za prevoz v center mesta.

Z investicijo v izgradnjo dodatnega parkirišča na robu mesta Koper, v bližini lokacije koles za najem, glavne avtobusne postaje Koper in postajališča lokalnega javnega prevoza, bo MOK z vzpostavljivo sistema »parkiraj in pelji se« omogočila ustvarjanje sinergije med projektom integriranega javnega potniškega prometa, ki uvaja sistem enotne vozovnice in P+R parkirišči. Projekt je namenjen podpori še učinkovitejšega delovanja sistema javnega potniškega prometa za povečanje deleža potnikov javnega potniškega prometa. S tem bo MOK prispevala k zmanjšanju prometa osebnih motornih vozil na fosilna goriva v mestu Koper, ki obremenjujejo ulice in ceste ter z zmanjšanjem izpustov izpušnih plinov in hrupa zagotovila domačinom boljše pogoje bivanja.

**Z obravnavano investicijo bo investitor dosegel predvsem sledeče cilje:**

- večjo prometno varnost na območju mesta Koper;
- povečanje pretočnosti prometa v mestu Koper in zmanjšanje zastojev;
- boljšo dostopnost prebivalcev do delovnih mest predvsem v mestu Koper;
- zmanjšanje emisije CO<sub>2</sub> v mestu Koper in okolici ter s tem izboljšanje kvalitete zraka;
- zmanjšanje hrupa v mestu Koper;
- spodbujanje razvoja kolesarskega prometa po mestu Koper;
- spodbujanje večje rabe javnega potniškega prometa v mestu Koper in okolici;
- zagotoviti kvalitetnejši, bolj konkurenčen, privlačnejši in hitrejši javni potniški promet;
- povečati konkurenčnost ponudnikov gostinskih in turističnih storitev v centru mesta Koper in v zaledju;
- povečati atraktivnost in privlačnost starega mestnega jedra Kopra kot turistične destinacije;
- izboljšati kakovost okolja in podobe turistične občine, kar Koper zagotovo tudi je – zagotovitev nadaljnega razvoja turizma v občini;
- izboljšanje okoljskih parametrov;
- povečati konkurenčnost območja za investitorje;
- prispevati k uravnoveženemu regionalnemu razvoju.

**Povzetek DIIP:**

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za projekt Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper je januarja 2014 izdelal Valpro d.o.o. Avtor investicijskega dokumenta je Zdravko Čebokli, univ. dipl. ekon. Vsebina dokumenta je skladna z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/2006 in 54/10).

V Dokumentu identifikacije investicijskega projekta (DIIP) sta bili evidentirani 2 (dve) možni varianti reševanja problema prekomernega hrupa in emisij CO<sub>2</sub>, poslabšane prometne varnosti in vsakodnevnih prometnih zastojev v mestu Koper, in sicer:

- A.) varianta z investicijo v projekt Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper;
- B.) varianta brez investicije.

Na osnovi analize variant po vseh kriterijih in merilih, je predlagana varianta A.), kar pomeni izdelava celovitega parkirišča tik ob glavni avtobusni in železniški postaji ter v bližini že obstoječe pozicije koles za najem, sestavljenega iz 2 sklopov. Projekt zajema izdelavo celovitega parkirišča, ki obsega izvedbo parkirišča za osebna vozila s kapaciteto 57 parkirnih mest in izvedbo parkirišča za avtodome s kapaciteto 27 avtodomov. Poleg same ureditve parkirnih površin je na novih sklopih potrebno urediti odvodnjavanje meteornih odpadnih vod, priključke na obstoječe prometne površine in prilagoditve drugih spremljajočih ureditev ter javno razsvetljavo z vso potrebno električno napeljavo za osvetljevanje novih parkirnih mest. Za učinkovito in varno funkcioniranje celotnega parkirišča je predvidena tudi izvedba videonadzora in parkomatov.

Varianta A pomeni izvedbo predvidene investicije v optimalnem roku, najbolje ureja ekološke zahteve in ustreza vsem predpisom v zvezi z varstvom narave, zagotavlja najvišjo učinkovitost investicije, najmanj obremenjuje proračun MOK in pomembno prispeva k zmanjšanju oziroma omilitvi vseh negativnih posledic povečanega motoriziranega prometa v mestu Koper in okolici.

**Zato je varianta A – torej izvedba projekta Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper - spoznana za optimalno varianto, ki najprej in najceneje pripelje do zastavljenih ciljev in je predmet obravnave v nadaljevanju dokumenta.**

**Predvidena vrednost investicije v DIIP-u je znašala 757.961,60 € skupaj z nepovračljivim DDV.**

Projekt Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper predstavlja ekonomsko in tehnično zaključeno celoto.

Finančna konstrukcija v DIIP-u je predvidela, da bodo viri financiranja po tekočih cenah za celotno investicijo sledeči (sredstva bodo porabljena v letu 2014) v €:

Elementi / VIR	Sredstva EU in Ministrstva za infrastrukturo in prostor	Proračun MOK	Viri skupaj
<b>OPERACIJA SKUPAJ</b>	<b>510.340,00</b>	<b>247.621,60</b>	<b>757.961,60</b>
<b>SKUPAJ %</b>	<b>67,33 %</b>	<b>32,67 %</b>	<b>100,00 %</b>

## 2. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

Pričajoči investicijski program obravnava investicijo v javno infrastrukturo in sicer v izdelavo parkirišča ob glavni avtobusni postaji v Kopru za potrebe uvajanja sistema »Park & ride«. **Gre za investicijo, ki je v javnem interesu in ne predstavlja državne pomoči.**

Z gospodarsko rastjo, globalizacijo, s hitrim tehnološkim napredkom in spremembami nekaterih družbeno-ekonomskih dejavnikov, je potreba po mobilnosti ljudi zelo narasla. Izbira načina prevoza se je zaradi vedno večjih omejitev s časom, neuskajene prometne in prostorske politike, povišanja dohodkov posameznika in s tem povečane uporabe osebnih vozil, močno nagnila v korist prometa z osebnimi vozili, kar je pripeljalo do povečanja hrupa in emisij, slabšanja prometne varnosti, povečanja vsakodnevnih prometnih zastojev na določenih odsekih, obenem pa se je z večjo uporabo osebnih vozil zmanjšala tudi raven storitev javnega potniškega prometa.

Z namenom zmanjšanja vseh naštetih posledic povečanega motoriziranega prometa v mestu Koper in okolici, je Mestna občina Koper pristopila k izvajjanju nekaterih ukrepov, s katerimi bi zmanjšala promet osebnih motornih vozil najprej v mestu Koper, pozneje pa tudi v zaledju občine. To namerava doseči z izgradnjo parkirišč za vzpostavitev sistema »Park and ride«. P + R - « parkiraj in pelji se» z javnim prevozom je sistem oz. način urejanja mirujočega prometa, katerega glavni cilj je - z usmeritvijo ljudi na javni prevoz - središča mest razbremeniti iskalcev parkirišč in s tem tudi zmanjševanje onesnaževanja v obliki izpušnih plinov in s hrupom.

Poleg tega je tudi ugotovljeno, da v MOK ni nikjer na voljo parkirišč ali kampinga za avtodome, zato se turisti z avtodomi ne morejo zaustavljati na področju MOK, kar posledično pomeni tudi vedno večji segment turistov, ki se ne zaustavi na področju občine Koper, da bi si ogledal njene turistične zanimivosti, kar posledično pomeni izpad prihodkov turističnih ponudnikov v MOK in tudi širše v Obalno kraški regiji ter s tem počasnejši razvoj turizma v občini in regiji.

V sklopu teh ukrepov je Mestna občina Koper pristopila k izdelavi celovitega parkirišča za osebna vozila tik ob avtobusni in železniški postaji ter ob že obstoječi poziciji koles za najem, sestavljenega iz dveh sklopov. Območje urejanja je na območju glavne avtobusne postaje Koper. Predvidena sta dva sklopa parkirišča in sicer Sklop 1 – parkirišče za osebne avtomobile ter Sklop 2 – parkirišče za avtodome.

## 2.1. Cilji investicije

### Namen investicije

Osnovni namen investicije je vzpostavitev in spodbujanje razvoja učinkovitejšega, potnikom privlačnejšega in hitrejšega integriranega sistema javnega potniškega prometa (z uvedbo enotne vozovnice) v okviru, ki bo pomembno prispeval k spremembi potovalnih navad prebivalcev MOK, kot tudi ostalih obiskovalcev občine ter turistov, kar bo vplivalo na zmanjšanje potreb po rabi osebnih vozil, skrajšanje dolžine poti opravljene z osebnimi vozili, zmanjšanje števila vozil v mestnih središčih, zmanjšanje hrupa in emisij CO<sub>2</sub>, izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje vsakodnevnih prometnih zastojev v mestu Koper. Projekt bo potnikom omogočil možnost preusmeritve na trajnostne oblike prevoza s prestopanjem iz osebnih vozil na trajnostno naravnani, energetsko učinkovitejši in čistejši javni potniški promet in uporabo koles za prevoz v center mesta.

Z investicijo v izgradnjo dodatnega parkirišča na robu mesta Koper, v bližini lokacije koles za najem in postajališča javnega potniškega prometa, bo MOK z vzpostavljivijo sistema »parkiraj in pelji se« omogočila ustvarjanje sinergije med projektom integriranega javnega potniškega prometa, ki uvaja sistem enotne vozovnice in P+R parkirišči. Projekt je namenjen podpori še učinkovitejšega delovanja sistema javnega potniškega prometa za povečanje deleža potnikov javnega potniškega prometa. S tem bo MOK prispevala k zmanjšanju prometa osebnih motornih vozil na fosilna goriva v mestu Koper, ki obremenjujejo ulice in ceste ter z zmanjšanjem izpustov izpušnih plinov in hrupa zagotovila domačinom boljše pogoje bivanja.

### Neposredni cilji investicije

**Neposreden cilj investicije** je izdelava novega parkirišča in sicer izvedba dveh sklopov z izvedbo ustreznega odvajanja meteornih odpadnih voda ter javne razsvetljave s potrebno električno napeljavo. Na Sklolu 1 je predvideno 57 parkirnih mest za osebna vozila, na Sklolu 2 pa 27 parkirnih mest za avtodome. **Skupno je predvideno, da bo imelo parkirišče 84 parkirnih mest, od tega 57 za osebna vozila in 27 za avtodome. Parkirišče bo opremljeno z videonadzorom pred krajami avtomobilov, koles, vandalizmom ter parkometri. Uveden bo enoten sistem plačevanja tako, da bo plačilo parkirnine veljalo kot plačilo vozovnice za javni potniški promet (dnevne ali mesečne).**

**Poleg tega je za namen vzpostavitve sistema »Parkiraj in pelji se« pomembno še sledeče:**

- **V neposredni bližini predvidenega parkirišča se nahaja postaja za izposojo koles;**
- **Parkirišče bo locirano ob glavni avtobusni in železniški postaji Koper, kjer so za udobnost potnikov med drugim urejeni nadstrešek, sedišča, koši za smeti itd.**
- **Povprečno dnevno število odhodov iz postajališča ob predvidenem parkirišču je cca 80 in sicer v smer Markovec in Splošna bolnica Izola ter v smer Šalara in naprej v center Kopra.**
- **Seveda pa se bodo potniki iz predvidenega parkirišča lahko peljali tudi z rednimi medkrajevnimi avtobusi in vlaki po vsakokrat veljavnem voznem redu.**

**Ostali izvedeni cilji investicije so še:**

- večjo prometno varnost na območju mesta Koper;
- povečanje pretočnosti prometa v mestu Koper in zmanjšanje zastojev;
- boljšo dostopnost prebivalcev do delovnih mest predvsem v mestu Koper;
- zmanjšanje emisije CO<sub>2</sub> v mestu Koper in okolici ter s tem izboljšanje kvalitete zraka;
- zmanjšanje hrupa v mestu Koper;
- spodbujanje razvoja kolesarskega prometa po mestu Koper;
- spodbujanje večje rabe javnega potniškega prometa v mestu Koper in okolici;
- zagotoviti kvalitetnejši, bolj konkurenčen, privlačnejši in hitrejši javni potniški promet;
- povečati konkurenčnost ponudnikov gostinskih in turističnih storitev v centru mesta Koper in v zaledju;
- povečati atraktivnost in privlačnost starega mestnega jedra Kopra kot turistične destinacije;
- izboljšati kakovost okolja in podobe turistične občine, kar Koper zagotovo tudi je – zagotovitev nadaljnega razvoja turizma v občini;
- izboljšanje okoljskih parametrov;
- povečati konkurenčnost območja za investitorje;
- prispevati k uravnoteženemu regionalnemu razvoju.

**Komu koristi investicija:**

Nosilec interesa	korist	Škoda (izguba)
Mestna občina Koper	Doprinos k hitrejšemu razvoju mestnega potniškega prometa Zadovoljstvo občanov Možnost hitrejšega gospodarskega razvoja, predvsem turizma Zmanjšanje hrupa in emisije škodljivih plinov v ozračje Zmanjšanje zastojev na vpadnicah v mesto Koper Povečanje uporabe koles in javnega prevoza v mestnem prometu	Velika investicija (posredno večja korist kot škoda)
Javno podjetje za komunalne dejavnosti Komunala Koper d.o.o.	Zagotovljeno nemoteno izvajanje javne gospodarske službe »parkirišča«	Dodatni stroški vzdrževanja
Gospodarskim subjektom	Urejeno okolje privablja nove naložbe Omogočena gradnja novih gospodarskih enot in razvoj obstoječih	Ni škode
Prebivalcem občine Koper	Boljši pogoji bivanja Zmanjšanje onesnaženja podtalnice, ozračja in zmanjšanje hrupa Nemoten vsakodnevni prevoz na delo brez zastojev in zamud Prijaznejše in bolj zdravo okolje	Ni škode

## 2.2. Spisek strokovnih podlag

Strokovna dokumentacija na osnovi katere se bo izvedla navedena investicija je naslednja:

- PZI - »Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper«, PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, (januar 2014).
- PZI - »Parkirišče za avtodome s spremjevalnim objektom«, št. projekta PR2013/21, Osivnik Fabian arhitekti d.o.o., Cesta na Markovec 18, Koper, januar 2014;
- DIIP, Valpro d.o.o., Postojna, januar 2014;
- IP, Valpro d.o.o., Postojna, januar 2014.

## 2.3. Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbora optimalne variante

Pri izbiri različnih variant predvidenega reševanja problema prekomernega hrupa in emisij CO<sub>2</sub>, poslabšane prometne varnosti in vsakodnevnih prometnih zastojev v mestu Koper sta bili obravnavani sledeči dve možnosti:

**A.) Varianta z investicijo** pomeni: pristop k **investiciji v Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper z namenom vzpostavitve sistema P & R**, za del katerega se pridobiva gradbeno dovoljenje.

V okviru projekta se izvede:

- izvedba Sklopa 1 z standardnimi 57 parkirnimi mesti za osebne avtomobile;
- izgradnja Sklopa 2 s 27 parkirnimi mesti za avtodome in 1 servisnim mestom;
- ureditev odvajanja fekalnih in meteornih odpadnih vod s parkirnih površin;
- priključki na obstoječe prometne površine in prilagoditve drugih spremljajočih ureditev (ureditev podvoza pod hitro cesto in navezave na kolesarsko stezo Parenzana in pešpotjo);
- dobava in montaža montažnega sanitarnega objekta za parkirišče avtodomov;
- izvedba razsvetljave parkirišča s potrebno električno napeljavjo;
- izvedba sistema za videonadzor parkirišča;
- dobava in montaža parkomatov.

**B.) Varianta brez investicije** pomeni, da zaradi neurejene prometne infrastrukture, predvsem pa pomanjkanja primernih parkirišč na obrobju mesta ni mogoče pristopiti k sistemu »parkiraj in pelji se«, posledično pa se v nezmanjšani meri nadaljuje problem povečanega hrupa in emisij CO<sub>2</sub>, poslabšane prometne varnosti in vsakodnevnih prometnih zastojev v mestu Koper.

Od obeh variant in drugačnih kombinacij je torej Varianta A.) tista, ki na optimalen način in v najkrajšem času omogoča uvajanje sistema »parkiraj in pelji se« ter s tem prispeva k reševanju problema povečanega hrupa in emisij CO<sub>2</sub>, poslabšane prometne varnosti in vsakodnevnih prometnih zastojev v mestu Koper.

Kot kriteriji za odločitev so bili definirani:

- a.) Smotrna in racionalna izgradnja parkirišč za namen uvedbe sistema »parkiraj in pelji se«;
- b.) Stroški za izvedbo posamezne variante;
- c.) Dinamika izvedbe investicije;
- d.) Zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> in hrupa v mestu Koper;
- e.) Spodbujanje spremembe potovalnih navad domačinov in turistov ter s tem razvoj učinkovitega sistema javnega potniškega prometa;
- f.) Usklajenost z razvojnimi programi MOK in Obalno Kraške regije;
- g.) Izboljšanje prometne varnosti na področju MOK;
- h.) Zmanjšanje zastojev in prometa motornih vozil v mestu Koper;
- i.) Ugoden vpliv na pospešen razvoj gospodarstva, predvsem turizma v občini in regiji.

#### **Izvedba izbora optimalne variante:**

kriteriji	Varianta A	Varianta b
a.)	+	-
b.)	-	+
c.)	+	-
d.)	+	-
e.)	+	-
f.)	+	-
g.)	+	-
h.)	+	-
i.)	+	-
<b>Rezultat</b>	<b>8 +</b> <b>1 -</b>	<b>1+ 8 -</b>

#### **2.4. Navedba odgovorne osebe za izdelavo investicijskega programa in projektne dokumentacije ter odgovorni vodja za izvedbo investicije**

- a.) Odgovorna oseba za izdelavo DIIP in Investicijskega programa (IP):

- **Zdravko Čebokli univ. dipl. ekon, VALPRO d.o.o., Cankarjeva 1, 6230 Postojna;**

- b.) odgovorna oseba za izdelavo projektne dokumentacije:

- **Arno Rupnik, univ. dipl. inž. grad., PS PROSTOR d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper;**  
 - **David Osivnik, u.d.i.a., M.Arch., OSIVNIK FABIAN ARHITEKTI d.o.o., Štefanova 15, 1000 Ljubljana.**

**c.) odgovorne osebe za izvedbo investicije:**

Ime in priimek	Institucija	Tel./fax	Odgovoren za:
Boris Popovič	MOK - župan	05/6646228	Realizacijo investicije
Viljan Tončič	MOK – vodja Samostojne investicijske službe	05/6646267	Izvedbo celotnega projekta
Rafko Klinar	MOK – predstojnik Urada za gospodarske javne službe in promet	05/6646330	Vsebinsko področje

**2.5. Predvidena organizacija za izvedbo in spremljanje učinkov investicije**

- Odgovorna oseba Mestne občine Koper je župan Boris Popovič;
- Vodja projekta je Viljan Tončič, vodja Samostojne investicijske službe MOK, odgovoren za pridobitev investicijske in projektne dokumentacije, ki poskrbi za pripravo vse potrebne projektne, tehnične in investicijske dokumentacije ter prijavo na razpis »Park & ride«;
- Odgovoren za vsebinsko področje je g. Rafko Klinar, predstojnik Urada za gospodarske javne službe in promet MOK;
- za strokovno spremljanje operacije s strani investitorja bo imenovana strokovno usposobljena ekipa za posamezna področja z ustreznimi izkušnjami za področja, ki jih vsak posameznik pokriva;
- Izvajalce del in nadzora bo Mestna občina Koper izbrala na podlagi Zakona o javnem naročanju (Ur.l. RS, št. 128/06, 16/08, 19/10, 18/11, 90/12, 12/13, ZJN-2);
- Za izvedbo javnega naročila, finančno spremljanje projekta ter poročanje je odgovoren vodja projekta, g. Viljan Tončič;
- Z izbranim izvajalcem del za izvedbo celotne investicije naročnik podpiše pogodbo. Dela pri izvajaju pogodbe uskljuje odgovorni vodja projekta in sicer g. Viljan Tončič;
- Naročnik med izvajanjem investicije poskrbi za ustrezen strokovni nadzor.

Po opravljenih delih izvajalec s primopredajnim zapisnikom in po veljavnih predpisih preda parkirišče v upravljanje Mestni občini Koper ta pa v vzdrževanje JP Komunala Koper.

**2.6. Prikaz ocenjene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije**

**Vrednost investicijskih del**, ki bodo potekala v letu 2014, je določena po stalnih cenah - upoštevane so cene iz januarja 2014 na osnovi predračuna projektanta (vir: Idejni projekt - »Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper«, št. projekta NG/001-2014, PS PROSTOR d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, januar 2014) in PZI - »Parkirišče za avtodome s spremlevalnim objektom«, št. projekta PR-2013/21, OSIVNIK FABIAN ARHITEKTI d.o.o., Štefanova 15, 1000 Ljubljana, januar 2014 .

**Pregled vrednosti investicije v stalnih in tekočih cenah ter skupna vrednost investicije z DDV-jem v €:**

<b>Elementi investicije - aktivnosti</b>	<b>Vrednost v stalnih cenah</b>	<b>Vrednost v tekočih cenah</b>
1. Preddela Sklop 1	31.450,00	31.450,00
2. Gradbena dela Sklop 1	00,00	00,00
3. Zemeljska dela in temeljenje Sklop 1	38.900,00	38.900,00
4. Odvodnjavanje Sklop 1	23.500,00	23.500,00
5. Izdelava voziščne konstrukcije Sklop 1	149.150,00	149.150,00
6. Prometna signalizacija in oprema Sklop 1	6.400,00	6.400,00
7. Inštalacije (parkomati, videonadzor) Sklop 1	30.200,00	30.200,00
8. Strokovno tehnični nadzor Sklop 1	5.600,00	5.600,00
<b>I. Skupaj izvedba Sklopa 1</b>	<b>285.200,00</b>	<b>285.200,00</b>
1. Preddela Sklop 2	25.000,00	25.000,00
2. Gradbena dela Sklop 2	58.000,00	58.000,00
3. Zemeljska dela in temeljenje Sklop 2	13.000,00	13.000,00
4. Odvodnjavanje Sklop 2	28.000,00	28.000,00
5. Izdelava voziščne konstrukcije Sklop 2	67.000,00	67.000,00
6. Prometna signalizacija in oprema Sklop 2	32.000,00	32.000,00
7. Inštalacije (parkomati, videonadzor) Sklop 2	86.000,00	86.000,00
8. Strokovno tehnični nadzor Sklop 2	6.200,00	6.200,00
<b>II. Skupaj izvedba Sklopa 2</b>	<b>315.200,00</b>	<b>315.200,00</b>
<b>A.) Upravičeni stroški investicije (I. – II.)</b>	<b>600.400,00</b>	<b>600.400,00</b>
<b>III. Izdelava projektne dokumentacije</b>	<b>17.880,00</b>	<b>17.880,00</b>
<b>IV. Izdelava investicijske dokumentacije</b>	<b>3.000,00</b>	<b>3.000,00</b>
<b>B.) Neupravičeni stroški skupaj (III. – IV.)</b>	<b>20.880,00</b>	<b>20.880,00</b>
<b>Stroški investicije skupaj brez DDV (A + B)</b>	<b>621.280,00</b>	<b>621.280,00</b>
<b>Znesek nepovračljivega DDV</b>	<b>136.681,60</b>	<b>136.681,60</b>
<b>Informativni znesek celotnega DDV</b>	<b>136.681,60</b>	<b>136.681,60</b>
<b>SKUPAJ INVESTICIJA z nepovračljivim DDV</b>	<b>757.961,60</b>	<b>757.961,60</b>
<b>UPRAVIČENI STROŠKI (A)</b>	<b>600.400,00</b>	<b>600.400,00</b>
<b>NEUPRAVIČENI STROŠKI (B. + nepovračljivi DDV)</b>	<b>157.561,60</b>	<b>157.561,60</b>

**Občina si pridržuje pravico, da si poračuna DDV v skladu z zakonskimi možnostmi.**

**Izhodišča za določitev vrednosti investicije:**

- Strošek izdelave investicijske dokumentacije je določen na podlagi predračuna izvajalca;
- Strošek izdelave projektne dokumentacije je določen na podlagi računa in predračuna izvajalca;
- Strošek izvedbe GOI del je določen na podlagi predračuna projektanta;
- Strošek strokovnega nadzora je določen na podlagi izkušenj v % od vrednosti del.

Tekoče cene za vsa predvidena dela so enake stальным, saj se bodo vsa dela zaključila prej kot v roku 12 mesecev od predračuna projektanta.

**Finančna konstrukcija virov financiranja naložbe v tekočih cenah:**

Operacija ima skladno z določili Splošnih pogojev razpisa »Parkiraj in pelji se« (točka 5.2.), zaključeno finančno konstrukcijo, saj ima ob upoštevanju zaprošenih virov na javnem razpisu »Parkiraj in pelji se« zagotovljene vse ostale vire za izvedbo celotne operacije (ostanek upravičenih stroškov in vse neupravičene stroške projekta), kar je razvidno tudi iz priloženega občinskega proračuna in NRP.

Elementi / VIR	Sredstva EU in Ministrstva za infrastrukturo in prostor	Proračun MOK	Viri skupaj
Upravičeni stroški	<b>510.340,00 (85,00 %)</b>	<b>90.060,00 (15,00 %)</b>	<b>600.400,00 (100 %)</b>
Neupravičeni stroški	<b>00,00</b>	<b>20.880,00 (100,00 %)</b>	<b>20.880,00 (100 %)</b>
DDV	<b>00,00</b>	<b>136.681,60 (100,00 %)</b>	<b>136.681,60 (100 %)</b>
<b>SKUPAJ INVESTICIJA</b>	<b>510.340,00</b>	<b>247.621,60</b>	<b>757.961,60</b>
<b>SKUPAJ %</b>	<b>67,33 %</b>	<b>32,67 %</b>	<b>100,00 %</b>

Mestna občina Koper bo iskala še druge možnosti javnih virov financiranja projekta in ob priložnosti pristopila tudi k črpanju ostalih možnih nepovratnih sredstev za sofinanciranje obravnavane investicije.

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

Osnovno izhodišče pri vrednotenju je simulacija projekta v pogojih '**z' investicijo in 'brez' investicije**' in sicer so v finančnih projekcijah za izračun **finančne donosnosti investicije** (FNSV, FISD) prikazani le prihodki MOK in vzdrževalca nove prometne infrastrukture po koncu investicije v Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper in seveda stroški v zvezi s tem.

**Finančna upravičenost** investicije je računana z **diskontiranjem finančnega toka** investicije z diskontno stopnjo 7 % letno, zato je izračunana finančna neto sedanja vrednost (FNSV) negativna in znaša **(- 765.815,00 €)**, prav tako je negativna tudi finančna interna stopnja donosa (FISD) investicije.

Pri tem pa je potrebno poudariti, da investitor pri izgradnji Parkirišča ob glavni avtobusni postaji Koper zasleduje predvsem druge zgoraj opisane cilje, ne pa donosnost vloženih sredstev.

Za izračun ekonomske donosnosti (upravičenosti) investicije so pri prihodkih in odhodkih občine upoštevani konverzijski faktorji ter še drugi prihodki in odhodki, ki jih ima v zvezi z investicijo širša družbena skupnost.

**Ekonomska upravičenost** investicije je računana z **diskontiranjem ekonomskega toka** investicije z diskontno stopnjo 7 % letno, izračunana ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV) pa je pozitivna in znaša: **481.016,00 €**, ekonomska interna stopnja donosa (EISD) investicije pa znaša **13,957 %**, kar je solidna ekonomska donosnost.

Koristi investicije lahko opredelimo kot bistven prispevek k varnosti udeležencev v cestnem prometu v mestu, zmanjšanju števila prometnih nesreč, k zmanjšanju zastojev v mestnem prometu, k povečanju uporabe in pospešenemu razvoju javnega potniškega prometa, povečanju rabe koles v mestnem prometu, k zmanjšanju hrupa v mestu, k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub> v ozračje, k boljšim pogojem bivanja prebivalcev mesta Koper, k hitrejšemu razvoju turizma v občini in regiji itd. Seveda pa je te koristi investicije zelo težko tudi finančno ovrednotiti.

### 3. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORU, IZDELovalciH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN BODOČEM UPRAVLJAVCU

Investitor za projekt: **Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper** je:

INVESTITOR	
Naziv	<b>MESTNA OBČINA KOPER</b>
Naslov	<b>Verdijeva 10, 6000 Koper</b>
Odgovorna oseba	<b>Župan BORIS POPOVIĆ</b>
Telefon	<b>05 664 61 00</b>
Telefax	<b>05 627 16 02</b>
E-mail	<b>obcina@koper.si</b>
Davčna številka	<b>SI 40016803</b>
Žiro račun	<b>01250-0100005794</b>

#### **Opredelitev izdelovalca investicijske dokumentacije:**

Investicijsko dokumentacijo v obliki DIIP in Investicijskega programa izdeluje podjetje VALPRO d.o.o. Cankarjeva 1, 6230 Postojna, specializirano za izdelavo vseh vrst investicijskih programov, pripravo prijav na javne razpise za pridobitev ugodnih kreditov ali nepovratnih sredstev, ter nudenjem računovodskih storitev.

#### **Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije:**

**VALPRO d.o.o. Postojna.,  
Cankarjeva 1, 6230 Postojna,**

Tel. 05/7201990

Fax. 05/7201991

E –mail: valpro@siol.net

**ID številka za DDV: SI53922441**

**matična številka: 5528097**

Šifra dejavnosti: 70.220 Podjetniško in poslovno svetovanje

odgovorna oseba: **ZDRAVKO ČEBOKLI, univ. dipl. ekon..**

UPRAVLJAVEC	
Naziv	<b>MESTNA OBČINA KOPER</b>
Naslov	<b>Verdijeva 10, 6000 Koper</b>
Odgovorna oseba	<b>Župan BORIS POPOVIĆ</b>
Telefon	<b>05 664 61 00</b>
Telefax	<b>05 627 16 02</b>
E-mail	<b>obcina@koper.si</b>
Davčna številka	<b>SI 40016803</b>
Žiro račun	<b>01250-0100005794</b>

## Odgovorne osebe:

---

Odgovorna oseba Mestne občine Koper: **BORIS POPOVIČ, župan Mestne Občine Koper;**

---

Odgovorni vodja projekta: **VILJAN TONČIČ, dipl. inž. grad., vodja Samostojne investicijske službe MOK;**

---

Odgovoren za vsebinsko področje je: **RAFKO KLINAR, dipl. ekon., predstojnik Urada za gospodarske javne službe in promet v MOK;**

---

Potrebno investicijsko dokumentacijo v obliki D.I.I.P. in Investicijskega programa izdeluje: **VALPRO d.o.o. Postojna.**, odgovorni vodja projekta je **ZDRAVKO ČEBOKLI, univ. dipl. ekon.;**

---

Upravljač parkirišč je **Mestna občina Koper**  
- odgovorna oseba upravljalca: **BORIS POPOVIČ, župan Mestne Občine Koper;**

## 4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

### 4.1. Analiza stanja

Za MOK je značilna razvejanost cestnega omrežja, kjer prevladujejo občinske ceste, ki skupaj merijo 386,4 km. Dolžina državnih cest znaša v občini 145,4 km od katerih je 57,1 km regionalnih cest III kategorije. Avtocest je 16,4 km. Skupna dolžina javnih cest (občinske in državne) je 531,8 km (SURS, 2010), skupna dolžina železniškega omrežja pa 48,3 km.

Konec leta 2010 je bilo v občini registriranih 38.506 vozil, od tega največ osebnih avtomobilov (30.464). Od leta 2001 se je število registriranih osebnih avtomobilov povečalo za več kot 19 % (SURS, 2012).

Glede na izbiro prevoznega sredstva v MOK prevladujejo osebna motorna vozila, medtem ko ostala prevozna sredstva skupaj ne predstavljajo niti 6 % vseh potovanj. Po številu potniških kilometrov v letu 2008 tako izstopa osebni avto (655 mio), sledi avtobus (32,7 mio) in vlak (5,2 mio).

Z gospodarsko rastjo, globalizacijo, s hitrim tehnološkim napredkom in spremembami nekaterih družbeno-ekonomskih dejavnikov, ki vplivajo na potrebe in navade ljudi, je potreba po mobilnosti zelo narasla. Prometna politika je dolga leta s prednostnim razvojem cestnega prometnega omrežja (avtocestni program) favorizirala cestni promet in s tem zanemarjala ostale prometne panoge. Ker sta nova infrastruktura in tudi ne zaračunavanje vseh eksternih stroškov omogočila razmah in prevlado cestnega prometa, smo danes priča neuravnoteženem prometnem sistemu.

Izbira načina prevoza (modal split) se je zaradi vedno večjih omejitev s časom, neuskrajljene prometne in prostorske politike, povrašanja dohodkov posameznika in s tem povečane uporabe osebnih vozil, močno nagnila v korist prometa z osebnimi vozili. Ta imajo primat predvsem zaradi prednosti v potovalnem času, fleksibilnosti, udobju in privlačnosti, statusu ter ne nazadnje prestižu. To je razvoj javnega potniškega prometa postavilo v stran, kar se je odražalo v nenehnem povečevanju modal splita v korist osebnih avtomobilov. Takšen razvoj je kljub številnim tehnološkim izboljšavam pripeljal v povečanje hrupa in emisij, slabšanje prometne varnosti, povečanje vsakodnevnih prometnih zastojev na določenih odsekih ter povečanje razlik v mobilnosti do prebivalcev, ki so vezani na javni prevoz. Vzporedno se z večjo uporabo osebnih vozil zmanjšuje tudi raven storitev javnega potniškega prometa, ki so v obrobnih območjih še bolj osiromašene (Omega consult, 2009).

V samem mestu Koper, so te težave še potencirane zaradi koncentracije industrije in ostalih poslovnih subjektov, trgovskih centrov, pa tudi javnih institucij v mestnem jedru in neposredni okolici. Tako kljub izgradnji številnih krožišč z večjo prometno prepustnostjo prihaja do številnih zastojev, predvsem v prometnih konicah, ob prihodu in odhodu zaposlenih v službo in nazaj domov. Poleg tega je tu še številčen tovorni promet (Luka) in obisk turistov.

Posledice seveda čutijo vsi prebivalci mesta Koper kot poslabšane pogoje bivanja (onesnaženost zraka, prometni zamaški, hrup itd...), obenem pa so posledice povečajočega motoriziranega cestnega prometa tudi vse pogostejše prometne nesreče, ki povzročajo dodatne stroške družbeni skupnosti.

V Mestni občini Koper prav tako ni na voljo nobenega parkirišča za avtodome, kar prisili morebitne turiste, da se poslužujejo nedovoljenega parkiranja svojih avtodomov in s tem tudi nekontrolirano onesnažujejo okolje. Še raje pa se tu sploh ne ustavijo in nadaljujejo pot v druge destinacije (Hrvaška, Italija), kjer je poskrbljeno za parkiranje ali kampiranje avtodomov. Seveda taka situacija negativno vpliva na razvoj turizma, saj statistični podatki kažejo, da število turistov v avtodomih iz leta v leto strmo narašča.

Da bi zmanjšala oziroma omilila vse naštete posledice povečanega motoriziranega prometa v mestu Koper in okolici, je Mestna občina Koper pristopila k izvajanju nekaterih ukrepov, s katerimi bi zmanjšala promet osebnih motornih vozil najprej v mestu Koper, pozneje pa tudi v zaledju občine. To namerava doseči z:

- učinkovito organizacijo javnega potniškega prometa (povečanje hitrosti, fleksibilnosti, udobja) na območju MOK in zaledja in spodbujanje njegove uporabe;
- zmanjšanjem potreb po rabi osebnih vozil, na račun javnega potniškega prometa, kolesarjenja in pešačenja – umirjanje prometa;
- prednostnim razvojem infrastrukture namenjene javnemu potniškemu prometu in nemotoriziranemu prometu.

»Park and ride« - P + R: »parkiraj in pelji se« z javnim prevozom je sistem oz. način urejanja mirujočega prometa. Glavni cilj je središča mest razbremeniti iskalcev parkirišč in s tem tudi zmanjševanje onesnaževanja v obliki izpušnih plinov in s hrupom. Ljudi se usmeri na javni prevoz, ki je v obravnavanem primeru možen v različne smeri: Koper center, Markovec, Šalara, Splošna bolnišnica Izola (skupaj povprečno 80 odhodov dnevno). Zagotovljenih bo 57 parkirnih mest za osebna vozila in 27 parkirnih mest za avtodome. Razdalja med parkiriščem ter postajališčem javnega potniškega prometa in kolesi je manj kot 100 m kar predstavlja majhno razdaljo v primerjavi z evropskim povprečjem.

## **4.2. Prikaz potreb, ki jih bo zadovoljevala predmetna investicija**

Investicija v izdelavo parkirišča ob glavni avtobusni postaji Koper bo služila JP Komunala Koper, ki bo s tem lahko bolj učinkovito izvajala javno funkcijo dejavnosti parkirišč.

Investicija bo obenem zadovoljevala potrebe prebivalcev Mestne občine Koper po zdravem življenjskem okolju hitrejšem vsakodnevnom prevozu na delo.

Predvidena investicija bo bistveno izboljšala pogoje za razvoj modernega, potnikom prijaznega in učinkovitega javnega potniškega prometa.

Poleg tega bo investicija pripomogla k zadovoljevanju potreb po varni udeležbi v prometu v mestu Koper in zaledju za vse udeležence.

Investicija bo omogočila zadovoljevanje potreb prebivalcev mesta Koper in zaledja po čistem okolju, zmanjševanju onesnaževanja zraka, znižanju hrupa in prometnih zastojev in s tem zmanjšanja možnost ogrožanja zdravja prebivalstva.

Investicija v sklop parkirišča za avtodome bo bistveno pripomogla k razvoju turizma v regiji, saj se bo tu lahko zaustavilo več turistov z avtodomi, ki bodo lahko koristili najem koles v bližnji kolesarnici in na kolesih obiskali turistične zanimivosti, tako na naši obali kot tudi v bližnji Italiji in na Hrvăškem, saj bo v okviru obravnavane investicije urejen tudi priključek na cca 140 km dolgo meddržavno kolesarsko pot Zdravja in priateljstva Parenzana, ki povezuje Trst in Poreč, vmes pa celotno slovensko obalo.

#### **4.3. Usklajenost investicijskega projekta z državnim strateškim razvojnimi dokumentom, usmeritvami Skupnosti in razvojnimi dokumenti področja**

Načrtovana investicija je skladna s **Strategijo razvoja Slovenije**, ki med cilji **Pete razvojne prioritete, Povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja** vključuje **skladnejši regionalni razvoj**. Dokument določa, da je potrebno:

- občinam zagotoviti finančne spodbude za razvoj lokalnega gospodarstva, socialnih dejavnosti in **infrastrukture**, spodbuditi kvalitetnejšo pripravo prostorskih aktov v skladu z razvojnimi prioritetami, poenostaviti prostorske predpise, okrepliti financiranje neprofitne stanovanjske gradnje ter urediti področje komunalnih dejavnosti;

Projekt je skladen z razvojno prioriteto **Nacionalnega strateškega referenčnega okvira (NSRO 2007-2013)**. **Prioriteta »razvoj regij«** zagotavlja komplementarne infrastrukturne pogoje, ki temeljijo na iniciativi od spodaj navzgor ter zagotavljajo razvoj in delovanje regij kot učinkovitih, funkcionalnih celot – v tem primeru Obalno kraške regije.

Z izvedbo ključnih regionalnih razvojnih projektov bo teritorialno zaokrožena razvojna mreža Slovenije ter povezani njeni naravni in družbeni potenciali. Gre za razvojno prioriteto, ki bo s koncentracijo aktivnosti na ključnih regionalnih projektih, vendar decentraliziranih v prostoru, prispevala k doseganju notranjega razvojnega konsenza v razvojnih regijah in posledično v državi kot celoti.

Izvedeni bodo ukrepi, določeni v regionalnih razvojnih programih, ki so v pristojnosti lokalnih skupnosti, oziroma je smiselno, da se izvajajo »po meri« lokalnega okolja in sicer prednostno v okviru vsebinskih področij, kjer so bile ugotovljene največje razvojne slabosti in priložnosti v regionalnem razvoju.

**Ureditev parkirišča ob glavni avtobusni postaji Koper** je skladna z **»Operativnim programom razvoja okoljske in prometne infrastrukture« 2. razvojne prioritete »cestna in pomorska infrastruktura – področje javnega potniškega prometa«, ki podpira izgradnjo sistemov »Parkiraj in pelji se« (Park and Ride, P+R)**.

Investicija je usklajena z **Operativnim programom krepitve regionalnih razvojnih potencialov 2007-2013, razvojno prioriteto Razvoj regij, prednostno usmeritvijo Regionalni razvojni programi; Prometna infrastruktura:**

Razvoj javne lokalno-regionalne prometne in okoljske infrastrukture predstavlja nujno podlago za ustvarjanje pogojev za delovna mesta in razvoj podjetij, ustvarja pozitivne socialne učinke, kot so dostop do delovnih mest, zdravstvene oskrbe, šolanja in sploh atraktivnosti območij za delo in življenje. Ključen pa je na vsak način prispevek te infrastrukture na okoljsko dimenzijo trajnostnega razvoja.

Projekt je skladen s **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije** v pogledu:

- racionalnega in učinkovitega prostorskega razvoja,
- usmerjanja dejavnosti v prostor na način, da ustvarjajo največje pozitivne učinke za prostorsko uravnovežen in gospodarsko učinkovit razvoj, socialno povezanost in kakovost naravnega in bivalnega okolja,
- doseganja kvalitetnega razvoja in privlačnosti mest ter drugih naselij,
- zagotavljanja ustrezne prometne povezave.

Investicija se skladna z **Regionalnim razvojnimi programom Južno Primorske regije 2007-2013**, saj se bo z izgradnjo nove cestne in komunalne infrastrukture omogočil manjši vpliv na okolje in naravo in okreplil trajnostni razvoj obalnega območja.

Investicija je vključena v **Proračun Mestne občine Koper za leto 2014 in v Načrt razvojnih programov Mestne občine Koper za leta 2014 – 2017**, vsebinsko in finančno bo v obeh dokumentih usklajena na podlagi potrditve tega IP.

## 5. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI PROJEKTA

V okviru obravnavanega projekta bo izdelano parkirišče s skupaj 84 parkirnimi mesti: zgrajenih bo namreč 57 novih parkirnih mest za osebne avtomobile in 27 parkirnih mest za avtodome z vso potrebno opremo tik ob avtobusni in železniški postaji v Kopru. V neposredni bližini predvidenega parkirišča je postavljen tudi postroj za najemanje koles. Parkirišče je namenjeno sistemu »Parkiraj in pelji se«, s čimer želi MOK zmanjšati gostoto prometa motornih (predvsem osebnih) vozil v mestu Koper. S parkirišča je omogočeno potovanje z mestnim potniškim javnim prevozom v različne smeri: Koper center, Markovec, Šalara, Splošna bolnišnica Izola, z rednimi medkrajevnimi avtobusi in vlaki po vsakokrat veljavnem voznem redu pa tudi v ostale kraje Slovenije in v tujino, z najetimi kolesi pa lahko turisti obiščejo vse turistične zanimivosti od Trsta do Poreča, saj se parkirišče navezuje na cca 140 km dolgo meddržavno kolesarsko pot Zdravja in priateljstva Parenzana, ki povezuje kraje med Trstom in Porečem, tudi celotno slovensko obalo.

Pričakovati je, da bodo zaradi vse večje osveščenosti voznikov, vse dražje nafte in posledično tudi bencina ter dizelskega goriva, pa tudi zaradi pravilnih spodbud (uvedba enotne vozovnice s katero ima udeleženec plačano parkirišče ter prevoz z javnim potniškim prometom ali najetim kolesom), vozniki - predvsem tisti, ki prihajajo v mesto Koper iz drugih krajev Slovenije pa tudi iz tujine, to parkirišče množično uporabljali, saj bodo s tem prihranili pri porabi goriva, časa (prometni zamaški) in predvsem prispevali k čistejšemu zraku in bolj zdravemu bivalnemu okolju prebivalcev Kopra. Na tej osnovi je ocenjena stopnja izrabe zmogljivosti parkirišča za osebne avtomobile (Sklop 1) v prvih letih povprečno v višini cca 70 %, pozneje pa naj bi se dvignila na vsaj 80 % razpoložljivih parkirnih mest.

V smislu spodbujanja uporabe javnega cestnega prometa ter koles za prevoz po mestu Koper in njegovem zaledju, bo občina uvedla sistem enotne parkirnine in vozovnice za mestni potniški promet na dnevnom in mesečnem nivoju, kar pomeni, da bo s plačilom parkirišča plačana tudi vozovnica za javni potniški promet (JPP).

Zasedenost parkirišča za avtodome (Sklop 2) pa je ocenjena v prvih letih na 35 % in pozneje na 45 % kapacitet na letnem nivoju.

Posledično, prihodki od teh dnevnih ali mesečnih vozovnic ne bodo pokrivali dejanskih stroškov parkiranja in prevoza z JPP, zato je navedeno investicijo, ki je širšega družbenega pomena, smatrati kot neprofitno naložbo v javno prometno infrastrukturo, kajti prvenstven cilj je zagotoviti vzpostavitev in spodbujanje razvoja učinkovitejšega, potnikom privlačnejšega in hitrejšega integriranega sistema javnega potniškega prometa (z uvedbo enotne vozovnice), ki bo pomembno prispeval k spremembi potovalnih navad prebivalcev MOK, zmanjšanje števila vozil v mestnih središčih, zmanjšanje hrupa in emisij CO<sub>2</sub>, izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje vsakodnevnih prometnih zastojev v mestu Koper.

### Neposredni in posredni uporabniki

Med neposredne uporabnike lahko štejemo prebivalce Mestne občine Koper, ki bodo odslej živeli v bistveno izboljšanem in bolj zdravem okolju, pa tudi potniki iz drugih krajev Slovenije ter turisti.

Posredni uporabniki bodo vsi prebivalci Slovenske Istre, ki bodo zahajali na to območje in bili v stiku z bistveno bolj zdravim okoljem, ter manjšim hrupom in zastoji v cestnem prometu v mestu Koper in okolici.

### Opredelitev tržnega območja

Tržno območje v širšem smislu je celotna Slovenska Istra in tudi širše - celotna Slovenija.

## 6. TEHNIČNO TEHNOLOŠKI VIDIK IZVEDBE INVESTICIJE

### SKLOP 1 – PARKIRIŠČE ZA OSEBNE AVTOMOBILE

Ureditev parkirišča je predvidena na delu terminala, kjer sedaj parkirajo avtobuse ter ob bodočem parkirišču za avtodome. V sklopu obnove parkirišča je predvidena tudi preureditev avtobusnega postajališča ter preplastitev podvozne ceste v podvozu pod hitro cesto.

### Obstoječe stanje

Trenutno je na mestu predvidenega parkirišča danes delno urejeno parkirišče za avtobuse. Teren je utrjen, delno je urejeno odvodnjavanje.

## Projektna rešitev

Parkirišče se uredi tako, da se predvidi pravokotno parkiranje vzdolž dostopne ceste do kartinga. Zaradi ureditve parkirišča je potrebno nekoliko zmanjšati in preurediti obstoječo avtobusno postajališče in sicer za 4 perone, dostopna pot do železnice se preuredi tako, da dostop ostane isti, za izvoz se uporabljajo površine na avtobusni postaji.

Uvoz je širine 5,50 m, nekoliko prestavljen od sedanjega vhoda na območje avtobusne postaje. Parkirišče je na isti višini kot obstoječe parkirišče za avtobuse, nekoliko se le spremenijo nakloni zaradi spremenjenega sistema odvodnjavanja. Na parkirišču je prostora za 57 standardnih parkirnih mest dimenziij 2,50 m × 5,00 m. Ker je robnik dvignjen za 12 cm, je dovoljeno preseganje. Parkirišče je asfaltirano.

V sklopu ureditve parkirišča je predvidena obnova dostopne ceste in sicer preplastitev podvozne ceste pod podvozom pod hitro cesto. Z izgradnjo parkirišča se bo dodatno povečal promet na omenjeni cesti. Obstojeca cesta je v zelo slabem stanju, saj se za promet dejansko uporablja kolesarska steza, ki je prekategorizirana v cesto. Predvidena je zamenjava gornjega ustroja in sicer tampona ter asfaltnih površin. Cesta bo imela enako utrditev kot parkirišče. Istočasno se predvidi preplastitev pločnika ob cesti.

### Utrditev površin parkirišča:

Obstojeca parkirišče avtobusov je že utrjeno. Parkirišče bo namenjeno osebnim vozilom, zato obstojeca utrditev zadostuje. Na delih kjer je obstoječi asfalt je predvidena odstranitev obstoječega asfalta ter tampona v debelini 10 cm, tako da lahko izvedemo nove padce iz tampona. Na mestu zelenice je potrebno odstraniti humus. Predvidevamo, da se pod humusom nahaja neutrjena površina, zato je potreben izkop materiala v globini 50 cm. Nad planumom izkopa se vgradi 40 cm tampona. Nad tamponom je predviden sloj bitudrobirja debeline 12 cm. Sledi sloj nosilno obrabnega sloja debeline 4 cm. Agregat je apnenčast.

**Odvodnjavanje** je rešeno s pomočjo nagnjenja površin po sistemu strešin in slemen. Rob asfaltnega platoja je horizontalen na koti 2,00 m. Vrh robnika je na koti 2,12 m. Od te kote se nagnejo površine k požiralnikom z minimalnim naklonom 1%.

Meteorna voda se steka v meteorni obrobni kanal. Na koncu veje meteorne kanalizacije je predviden lovilec olj s koalescentnim filtrom.

Predviden je volumen usedalnika  $V=300 \times Q = 300 \times 37,31 = 11.2$  in tip lovilca olj »EURO-SEDIRAT tipa SMA 30-10,5 -EN, notranjega premera 250 cm, skupne globine 3,30m. Na najnižjem delu strešine je predviden požiralnik premera 50 cm z litoželezno rešetko 400x400 mm. Iz požiralnika gre meteorna voda v jašek meteorne kanalizacije. Pokrovi so litoželezni nosilnosti 400 kN.

Pred izgradnjo zgornjega ustroja je potrebno dobro uvaljati planum temeljnih tal do predpisane nosilnosti  $E_{v2}=60 - 80$  Mpa z dopustno višino odstopanja  $\pm 3$  cm. Po izdelavi meteorne kanalizacije se vgradi tampon minimalne debeline 40 cm.

Tamponski material je iz drobljenca granulacije 0,06/32 mm ter tako po presejni krivulji kot granulaciji ustreza veljavnim tehničnim predpisom.

Vozišče je zaključeno z betonskimi robniki dimenzijske 15/25 cm ter višino postavitve nad parkiriščem 12 cm. Pri določitvi voziščne konstrukcije so upoštevani naslednji kriteriji:

- neugodni hidrološki pogoji
- globina zmrzovanja  $t_m = 40$  cm
- lahka prometna obtežba

Utrditev platoja:

- 4cm bitumenski beton BB11s (zrna drobirja iz karbonatnih kamnin)
- 8 cm bitumenizirani drobljenec BD22S (skeletna struktura)
- 10 cm tampon - nevezane zmesi zrn drobljenca D32 (0,06/32 mm)
- 40 cm tampon - nevezane zmesi zrn drobljenca D32 (0,06/32 mm). (na delu neutrjenih zeleni)

### Zaščita komunalnih vodov

Na parkirišču poteka elektrovod, TK vod, fekalni kolektor ter meteorna kanalizacija. parkiriščem. Glede na to, da potekajo omenjeni vod po utrjenem delu parkirišča, obstoječi vodi ne bodo tangirani. Na tem delu se bodo izvajale le preplastitve

### Prometna oprema in signalizacija

Postavitev prometne signalizacije in opreme se izvede v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (Ur.l. št. 46/2000 ter. Št.110/2006).

#### Vertikalna prometna signalizacija

Velikost znakov vertikalne prometne signalizacije je projektirana po kriterijih za potek ceste v naselju, kar pomeni da so prometni znaki naslednje velikosti:

- okrogli znaki  $\varnothing 60$  cm
- pravokotni 60x60cm ali 60x90 cm.

Kvaliteta prometnih znakov mora biti v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (Ur.l. št. 46/2000 in 110/2006).

Površina prometnih znakov mora biti iz odsevne folije tipa I, razen prometnih znakov II-1, II-2, II-3, II-4, III-6, VI-8, ki morajo biti z odsevno folijo tipa II.

Barva in oblika prometnih znakov je določena s pravilnikom ter JUS standardi (tiste določbe, ki niso v nasprotju s pravilnikom).

Ozadje znakov, kot tudi elementov za pritrjevanje je siva brez sijaja (mat).

Znaki so izdelani iz ALU pločevine na katero je nalepljena odsevna folija ter obrobljeni z ojačenim robom. Postavljeni so na pocinkanih stebričkih premera  $\varnothing 64$  mm s temeljem z betonsko cevjo premera  $\varnothing 30$  cm ter globine 60 cm. Višina stebričkov je odvisna od velikosti znaka, števila znakov na stebričku ter višine postavitve znaka in znaša 2,5 do 3,5 m. Pri vhodu v parkirišče je postavljen znak III-58. Na izvozu iz parkirišča je postavljen znak II-1.

#### Horizontalna prometna signalizacija

Ker je cesta med parkirnimi mesti široka 5,50 m je predvidena sredinska črta širine 12 cm, dolžine 3,0 m. Parkirna mesta so označena s črto širine 10 cm.

## Javna razsvetjava

Javna razsvetjava (JR) se izvede kot nadaljevanje obstoječega (3f) JR izvoda (sedaj napaja le dve svetilki) iz obstoječega JR prižigališča. Predvidena je celonočna razsvetjava.

- Izbrani kablovod PP00, 4(5)x 6 mm<sup>2</sup>, 1kV, je nadaljevanje obstoječega JR izvoda, ki napaja le dve obstoječi svetilki,
- Predvidena konična moč 3f JR izvoda → 0,56 kW ; cos φ ≥ 0,9,
- Predvideno varovanje v obstoječem JR prižigališču → 3x 10A.

## Oprema parkirišča

Na parkirišču so poleg javne razsvetljave predvidene naslednje električne instalacije in naprave:

- instalacija parkomatov,
- video nadzor.

### Napajalni kabel

Nizkonapetostni električni priključek za parkirišče je predviden v obstoječi bližnji NN električni omarici, z kablom PP 00-A 4x70mm<sup>2</sup>, kateri se zaključi v priključno merilni omarici PMO. V PMO se nahajajo meritve za porabljeno električno energijo in glavne obračunske varovalke. Iz PMO se bodo napajale električne razdelilne omarice, katere so predvidene na vsakem sklopu parkirišča. Iz razdelilnih električnih omaric se bo napajala električna oprema parkirišča: parkomati, polnilna postaja za električne avtomobile in video nadzor. Razdelilne električne omarice bodo prostostoječe izvedbe narejene iz nerjavečega materiala. Električne instalacije parkirišč bodo izvedene v podometni cevni, kabelski izvedbi.

### Parkomati – avtomati za parkiranje

Na parkirišču je predvidena postavitev parkomata. Parkomat je opremljen s tiskalnikom parkirnih listkov, čitalcem papirnatega denarja, čitalcem kovancev in napravo za vračanje denarja.

### Videonadzor parkirišča

Z video nadzorom so opremljeni vsi štirje sklopi parkirišča, pokrivamo celotno parkirišče s poudarkom na vstop in izstop iz parkirišča. Sistem video nadzora temelji na sodobni IP 5 MegaPixel tehnologiji. Kamere so dnevno/nočne in se napajajo preko PoE standarda ter so na snemalnik priključene preko omrežnih stikal. Predviden je kabel FTP CAT5e.

Za snemanje in obdelavo posnetkov je namenjen zmogljiv NAS strežnik, posnetki pa se shranjujejo na RAID diskovno polje. Vsi štirje sklopi oziroma komunikacijske omare so med sabo povezana z optičnim kablom do strežnika. Celoten sistem se napaja preko zmogljivega lokalnega UPS-a.

## **SKLOP 2 – PARKIRIŠČE ZA AVTODOME**

Investitor namerava zgraditi park za avtodome (kamperje) z vso spremljajočo infrastrukturo imenovan »Avtodom park Koper«.

Parkirišče bo locirano jugo-vzhodno od mestnega jedra, tik ob koprski avtobusni in železniški postaji in sicer ob koprski vpadnici, med avtomobilsko cesto in obstoječimi avtobusnimi peroni na neobdelani površini.

Predmet tega projekta so naslednji posegi:

- Izgradnja asfaltiranega parkirišča za avtodome - 1379 m<sup>2</sup>,
- Izgradnja večnamenskih betonskih površin ob parkirišču – 278 m<sup>2</sup>,
- Izgradnja montažnega sanitarnega objekta ob parkirišču – 70 m<sup>2</sup>,
- Ureditev ozelenjenih površin okoli parkirišča – 1020 m<sup>2</sup>,
- Ograditev celotnega območja s kovinsko mrežno ograjo – 210 m,
- Prometna ureditev parkirišča ter bližnje okolice.

### **Parkirišče in prometna ureditev**

Na površini 1379 m<sup>2</sup> se izgradi klasično asfaltirano parkirišče. Na njemu se nahaja 27 parkirnih mest za avtodome. Ti so razdeljeni na:

- 13 velikih – 4x8 m,
- 14 majhnih – 3,5x6 m,
- 1 servisno parkirno mesto – 4x8m.

Parkirišča so organizirana osno levo/desno, pod kotom 90°, med njimi je 9 m manevrski pas. Velika in majhna parkirna mesta so namenjena parkiranju avtodomov in imajo dovolj širine za morebitno uporabo stranskih nadstreškov (tende oz. markize). V neposredni bližini (v pasu ozelenitve) se nahajajo električne omarice na katere se avtodomi priključijo. Ena omarica pokriva 4 avtodome.

V sklopu parkirišča se nahaja eno servisno parkirno mesto, ki je namenjeno le oskrbovanju avtodomov. Na tleh, v središču parkirnega mesta se nahaja odtočni jašek za fekalne vode dim. 80x80cm, ki je prekrit z jekleno rešetko ter prekrit z zaščitnim pokrovom iz rebraste pločevine. Na zadnji strani se nahaja večnamenska postaja – ploščad z odtokom za fekalije preko odtočnega jaška dim. 40x40 cm prekritega z zaščitnim pokrovom iz rebraste pločevine ter omarica z dvema električnima priključkoma ter dvema vodnima pipama s pitno vodo. Na tem parkirišču avtodomi izpraznijo odpadne rezervoarje ter se napolnijo s čisto vodo.

Celotno parkirišče je primerno talno označeno ter opremljeno s prometnimi znaki, obdano z robnikom, primerno meteorno odvodnjavano in osvetljeno z uličnimi svetili – kandelabri, katerih lokacija in tip so označeni v načrtih električnih inštalacij. Dostop v parkirišče se vrši s Kolodvorske ceste preko obstoječega parkirišča za avtomobile. Uvoz v in izvoz iz parkirišča se vrši skozi dvoje avtomatiziranih drsnih kovinskih vrat na skrajnih koncih parkirišča. Skozi parkirišče je predviden enosmeren promet.

Ob uvozu na zunanji strani je predviden ekološki otok s kontejnerji za ločeno zbiranje odpadkov.

### **Okolica**

Severno, vzhodno in zahodno od parkirišča se uredijo nove parkirne površine in preuredi promet.

Odsek kolesarske steze »Parenzana«, ki v obstoječem stanju poteka po severni strani načrtovanega parkirišča, se relocira na južno stran, vzporedno z avtomobilsko cesto.

### **Večnamenske tlakovane površine**

Neposredno ob parkirišču in ob spremljevalnem objektu se nahajajo večnamenske tlakovane površine namenjene predvsem piknikom ali ostalim potrebam obiskovalcev. Te površine, tlakovane s tiskanim betonom, so opremljene z mizami, klopmi in smetnjaki ter so dobro osenčene z drevesi. Na severo zahodnem delu se uredi manjše igrišče z otroškim igrali.

### **Montažni sanitarni objekt**

Ob uvoz/vhod v parkirišče bo na tlakovano površino postavljen prefabricirani objekt sestavljen iz 3 kovinskih kontejnerjev, z vso opremo in inštalacijami prefabriciranimi v tovarni in bo končan pripeljan s tovornjakom na lokacijo. Objekt potrebuje za namestitev le pasaste temelje, inštalacijski vodi pa se le priključijo na montirane inštalacijske omarice. Objekt dimenzij cca. 9,3x7,5 m ( $70\text{ m}^2$ ), višine 3,3 m, vsebuje 3 sanitarne prostore – moški, ženski in invalidi ter servisni prostor s pripadajočo opremo, vetrolov ter pokriti zunanji predprostor.

#### Moški:

- 2x keramična konzolna WC školjka v kabini iz kompaktnih plošč, vgradni splakovalnik na tipko,
- 2x keramični pisoar s splakovanjem na električni senzor, vmesna pregrada iz kompaktnih plošč,
- 2x tuš kabina s pripadajočo armaturo in predprostorom/garderobo, iz kompaktnih plošč,
- 3x keramični umivalniki s pripadajočimi armaturami, milniki in ogledali,
- 2x električni sušilniki za roke, z možnostjo sušenja las.

#### Ženski:

- 3x keramična konzolna WC školjka v kabini iz kompaktnih plošč, vgradni splakovalnik na tipko.
- 2x tuš kabina s pripadajočo armaturo in predprostorom/garderobo, iz kompaktnih plošč.
- 3x keramični umivalniki s pripadajočimi armaturami, milniki in ogledali.
- 2x električni sušilniki za roke, z možnostjo sušenja las.

#### Invalidi:

- 1x keramična konzolna WC školjka prilagojena za invalide s stenskimi oporniki, vgradni splakovalnik na tipko,
- 1x keramični umivalnik s pripadajočo armaturo, milnikom in ogledalom, vse prilagojeno za invalide,
- 1x tuš površina brez kabine s pripadajočo armaturo, brez talnih ovir,
- 1x previjalna miza za dojenčke, konzolno vpeta v steno z možnostjo preklopa.

#### Servisni prostor:

- 1x 500l bojler s pripadajočimi inštalacijami,
- 1x keramični trokadero s pripadajočo armaturo,
- Lesene police nad trokaderom.

Trije ( kovinski kontejnerji so med seboj čvrsto spojeni in predstavljajo konstrukcijo objekta ter zunanje zidove. Celoten objekt je dodatno termo izoliran s principom prezračevane fasade - 8 cm TI ter dekorativne vlakno/cementne fasadne plošče. Streha je dodatno termo izolirana s 15 cm TI, prekrita z ALU pločevino in primerno odvodnjavana. Predelne in inštalacijske stene so iz vodoodpornih mavčno/kartonastih plošč. Vsi prostori razen servisnega imajo PVC okna, vsa vrata so ALU. Prostori se prezračujejo naravno preko oken, servisni prostor pa preko ventilatorja na streho. Vse inštalacije so podometne. Elektro inštalacije so klasične, luči dovolj za primerno in enakovredno osvetlitev prostorov glede na program. Celoten tlak je iz primerno protizdrsnih keramičnih ploščic, zidovi so barvani z lateks barvo po celotni višini. Vsi prostori so primerno informativno in varnostno označeni. Pred vhodom v objekt so postavljeni 4 koši za ločeno zbiranje odpadkov.

### Ozelenjene površine in ograja

Celotno območje parkirišča in objekta je omreženo s kovinsko mrežno ograjo (Bekaert, Kočevar ali enakovredna). Ograja je modularna, visoka 210 cm, vsak modul je dolg 250 cm. Kovinski podporni stebri stojijo na betonskih točkovnih temeljih. Na obeh uvozih v parkirišče so v ograjo vgrajena avtomatska mrežna drsna vrata dolžine 4 m. Ob drsnih vratih so v ograji še dodatna krilna vrata za osebni prehod. Površine med parkiriščem in ograjo se ozeleni s travo in vrsto avtohtonih dreves v razmiku 8 m.

### Gabariti objekta

Skupne tlorisne dimenziije celotnega zamreženega območja so 79x31 m.

Tlorisne dimenziije parkirišča so 73x25 m.

Tlorisne dimenziije spremiševalnega objekta so 9,3x7,5 m, višina objekta je 3,3 m, kota pritličja je +2,51 m (absolutne nadmorske višine +0,00=+0,00).

### Funkcioniranje objekta

Parkirišče za avtodome s spremiševalnim objektom je ograjeno področje z avtomatiziranim upravljanjem dostopa gostov brez predvidenega prisotnega osebja. Gost pred vhodom v parkirišče kupi na avtomatski blagajni kartico, ki mu omogoča časovno omejen dostop in uporabo parkirišča in spremiševalnega objekta. Kartica preko čitalcev črtne kode omogoča odpiranje uvoznih drsnih in osebnih vrat ter vstop v sanitarni objekt. Ob nakupu kartice dobi gost tudi določeno številko parkirnega mesta s pripadajočo elektro vtičnico za priklop avtodata. Gost se lahko tako v vnaprej določenem/zakupljenem obdobju prosto giblje po parkirišču, neomejeno uporablja sanitarni objekt, servisni parkirni prostor (polnjenje rezervoarja za vodo, praznjenje fekalnega rezervoarja) in elektriko. Po pretečenem času se vsi servisi prekinejo, gost ima možnost le izvoza ali nakupa dodatnega časa.

## 7. ANALIZA ZAPOSLENIH ZA ALTERNATIVO »Z« INVESTICIJO GLEDE NA VARIANTO 'BREZ' INVESTICIJE

Število zaposlenih bo v JP Komunala Koper v obeh variantah ostalo nespremenjeno, prav tako tudi v občinski upravi MOK. Zaradi obravnavane investicije se pri vzdrževalcu in investorju ne bodo pojavile potrebe po zaposlovanju dodatne delovne sile, saj bo potrebno le nekoliko več vzdrževalnih del, za čiščenje sanitarnega objekta bo JP Komunala Koper najela čistilni servis.

Hkrati bo investicija omogočila odprtje nekaj novih delovnih mest v novo nastalih gospodarskih subjektih (mikropodjetij in turističnih kmetij). Predvsem je pomembno zagotavljanje pogojev za delovanje mikropodjetij, ki so za učinkovit trajnostni razvoj regije zelo pomembna ter bistveno prispevajo k ciljem Obalno Kraške regije.

## 8. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO

**Vrednost investicijskih del**, ki bodo potekala v letu 2014, je določena po stalnih cenah - upoštevane so cene iz januarja 2014 na osnovi predračuna projektanta (vir: Idejni projekt - »Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper«, št. projekta NG/001-2014, PS PROSTOR d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, januar 2014) in PZI - »Parkirišče za avtodome s spremiščevalnim objektom«, št. projekta PR-2013/21, OSIVNIK FABIAN ARHITEKTI d.o.o., Štefanova 15, 1000 Ljubljana, januar 2014 .

### Izhodišča za določitev vrednosti investicije:

- Strošek izdelave investicijske dokumentacije je določen na podlagi predračuna izvajalca;
- Strošek izdelave projektne dokumentacije je določen na podlagi računa in predračuna izvajalca;
- Strošek izvedbe GOI del je določen na podlagi predračuna projektanta;
- Strošek strokovnega nadzora je določen na podlagi izkušenj v % od vrednosti del.

Tekoče cene za vsa predvidena dela so enake stalnim, saj se bodo vsa dela zaključila prej kot v roku 12 mesecev od predračuna projektanta.

**Dinamični plan izvedbe investicije v stalnih in tekočih cenah ter skupna vrednost investicije z DDV-jem v €:**

Elementi investicije - aktivnosti	Vrednost brez DDV	Znesek nepovrač. DDV	Vrednost z nepovrač. DDV
I. Izdelava projektne dokumentacije PGD, PZI	17.880,00	3.933,60	21.813,60
II. Izdelava investicijske dokumentacije DIIP in IP	3.000,00	660,00	3.660,00
<b>A.) Neupravičeni stroški 2014 (I. – II.)</b>	<b>20.880,00</b>	<b>4.593,60</b>	<b>25.473,60</b>
V. Preddela	56.450,00	12.419,00	68.869,00
VI. Gradbena dela	58.000,00	12.760,00	70.760,00
VII. Zemeljska dela in temeljenje	51.900,00	11.418,00	63.318,00
VIII. Odvodnjavanje	51.500,00	11.330,00	62.830,00
IX. Izdelava voziščne konstrukcije	216.150,00	47.553,00	263.703,00
X. Prometna signalizacija in oprema	38.400,00	8.448,00	46.848,00
XII. Inštalacije	116.200,00	25.564,00	141.764,00
XII. Strokovno tehnični nadzor	11.800,00	2.596,00	14.396,00
<b>B.) Upravičeni stroški 2014 (V. – XII.)</b>	<b>600.400,00</b>	<b>132.088,00</b>	<b>732.488,00</b>
<b>SKUPAJ STROŠKI INVESTICIJE Z NEPOVRAČLJIVIM DDV (A + B)</b>	<b>621.280,00</b>	<b>136.681,60</b>	<b>757.961,60</b>
<b>UPRAVIČENI STROŠKI (C)</b>	<b>600.400,00</b>		
<b>NEUPRAVIČENI STROŠKI (A + B + D)</b>	<b>20.880,00</b>	<b>136.681,60</b>	<b>157.561,60</b>

**Občina si pridržuje pravico, da si poračuna DDV v skladu z zakonskimi možnostmi.**

## 9. ANALIZA LOKACIJE

**Makro lokacija:**

Regija: Obalno kraška statistična regija

Občina: Koper

Naselje: Mesto Koper

**Mikro lokacija:**

Investitor, Mestna Občina Koper, namerava izdelati parkirišče za osebna vozila in avtodome na območju glavne avtobusne postaje Koper.

Parkirišče bo locirano jugo-vzhodno od mestnega jedra, tik ob koprski avtobusni in železniški postaji in sicer ob koprski vpadnici, med avtomobilsko cesto in obstoječimi avtobusnimi peroni.

Ureditev Parkirišča ob glavni avtobusni postaji Koper se bo izvajala na parcelah št. 3887/2, 3887/20, 3887/21, 3887/22, 3887/24, 3888/6, 3888/7, 3888/12, vse k.o. Bertoki.

### **Področje gradnje obravnavanega objekta urejajo:**

- Dolgoročni plan občine Koper (Uradne objave, št. 25/86, 10/88, 9/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98, 16/99, 33/01 in 96/04) in Družbeni plan občine Koper (Uradne objave, št. 36/86, 11/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98, 16/99, 33/01 in 96/04) in Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Mestne občine Koper (Uradne objave, št. 16/99, 33/01) in (Uradni list RS, št. 96/04, 97/04 in 79/09);
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih v občini Koper (Ur.obj. 19/88, 7/01-obvezna razlaga in 24/01 ter Ur.l.RS 49/05-obvezna razlaga, 95/06, 124/08, 22/09, 65/10, 29/12, 50/12);

## **10. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV**

Vplivi na okolico v času gradbenih in obrtniških del bodo s pravilno organizacijo in z upoštevanjem tehničnih predpisov in pogojev za obnovo objekta ter z upoštevanjem predpisov iz varstva pri delu zmanjšani na minimum. Načrtovanje in izvedba posegov se opravi na tak način, da so ti čim manj moteči ter tako, da ohranijo ali celo izboljšajo gradbeno tehnične in prometno varnostne ter okoljevarstvene razmere.

Gradbišče bo organizirano tako, da je onesnaževanje podzemne vode onemogočeno. V času gradnje bodo predvideni vsi varnostni ukrepi in taka organizacija na gradbišču, da bo preprečeno onesnaževanje voda ali podtalnice, ki bi nastalo zaradi transporta, skladiščenja ter uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi.

Vsa odpadna voda, ki bo nastala na gradbišču, se bo odvajala v javno kanalizacijsko omrežje. Vso tehnološko odpadno vodo, ki pa ne bo primerna za odvajanje v kanalizacijo, bo potrebno predhodno očistiti in odvesti na javni kanal. V nobenem primeru se ne bodo odpadne vode odvajale neposredno na gradišču. Odpadke se bo zbiralo na gradbišču v okviru gradbene parcele objekta. Izvajalec bo poskrbel za pravilno ločeno zbiranje in odvoz odpadkov.

V času gradnje se pričakuje občasno motenje okolice v obliki dovoznih poti, manjših deponij materiala ter izkopane zemljine, kar bo v celoti nadziral investitor - Mestna občina Koper.

**Obveznosti investitorja in izvajalca v času izvedbe in po izvedbi so:**

- izdelati načrt ureditve gradbišča,
- zagotoviti zavarovanje gradbišča tako, da bosta zagotovljeni varnost in raba bližnjih objektov in zemljišč,
- zagotoviti vse potrebne varnostne ukrepe in organizacijo gradbišča za preprečitev prekomernega onesnaževanja tal, vode in zraka pri transportu, skladiščenju in uporabi škodljivih snovi,
- da se na vseh območjih dovolijo emisije hrupa tako, da v dnevnem času niso prekoračene kritične ravni hrupa predpisane za posamezna območja varovanja pred hrupom.

Organizacija in izvedba gradnje parkirišč bo zastavljena tako, da bodo v največji meri preprečeni ali minimizirani vsakršni vplivi na okolje v času gradnje:

- Vplivi na mehansko odpornost in stabilnost,
- Vplivi na varnost pred požarom,
- Vplivi na higiensko in zdravstveno zaščito ter varstvo okolice,
- Vplivi na varnost pri uporabi,
- Vpliv na okolico v zvezi z zaščito pred hrupom,
- Vplivi na varčevanje z energijo in ohranjanje toplote v okoliških objektih,
- Vplivi osenčenja.

Glede na to, da bo za vse investicijske posege potrebno dosledno upoštevati vse predpise o varstvu narave, se lahko postavi sledeče trditve:

- Investicija ne bo vplivala na izkoriščanje naravnih virov v večjem smislu (emisij v zrak ni, prav tako ni porabe in emisij mineralnih snovi);
- Investicija ne posega v substanco naravnih virov in ne ogroža njihove redkosti in njihove regeneracijske in reproduksijske sposobnosti;
- Investicija ne predvideva intenzivne uporabe naravnih virov, kar bi povzročilo bistveno zmanjšanje njihove obnovljivosti;
- Investicija ne povzroča emisij, ki presegajo mejne vrednosti snovi in energije v vodo, zrak, tla ter mejne vrednosti emisij.

Pri načrtovanju in izvedbi operacije bodo upoštevana naslednja izhodišča:

Upoštevana izhodišča	Analiza vplivov	Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov na okolje
<b>1. Učinkovitost izrabe naravnih virov:</b>		
a.) energetska učinkovitost	Izvedba del bo potekala s stroji, ki omogočajo optimalno energetsko učinkovitost. V JR bodo vgrajene varčne sijalke. S sistemom »Parkiraj in pelji se« bo prišlo do znatnih prihrankov energije predvsem iz fosilnih goriv.	Ni negativnih vplivov na okolje
b.) učinkovita raba vode in surovin	Investicija ne bo povzročila neracionalne porabe vode in surovin.	Ni negativnih vplivov na okolje.

<b>2. Okoljska učinkovitost</b>		
a.) uporaba najboljših razpoložljivih tehnik	Izdelava parkirišča bo izvedena z uporabo najboljših razpoložljivih tehnik, montirani bodo parkomati in sistem kamer za videonadzor parkirišča.	Ni negativnih vplivov na okolje.
b.) uporaba referenčnih dokumentov	Uredba o hrupu v naravnem in življenjskem okolju, ZureP-1, ZGO-1, Zakon o varstvu okolja, Predpisi s področja varstva zdravja pri delu, Tehnični normativi in standardi z upoštevanjem sodobnih tehničnih rešitev s področja ureditve mirujočega cestnega prometa in osvetlitve javnih površin.	Ni negativnih vplivov na okolje.
c.) nadzor emisij in tveganj	Meteorne vode bodo speljane preko jaškov v meteorno kanalizacijo ter v ponikovalnico, preprečeno bo svetlobno onesnaževanje. Zmanjšala se bo emisija CO <sub>2</sub> v ozračje.	Ni negativnih vplivov na okolje.
d.) zmanjšanje količin odpadkov in ločeno zbiranje odpadkov	Pri izvedbi operacije bo nastal izkopni material, ki pa se bo po izvedeni operaciji delno porabil za izvedbo nasipa, delno pa bo odpeljan na deponijo. Na parkirišču bodo nastavljene posode za ločeno zbiranje odpadkov.	Ni negativnih vplivov na okolje.
<b>2. Trajnostna dostopnost</b>	Izvedena operacija omogoča trajnostno zmanjšanje emisij CO <sub>2</sub> v ozračje in zmanjšanje hrupa v mestu, na parkirišče bo omogočena dostopnost za invalide in druge osebe s posebnimi potrebami.	Ni negativnih vplivov na okolje.
<b>3. Zmanjševanje vplivov na okolje</b>	Javna razsvetljava parkirišča bo izvedena z vgradnjo varčnih svetilk. Urejena meteorna kanalizacija bo bistveno zmanjšala nekontroliran izpust odpadnih voda v naravo, zmanjšala se bo poraba fosilnih goriv v prometu vozil po mestu Koper in s tem tudi izpusti CO <sub>2</sub> v ozračje, zmanjšal se bo hrup v mestu.	Ni negativnih vplivov na okolje.

## 11. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z ORGANIZACIJO VODENJA IN ANALIZO IZVELJIVOSTI

### Časovni načrt vseh aktivnosti za izvedbo investicije:

Aktivnosti za izvedbo v tem IP-u obravnavane investicije potekajo in bodo predvidoma potekale v letih 2013 in 2014 kot sledi:

- izdelava projektne dokumentacije.....december 2013 – februar 2014
- izdelava investicijske dokumentacije (DIIP, IP).....januar 2014
- izvedba javnega naročila in izbor izvajalca.....februar - marec 2014
- izvedba GOI del .....april - julij 2014
- izvajanje gradbenega nadzora.....april - avgust 2014
- uporabno dovoljenje in prevzem objektov.....avgust 2014

### **Grafični prikaz časovnega načrta izvedbe operacije:**

<b>Aktivnosti</b>	<b>LETO 2013</b>												<b>LETO 2014</b>												
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	
<b>Mesec izvedbe</b>																									
<b>Projektna dokumentacija</b>																									
<b>Izdelava DIIP in IP</b>																									
<b>Izvedba JN in izbor izvajalca</b>																									
<b>Izvedba GOI del</b>																									
<b>Izvajanje strokovnega nadz.</b>																									
<b>Uporabno dovolj., prevzem</b>																									

### **Organizacijska shema za izvedbo in spremljanje učinkov investicije**

V Mestni občini Koper je za vodenje investicij organizirana posebna Samostojna investicijska služba, katere vodja je g. Viljan Tončič.

Temeljna naloga samostojne investicijske službe je, da v sodelovanju s posameznimi uradi in službami, vodi postopke izvedbe investicij, v skladu s sprejetim proračunom. Služba opravlja tudi strokovno tehnične naloge v zvezi z izvedbo vseh investicijskih projektov.

Služba svetuje in pomaga uradom in službam pri pripravi proračuna na področju investicij, ter sodeluje pri vsebinski pripravi investicij posameznega urada ali službe, glede na predvidene investicije v predhodnem koledarskem letu.

V službi javni uslužbenci delujejo timsko, sestavlajo jo strokovnjaki za področje pravnih zadev, javnih naročil, za področje plana in analiz in za investicije.

- Odgovorna oseba Mestne občine Koper je župan Boris Popovič;
- Vodja projekta je Viljan Tončič, vodja Samostojne investicijske službe MOK, odgovoren za pridobitev investicijske in projektne dokumentacije, ki poskrbi za pripravo vse potrebne projektne, tehnične in investicijske dokumentacije ter prijavo na razpis »Park & ride«;
- Odgovoren za vsebinsko področje je g. Rafko Klinar, predstojnik Urada za gospodarske javne službe in promet MOK;
- za strokovno spremljanje operacije s strani investitorja bo imenovana strokovno usposobljena ekipa za posamezna področja z ustreznimi izkušnjami za področja, ki jih vsak posameznik pokriva;
- Izvajalce del in nadzora bo Mestna občina Koper izbrala na podlagi Zakona o javnem naročanju (Ur.l. RS, št. 128/06, 16/08, 19/10, 18/11, 90/12, 12/13, ZJN-2);
- Z izbranim izvajalcem del za izvedbo celotne investicije naročnik podpiše pogodbo. Dela pri izvajjanju pogodbe usklajuje odgovorni vodja projekta in sicer g. Viljan Tončič;
- Naročnik med izvajanjem investicije poskrbi za ustrezen strokovni nadzor.

Po opravljenih delih izvajalec s primopredajnim zapisnikom in po veljavnih predpisih preda parkirišče v upravljanje Mestni občini Koper ta pa v vzdrževanje JP Komunala Koper.

## Reference odgovornih oseb za izvedbo projekta

**1. Za izvedbo celotnega projekta je odgovoren vodja Samostojne investicijske službe Viljan Tončič, dipl.inž. grad.. Na tem delovnem mestu je že od leta 2002 in je praktično organiziral ter vodil izvedbo vseh investicij, ki jih je in jih izvaja MOK v tem obdobju.**

Navajamo le nekaj največjih:

- komunalna oprema za IOC Srmin.....12 MIO €
- severna obvoznica v Kopru.....4 MIO €
- osnovna šola v Kopru .....18 MIO €

Poleg tega je seveda vodil in bil odgovoren za vse investicije Mestne občine Koper v obdobju od leta 2002 do danes.

## Analiza izvedljivosti investicije

Mestna občina Koper (MOK) s projektom kandidira za pridobitev nepovratnih sredstev iz Javnega razpisa »Parkiraj in pelji se« v okviru Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013, 2. razvojne prioritete »Cestna in pomorska infrastruktura – področje javnega potniškega prometa«.

Celotni stroški operacije znašajo 757.961,60 € (po tekočih cenah) in le-ta bo sofinancirana v višini 510.340,00 € oz. 67,33 % celotne vrednosti projekta z nepovratnimi sredstvi iz javnega razpisa. MOK pa bo iz proračuna zagotovila skupno 247.621,60 € oz. 32,67 % celotne vrednosti investicije.,

Projekt je uvrščen v proračun MOK za leto 2014 in v Načrt razvojnih programov MOK 2014-2017. Projekt bo mogoče izvesti s pomočjo EU sredstev – Evropskega kohezijskega sklada.

Izvedljivost investicije ni vprašljiva. Operacija je skladna s prostorsko dokumentacijo. Za ureditev Sklopa 1 - parkirišče za osebne automobile - je izdelan idejni projekt, za izvedbo Sklopa 2 – parkirišče za avtodome - je izdelana projektna dokumentacija v obliki PGD in PZI in bo v mesecu januarju 2014 pridobljeno gradbeno dovoljenje. Občina bo v prvem tromesečju 2014 izvedla postopek javnega naročanja za izbor izvajalca in v marcu 2014 podpisala pogodbo z najugodnejšim ponudnikom za gradbena dela in za strokovni nadzor. Vsa investicijska dela bodo oddana na podlagi določil Zakona o javnem naročanju.

Po zaključku operacije se pristopi k tehničnemu in kvalitetnemu prevzemu operacije. Po uspešno izvedenem tehničnem prevzemu in odpravi morebitnih pomanjkljivosti bo možno novo parkirišče predati v obratovanje. Upravljavec parkirišča je Mestna občina Koper, ki s pogodbo preda novo parkirišče v vzdrževanje JP Komunala Koper d.o.o..

## Do sedaj pripravljena dokumentacija:

- PGD, PZI - »Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper«, PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, (januar 2014).
- Idejni projekt »Parkirišče za avtodome s spremiščevalnim objektom«, Osivnik Fabian arhitekti d.o.o., Štefanova 15, 1000 Ljubljana, (januar 2014).

- DIIP, Valpro d.o.o., Postojna, januar 2014;
- IP, Valpro d.o.o., Postojna, januar 2014.

### Še potrebna dokumentacija:

- po izvedbi investicije se izdela projekt izvedenih del,
- uporabno dovoljenje za zgrajeno novo parkirišče.

## 12. NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

### Finančna konstrukcija virov financiranja naložbe v tekočih cenah v €:

Elementi / VIR	Sredstva EU in Ministrstva za infrastrukturo in prostor	Proračun MOK	Viri skupaj
Upravičeni stroški	<b>510.340,00</b> (85,00 %)	<b>90.060,00</b> (15,00 %)	<b>600.400,00</b> (100 %)
Neupravičeni stroški	<b>00,00</b>	<b>20.880,00</b> (100,00 %)	<b>20.880,00</b> (100 %)
DDV	<b>00,00</b>	<b>136.681,60</b> (100,00 %)	<b>136.681,60</b> (100 %)
<b>SKUPAJ INVESTICIJA</b>	<b>510.340,00</b>	<b>247.621,60</b>	<b>757.961,60</b>
<b>SKUPAJ %</b>	<b>67,33 %</b>	<b>32,67 %</b>	<b>100,00 %</b>

Mestna občina Koper bo iskala še druge možnosti javnih virov financiranja projekta in ob priložnosti pristopila tudi k črpanju ostalih možnih nepovratnih sredstev za sofinanciranje obravnavane investicije.

### Struktura in dinamika porabe virov financiranja upravičenih stroškov investicije v tekočih cenah v €:

Elementi / VIR	Sredstva EU in Ministrstva za infrastrukturo in prostor	Proračun MOK	Viri upravičenih stroškov skupaj
<b>Poraba v letu 2014</b>	<b>510.340,00</b>	<b>90.060,00</b>	<b>600.400,00</b>
<b>UPRAVIČENI STROŠKI</b>	<b>510.340,00</b>	<b>90.060,00</b>	<b>600.400,00</b>
<b>UPRAVIČENO V %</b>	<b>85,00 %</b>	<b>15,00 %</b>	<b>100,00 %</b>

**Struktura in dinamika porabe virov financiranja celotnih stroškov investicije v tekočih cenah v €:**

Elementi / VIR	Sredstva EU in Ministrstva za infrastrukturo in prostor	Proračun MOK	Viri celotnih stroškov skupaj
<b>Poraba v letu 2014</b>	<b>510.340,00</b>	<b>247.621,60</b>	<b>757.961,60</b>
<b>OPERACIJA SKUPAJ</b>	<b>510.340,00</b>	<b>247.621,60</b>	<b>757.961,60</b>
<b>SKUPAJ %</b>	<b>67,33 %</b>	<b>32,67 %</b>	<b>100,00 %</b>

Mestna občina Koper bo torej na Ministrstvo za infrastrukturo in prostor (MIP) naslovila 5 zahtevkov v letu 2014 v sledečem zaporedju:

- I. zahtevek .....10.05.2014.....100.000,00 €
- II. zahtevek .....10.06.2014.....100.000,00 €
- III. zahtevek .....10.07.2014.....150.000,00 €
- IV. zahtevek .....10.08.2014.....120.000,00 €
- IV. zahtevek .....10.09.2014.....40.340,00 €

**Mestna občina Koper bo zahtevke pošiljala na MIP pred plačilom vsake od predvidenih 5 (petih) mesečnih situacij, ki jih bo predvidoma v letu 2014 izstavil izvajalec del.**

### **13. PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI INVESTICIJE**

**1.) Plan prihodkov Mestne občine Koper (MOK) in JP Komunala Koper v zvezi z obravnavano investicijo v Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper:**

V obravnavanem investicijskem posegu gre za izgradnjo parkirišča za sistem »Parkiraj in pelji se«. Po aktiviranju investicije MOK ne predvideva nič dodatnih prihodkov, vzdrževalec novega parkirišča - JP Komunala Koper pa bo predvidoma pridobival nove dodatne prihodke od parkirnine.

**A.) Sklop 1 – parkirišče za osebne avtomobile s 57 parkirnimi mesti:**

Glede na sistem obračunavanja parkirnine (cena parkirnega mesta in prevoza z javnim potniškim prometom za 1 dan = 1,00 € in cena parkirnega mesta in prevoza z javnim potniškim prometom za 1 mesec = 10,00 €) so ob ocenjeni stopnji izrabe zmogljivosti parkirišča predvideni naslednji prihodki Sklopa 1 na letnem nivoju (predvideno je 70 % mesečnih in 30 % dnevnih vozovnic – parkirnin):

- <u>Prihodki v letih 2015 - 2017.....</u>	<u>7.740,00 €</u>
- <u>Prihodki od leta 2018 dalje.....</u>	<u>8.880,00 €</u>

**B.) Sklop 2 – parkirišče za avtodome s 27 parkirnimi mesti:**

Glede na sistem obračunavanja parkirnine (cena parkirnega mesta in prevoza z javnim potniškim prometom za 1 dan = 4,00 € so ob ocenjeni stopnji izrabe zmogljivosti parkirišča predvideni naslednji prihodki Sklopa 2 na letnem nivoju

- <u>Prihodki v letih 2015 - 2017.....</u>	<u>9.600,00 €</u>
- <u>Prihodki od leta 2018 dalje.....</u>	<u>11.760,00 €</u>

**Novi prihodki vzdrževalca – JP Komunala Koper po zaključku investicije na letnem nivoju za celotno parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper bodo znašali:**

- <u>Prihodki v letih 2015 - 2017.....</u>	<u>17.340,00 €</u>
- <u>Prihodki od leta 2018 dalje.....</u>	<u>20.640,00 €</u>

(glej prilogo 1!)

**2.) Plan odhodkov Mestne občine Koper in JP Komunala Koper v zvezi z obravnavano investicijo v Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper:**

**A) Mestna Občina Koper:**

Mestni občini Koper po končani investiciji ne bodo nastajali nikakršni dodatni stroški v zvezi z novimi parkirišči.

**B.) JP Komunala Koper d.o.o.:**

JP Komunala Koper po aktivirjanju obravnavane investicije pričakuje naslednje dodatne – nove stroške na letnem nivoju:

<u>Stroški obratovanja parkirišča.....</u>	<u>10.500,00 €</u>
<u>Stroški javne razsvetljave, parkomatov in videonadzora.....</u>	<u>9.900,00 €</u>
<u>Stroški košnje trave in obnavljanja talnih oznak.....</u>	<u>3.600,00 €</u>
<b><u>Dodatni stroški skupaj.....</u></b>	<b><u>24.000,00 €</u></b>

**Skupaj bo torej investitorju in vzdrževalcu nove infrastrukture od leta 2015 dalje letno nastajalo za 24.000,00 € dodatnih stroškov.**

Nov dodaten odhodek projekta bo tudi amortizacija novih osnovnih sredstev, ki pa se le obračunava, ne pomeni pa tudi odliva v denarnem toku niti odhodka v proračunu investitorja.

(vse glej prilogo 1.)

## **14. IZRAČUN UPRAVIČENOSTI OBRAVNAVANE INVESTICIJE V EKONOMSKI DOBI**

### **14.1. Izračun finančnih kazalcev po statični in dinamični metodi za investicijski projekt**

#### **Metodološke predpostavke**

Pri investiciji v Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper gre za investicijo v lokalno prometno infrastrukturo, nujno potrebno za izboljšanje pogojev bivanja prebivalcev Kopra in okoliških naselij, ki se vedno v večjem številu vsakodnevno vozijo na delo v Koper.

Nameravana investicija se nanaša na izdelavo parkirišča ob glavni avtobusni postaji Koper s skupno kapaciteto 77 parkirnih mest, opremljenega z videonadzorom ter parkomati, obsega pa ureditev Sklopa 1 - parkirišče za osebne avtomobile s kapaciteto 52 parkirnih mest, ter izvedbo Sklopa 2 - parkirišče za avtodome z ureditvijo javne razsvetljave in odvodnjavanja parkirnih površin s kapaciteto 25 parkirnih mest. Investicija obsega še izdelavo investicijske in projektne dokumentacije ter strokovni nadzor. Zato je uporabljen pristop primerjave prihodkov in odhodkov investitorja in vzdrževalca **”z investicijo“** in **”brez investicije“** v prihodnjih letih.

Razlika med projekcijo »z« in »brez« investicije je finančni tok investicije, iz katerega neto prilivov so izračunani kazalci donosnosti obravnavane investicije.

Za predmetno oceno veljajo iste predpostavke in omejitveni pogoji kot veljajo za metodološka izhodišča (zaprt reprodukcijski ciklus, ni reinvestiranja neto prilivov, izračun po stalnih cenah).

Zaradi poenostavitev in boljše preglednosti so v projekciji za varianto »Z investicijo« v Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper, prikazani le na novo nastali prihodki in odhodki investitorja in vzdrževalca, povzročeni z aktiviranjem obravnavane investicije, varianta »brez investicije« pa seveda ne prinaša investitorju in vzdrževalcu nič dodatnih prihodkov in odhodkov.

V tem primeru je evidentno, da varianta »z investicijo« investitorju in vzdrževalcu parkirišča prinaša nekaj dodatnih prihodkov, pa tudi nekaj dodatnih odhodkov v zvezi z obratovanjem in vzdrževanjem nove javne infrastrukture in seveda dodatne stroške amortizacije novih osnovnih sredstev, ki pa ne pomenijo tudi odlivov denarja, saj je amortizacija le »knjižni strošek«.

## **Statična in dinamična analiza uspešnosti investicije:**

### **Statična ocena**

Za potrebe statične ocene je vzeta primerjava projekcije prihodkov in odhodkov projekta « z investicijo » in « brez investicije » v letu 2015 torej v prvem letu po zaključeni investiciji. Primerjava rezultatov je dobro vidna v **Prilogi 2. Primerjava stroškov in prihodkov z naložbo in brez**.

### **Dinamična ocena**

#### **Ocena likvidnosti**

Ker so predvideni novih prihodki manjši od predvidenih odhodkov je tudi denarni tok v referenčnem obdobju v varianti z investicijo negativen: stroške izvedbe v letu 2014 namerava investitor pokriti pretežno iz sredstev EU ter Ministrstva za infrastrukturo in prostor ter delno iz lastnega proračuna. Vse presežke dodatnih tekočih odhodkov v zvezi z obratovanjem in vzdrževanjem parkirišča pa bo morala JP Komunala Koper pokrivati iz svojega proračuna.

### **Izračun finančne donosnosti naložbe**

Razlika med projekcijo z investicijo in projekcijo brez investicije je učinek projekta, na katerega so merjena obravnavana investicijska vlaganja. V skladu z metodologijo so kazalci rentabilnosti izračunani iz neto prilivov finančnega toka naložbe. Neto prilivi so razlika med prilivi in odlivi naložbe.

#### **Kot prilivi naložbe so vzeti:**

- Dodatni prihodki naložbe so parkirnina - vozovnica za nova parkirna mesta.**
- Za izračun je vzeta rezidualna vrednost parkirišča, za katero smatramo, da je po 30 letih enaka "neodpisani" vrednosti.**

#### **Med odlivi pa so :**

- Investicijska vlaganja v času investiranja.**
- Dodatni odhodki naložbe v zvezi z vzdrževanjem parkirišča ter rednim delovanjem.**

Razlika med obema so neto prilivi, ki po svoji vsebini predstavljajo neto finančni tok investicije, iz katerega so izračunani kazalci donosnosti naložbe.

Kot je razvidno iz gornjih elementov, način financiranja investicije na sam izračun donosnosti neposredno ne vpliva (vpliva seveda na likvidnost). Torej, v finančni analizi donosnosti se izračunajo naslednji kazalniki : finančna neto sedanja vrednost (FNSV), relativna FNSV, doba vračanja naložbe in že omenjena finančna interna stopnja donosnosti (FISD).

V finančnem toku imamo odlive za plačilo stroškov izvedbe investicije in operativne stroške obratovanja in vzdrževanja infrastrukture v referenčni dobi, prilive od parkirnin in »priliv« kot preostanek vrednosti investicije v zadnjem letu referenčnega obdobja (30 let).

Na tej osnovi je iz neto prilivov finančnega toka naložbe, kar predstavlja **neto finančni tok naložbe (Priloga 3.-)**, z metodologijo diskontiranja (**Priloga 4.- diskontirani neto donosi**) izračunana finančna neto sedanja vrednost (FNSV), finančna interna stopnja donosnosti (FISD), doba vračanja naložbe (**Priloga 5.-**).

- Ugotovljena **FNSV je negativna in znaša; – 765.815,00 €,**
- **FISD je negativna**, kar pomeni, da ni donosna in se v referenčni dobi investitorju ne povrne. Po določilih Uredbe je predpisana individualna diskontna stopnja za izračun donosnosti 7% letno,
- Posledično je negativna tudi **relativna FNSV in znaša: - 88,384 % ,**
- **doba vračanja naložbe pa je daljsa od 30 let, oziroma se investicija ne povrne.**

Interna stopnja donosnosti je tista diskontna stopnja, pri kateri je neto sedanja vrednost projekta enaka nič. Pogoj, da je investicijski poseg primeren za nadaljnjo izvedbo je, da je ISD višja od uporabljenih individualnih diskontnih stopnji.

**Vendar tu ne gre za investicijo v dobičkonosno dejavnost pač pa v prometno in komunalno infrastrukturo, ki je nujno potrebna za izboljšanje pogojev bivanja prebivalcev mesta Koper (manj motornih vozil, manj izpušnih plinov, manj zastojev v mestnem prometu). V tem trenutku je ostale pozitivne donose težko oceniti, zato tako izračunani kazalniki donosnosti niso merodajni pri odločitvi glede investicije v Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper.**

## Izračun sedanje vrednosti neto prihodkov projekta v referenčnem obdobju

V prilogi 5.- je izračunana sedanja vrednost neto prihodkov projekta :

**Izračunana sedanja vrednost neto prihodkov projekta (DNR) je negativna in ob 7 % diskontni stopnji znaša.... (- 32.530,00 €).**

## Izračun sedanje vrednosti investicijskih stroškov projekta

**Izračunana je še Neto sedanja vrednost investicijskih stroškov (DIC), ki ob 7 % diskontni stopnji znaša..... 726.286,00 € (priloga 5.-).**

## Finančna donosnost lastnega kapitala

Na osnovi podanih osnov je v prilogi 6.- **Neto finančni tok za izračun FNSV/K in FISD/K** izveden neto finančni tok za izračun finančne donosnosti lastnega (nacionalnega) kapitala, oziroma vložka investitorja (MOK). (**priloga 7.-**)

Z diskontiranjem neto finančnega toka sta izračunana;

- Finančna neto sedanja vrednost lastnega kapitala **FNSV/K.....- 276.806,00 €,**
- Finančna interna stopnja donosnosti lastnega kapitala **FISD/K.....negativna.**

Dejstvo je, da je tudi FNSV/K negativna in s tem je ugotovljeno, da je projekt upravičen do sofinanciranja s strani ESRR.

#### **14.2. Določitev zneska donacije EU (Delovni dokument 4)**

- Celotni stroški investicije znašajo.....**757.961,60 €**
- Upravičeni stroški investicije (EC) znašajo.....**600.400,00 €**
- Diskontirani stroški naložbe (DIC) znašajo.....**726.286,00 €**
- Diskontirani neto prihodki projekta (DNR) znašajo.....**(- 32.530,00 €)**
- Maks. CRpa po tem razpisu znaša.....**85 % upravičenih stroškov.**

**1. Izračun finančne vrzeli financiranja (R):**

Upravičeni izdatki:  $EE = DIC - DNR = 726.286,00 - 00,00 = 726.286,00 \text{ €}$

$$R = EE / DIC * 100 = 726.286,00 / 726.286,00 * 100 = 100,00 \%$$

**2. Izračun pripadajočega zneska (DA) za katerega se uporablja stopnja sofinanciranja za prednostno os:**

$$DA = EC * R = 600.400,00 * 100,00 \% = 600.400,00 \text{ €}$$

**3. Izračun najvišjega zneska nepovratnih sredstev EU:**

**Najvišji znesek sofinanciranja projekta: EU in MIP = DA \* maks. CRpa = 600.400,00 € \* 85,00 \% = 510.340,00 €.**

**Izračunan najvišji znesek nepovratnih sredstev EU in MIP skupaj torej znaša 510.340,00 €, za kolikor bo investor tudi zaprosil in pomeni 85 % upravičenih stroškov oziroma 67,33 % celotnih stroškov naložbe.**

Vse je razvidno iz prilog 3.-, 4.- in 5.-.

#### **14.3. Izračun ekonomskih kazalcev po statični in dinamični metodi za investicijski projekt z opisi stroškov in koristi, ki se ne dajo ovrednotiti**

Za potrebe ekonomske analize stroškov in koristi naložbe s širšega družbenega vidika so upoštevani stroški celotne naložbe v Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper in nekateri ocenjeni prihodki (koristi) ter stroški družbene skupnosti, gospodarskih subjektov in prebivalstva, ki se nanašajo na predvideno operacijo. Ker referenčno obdobje za prometno in komunalno infrastrukturo po priporočilih Delovnega dokumenta št. 4 EK znaša 30 let, je

prikaz koristi in stroškov širše družbene skupnosti v zvezi z naložbo v Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper izdelan za 30 let - torej do leta 2044 (začetno leto je 2015). In sicer je plan koristi in odhodkov napravljen v dveh variantah:

- z investicijo in
- brez investicije

Pri tem so uporabljene obračunske cene in prikazani vsi prihodki (koristi) in odhodki v zvezi z investicijo v Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper.

Zaradi poenostavitve in boljše preglednosti so v projekciji za varianto »Z investicijo« v Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper, prikazani le nekateri na novo nastali prihodki in odhodki širše družbene skupnosti, povzročeni z aktiviranjem obravnavane investicije, varianca »brez investicije« pa seveda ne prinaša širši družbi nič dodatnih prihodkov niti stroškov.

V ekonomski analizi je ocenjen prispevek investicije h gospodarskemu razvoju regije in države. Uspešno izveden projekt Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper, pomeni resnično celo vrsto pozitivnih prispevkov k vsestranskemu razvoju občine, regije in tudi države.

## **1.) Ocena prihodkov družbene skupnosti v zvezi s projektom:**

V spodnji tabeli so nekateri prispevki definirani in tudi ovrednoteni z dodatnimi prihodki oziroma prilivi za občane, podjetja, občino, regijo in državo. Nekateri izmed teh prispevkov k dodatnim prihodkom in odhodkom so tudi uporabljeni pri izračunu ekonomske neto sedanje vrednosti (ENSV) in ekonomske interne stopnje donosnosti (EISD).

Poleg tega bo obravnavani projekt imel še celo vrsto pozitivnih finančnih efektov na MOK, regijo in državo (manjša brezposelnost, dohodnina itd) pa tudi veliko drugih koristi, ki jih ni mogoče finančno ovrednotiti.

definicija	obrazložitev	ocena
Zmanjšanje porabe fosilnih goriv (za promet motornih vozil po mestu Koper)	Na novem parkirišču bodo parkirali vozniki osebnih vozil z namenom, da se v mesto po opravkih ali v službo odpeljejo s kolesom ali javnim potniškim prevozom (avtobusom). Ocenjena zmanjšana poraba je cca 9.000 l goriva letno	9.000 l po cca 1,50 €, kar znese 13.500,00 € letno
Prihranek pri zmanjšanju emisije CO <sub>2</sub> v ozračje	Zmanjšanje porabe fosilnih goriv pomeni tudi zmanjšanje emisij CO <sub>2</sub> v ozračje. Predvideva se zmanjšanje emisij CO <sub>2</sub> za 18 ton na letnem nivoju. Cena 1 tone za leto 2013 pa znaša 30,00 € (energetika.net).	Prihranki letno: 18 t po 30,00 € = 540,00 €
Povečani prihodki ponudnikov turističnih storitev	Ocenjeno je, da se bo kot posledica boljšega zraka, manjšega hrupa in prijaznejšega bivanja v mestu Koper povečalo trošenje domačinov in turistov v mestu, kar bo povečalo prihodek turistični ponudnikov za najmanj 82.500,00 € letno.	Dodatni prihodki letno od leta 2018: 82.500,00 €
Večja potrošnja gospodinjstev	Zaradi ugodnejših gospodarskih razmer se bo potrošnja gospodinjstev povečala (poveča se število gospodinjstev in potrošnje)	Letno povečanje potrošnje za 15%

Tako je iz **Priloge 8.- Projekcija družbenih koristi za naložbo** razvidno, da bodo v varianti »z naložbo« prihodki širše družbene skupnosti v zvezi z investicijo sestavljeni iz:

- Prihranki voznikov pri porabi goriva skupno 13.500,00 € letno od leta 2018 dalje.
- Dodatni prihranki zaradi zmanjšanja izpustov CO<sub>2</sub> bodo predvidoma znašali cca 540,00 € letno od leta 2018 dalje.
- Dodatno ustvarjena dodana vrednost obstoječih turističnih ponudnikov na območju Kopra znašajo cca 82.500,00 € letno od leta 2018.

**Od leta 2018 se tako pričakuje za cca 96.540,00 € dodatnih prihodkov letno.**

Kot je razvidno iz gornje tabele, bodo nastajali še drugi pozitivni finančni efekti po aktiviranju obravnavane investicije, a jih je izredno težko objektivno oceniti.

## **2.) Ocena odhodkov družbene skupnosti v zvezi s projektom:**

V zvezi z zgoraj naštetimi dodatnimi prihodki ne planiramo nobenih dodatnih stroškov širše družbene skupnosti, saj so prikazani samo neto efekti investicije na družbene dejavnike in novi prihodki gospodarskih subjektov s področja turizma. Njihovi stroški pa so dodatni prihodki njihovih dobaviteljev.

## **3.) Izračun ekonomske ocene upravičenosti obravnavane investicije**

Na osnovi Neto ekonomskega toka naložbe (**Priloga 9.-**) so bili izračunani kazalci ekonomske donosnosti projekta: ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV), relativna ENSV, ekonomska interna stopnja donosnosti (EISD), doba vračanja naložbe (**Priloga 10.-**).

- Ugotovljena **ENSV je pozitivna in znaša; 481.016,00 €.**
- **EISD pa je 13,957 %**, kar pomeni, da je donosnost naložbe nad 7 % letno, kar je solidna donosnost, saj so donosi za depozite v bankah že nekaj časa bistveno nižji, posebej še, če upoštevamo inflacijo. Po določilih Uredbe je predpisana individualna diskontna stopnja za izračun donosnosti 7 %, izračunana EISD pa je višja, zato je investicija tudi po teh kazalcih ekonomsko upravičena z vidika širše družbene skupnosti.
- Pozitivna je tudi **relativna ENSV in znaša: 65,91 %.**
- **Doba vračanja naložbe pa znaša 94 mesecev ali 7,833 leta.**

Plan denarnega toka po dokončani investiciji je vseskozi pozitiven, tako, da širša družbena skupnost v zvezi z delovanjem con ne bo imela finančnih težav oziroma težav z likvidnostjo, pač pa se bodo na vseh TRR skupaj zbirala sredstva od povečanih neto prilivov, dokler jih ne bodo porabili za morebitne nove naložbe.

## **4.) Kazalniki učinkovitosti investicije**

V primeru pridobitve nepovratnih sredstev iz razpisa bo občina z angažiranjem 247.621,60 € iz lastnega proračuna uspela izvesti izgradnjo 84 parkirnih mest ob glavni avtobusni postaji Koper, z vso potrebnou komunalno infrastrukturo, opremljenih s parkomati in videonadzorom.

- **Torej lahko rečemo, da bo za 1 parkirno mesto skupaj s komunalno in električno opremo, občina angažirala le 3.215,86 € iz občinskega proračuna,**
- **In za 1 parkirno mesto skupaj s komunalno in električno opremo bo skupaj porabljenih 7.797,40 €.**

## 5.) Koristi, ki se ne dajo ovrednotiti z denarjem

Koristi investicije lahko opredelimo kot bistven prispevek k varnosti udeležencev v cestnem prometu v mestu, zmanjšanju števila prometnih nesreč, k zmanjšanju zastojev v mestnem prometu, k povečanju uporabe in pospešenemu razvoju javnega potniškega prometa, povečanju rabe koles v mestnem prometu, k zmanjšanju hrupa v mestu, k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub> v ozračje, k boljšim pogojem bivanja prebivalcev mesta Koper itd. Seveda pa je te koristi investicije zelo težko tudi finančno ovrednotiti.

<b>Opis koristi</b>	<b>Obrazložitev koristi</b>
Uravnotežen regionalni razvoj	Zadovoljivo urejena dostopnost v mesto, primestna naselja ter Bolnico Izola in boljši pogoji bivanja povečujejo regionalni razvoj ter bistveno prispevajo k udejanjanju skupnih ciljev RRP.
Večja konkurenčnost območja za investitorje	Urejena cestna in komunalna infrastruktura v atraktivnem okolju z boljšim zrakom, manjšimi cestnimi zastoji, manjšim hrupom v mestu, omogoča večja vlaganja zasebnega investicijskega kapitala tako domačinov kot tujih investitorjev.
Boljši pogoji za delo in za življenje prebivalcev Kopra	Urejena prometna infrastruktura pomeni bistveno izboljšanje pogojev za življenje (varnost in atraktivnost, čistejši zrak, manjši hrup) ter za cenejši in varen prevoz na delo in nazaj domov.
Izboljšanje okoljskih pogojev	Predvidena investicija omogoča zmanjševanje onesnaženosti zraka, zmanjšanje hrupa, zmanjšanje onesnaženosti podtalnice, vodotokov in morja.
Boljši pogoji za razvoj turizma v MOK in regiji	Predvsem del parkirišča za avtodome bo omogočil razvoj kolesarskega turizma v vseh obalnih občinah, saj je predvideno parkirišče locirano ob vstopu v priljubljeno meddržavno kolesarsko po zdravja in prijateljstva Parenzana, ki teče od Trsta po celotni slovenski obali do Poreča.

## 14.4. Analiza tveganj in analiza občutljivosti

Finančno tržna ocena in izračunani rentabilnostni pokazatelji dajejo sicer dinamično oceno (oceno v času), pa vendarle dinamično oceno konstantnih parametrov projekta.

Za pravo sliko o projektu je nujno pogledati tudi, kako občutljiv je projekt na posamezne spremembe, tako na višino naložbe kakor tudi na prihodkovne in stroškovne postavke.

V skladu z metodologijo se meri občutljivost na spremembo enega parametra pri ostalih nespremenjenih pogojih, ne glede na to, da v realnosti običajno sprememba enega parametra vpliva tudi na druge elemente poslovanja. Možno je seveda tudi izmeriti občutljivost naložbe ob učinkih sprememb več faktorjev hkrati.

**V Prilogi 11.) Analiza občutljivosti naložbe** je prikazan zbir rezultatov analize občutljivosti za obravnavani projekt. Iz rezultatov je razvidno, da je naložba :

- Relativno razmeroma občutljiva na padec prihodka zaradi nedoseganja obsega dodatnih koristi. Pri 10 % padcu prihodka EISD pade na 12,199 %,
- Projekt pa je relativno malo občutljiv na porast stroškov družbe. Pri 10 % zvišanju vseh stroškov je ravno padec EISD na 13,658 %.,
- Pri 10 % porastu stroškov investicije ob ostalih nespremenjenih pogojih pade EISD na 12,629 %.

Pri vrednotenju so bili za vsako varianto definirani in upoštevani naslednji riziki:

varianta	Riziki
Varianta 'z' investicijo	Neuspešna prijava na razpis in neodobritev sredstev EU in Ministrstva za infrastrukturo in prostor Uspešnost in pravočasnost izvedbe javnega razpisa za izvedbo del Zagotovitev sredstev občine v proračunu Izbor ustreznega izvajalca Pravočasna izvedba investicije Naravne nesreče in nesreče pri delu.
Varianta 'brez' investicije	Neurejena infrastruktura ne zagotavlja zadostne varnosti občanov v cestnem prometu in povzroča še nadaljnje naraščanje števila prometnih nesreč Manjša raba koles in javnega potniškega prometa v občini še nadalje povzroča pretiran hrup in nepotrebno onesnaževanje zraka z emisijami CO <sub>2</sub> Še naprej prihaja do zastojev v mestnem prometu, ne spreminja se potovalne navade občanov, Onemogočen hitrejši razvoj učinkovitega javnega potniškega prometa, upočasnjen gospodarski razvoj območja, predvsem turizma v obalnih občinah.

Da bi tveganja pri varianti »z investicijo« čim bolj zmanjšali je potrebno pristopiti k pripravam na razpis čim prej, se posvetovati se s preverjenimi svetovalci in odgovornimi osebami razpisovalca, podpisati pogodbe z izvajalci in dobavitelji s fiksнимi cenami v naprej, določiti ustrezno višino investicijske rezerve, dobro planirati potek izvedbe aktivnosti z ustrezno časovno rezervo, pridobiti izkušene in preverjene izvajalce, itd.

## 15. PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Izračun donosnosti obravnavane investicije, ki je bila izračunana le na osnovi stroškov investicije z vidika in prihodkov ter stroškov z vidika MOK in vzdrževalca infrastrukture v referenčnem obdobju, je, ob zahtevani 7 % diskontni stopnji, sicer pokazal negativno finančno donosnost predmetne naložbe (FNSV, FISD).

Ko pa vključimo še ostale finančno ovrednotene prihodke in stroške, ki jih obravnavana investicija povzroči širši družbeni skupnosti, je rezultat drugačen in ekomska donosnost (ENSV, EISD) je pozitivna.

Poleg tega pa prinaša naložba, ki je z vidika reševanja problematike varnosti v cestnem prometu in pogojev bivanja prebivalcev Kopra izrednega pomena, mnogo drugih koristi, ki jih je enostavno nemogoče finančno ovrednotiti.

Zaključek DIIP je, da je načrtovana investicija v Ureditev parkirišča ob Kolodvorski c Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper esti potrebna zaradi naslednjih razlogov:

- Zagotavljanje večje prometne varnosti udeležencev v prometu v mestu Koper in primernih naseljih;
- Povečana raba javnega potniškega prometa in koles v cestnem prometu prispeva k zmanjševanju onesnaževanja okolja, predvsem emisij CO<sub>2</sub> in hrupa;
- Ustvarjanje pogojev za zmanjšanje zastojev in velike potrate časa udeležencev v mestnem prometu v Kopru.
- Omogoča učinkovitejše delovanje sistema javnega potniškega prometa za povečanje deleža potnikov javnega potniškega prometa in s tem zmanjšanje potreb po rabi osebnih motornih vozil;
- Omogočanje boljših bivalnih pogojev za prebivalce Kopra;
- Zagotavljanje pogojev za pospešen razvoj predvsem kolesarskega turizma v priobalnih občinah.

**Čeprav investicija ne prikazuje finančne upravičenosti, je naložba v Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper širšega družbenega pomena, zato je ni mogoče gledati in ocenjevati samo z ozke finančne perspektive.**

**Ker izračuni kažejo, da so denarne koristi širše družbene skupnosti investicije večje od denarnih stroškov v življenjski dobi investicije investorju predlagamo, da investicijski program potrdi in se odloči za investicijo.**

### **Analitični prikaz rezultatov:**

Vrednost investicije po stalnih cenah	757.961,60 €
Vrednost investicije po tekočih cenah	757.961,60 €
Upravičeni stroški investicije (EC) po stalnih cenah	600.400,00 €
Upravičeni stroški investicije (EC) po tekočih cenah	600.400,00 €
Trajanje investicijskega projekta	2014
Amortizacijska (ekonomska) doba investicije	33 let
Referenčna doba investicije	30 let
Finančna Neto sedanja vrednost (7 % diskontna stopnja)	(- 765.815,00 €)
Finančna Relativna neto sedanja vrednost	(- 88,384 %)
Finančna Doba vračanja investiranih sredstev	se ne povrnejo
Finančna Interna stopnja donosnosti	negativna
Sedanja vrednost neto prihodkov projekta (DNR)	- 32.530,00 €
Neto sedanja vrednost investicijskih stroškov (DIC)	726.286,00 €
<b>Izračunana finančna vrzel (R)</b>	<b>100,00 %</b>
<b>Izračunan najvišji znesek sofinanciranja razpisa</b>	<b>510.340,00 €</b>
<b>Višina zaprošenih sredstev za sofinanciranje</b>	<b>510.340,00 €</b>
Finančna Neto sedanja vrednost domačega kapitala	(- 276.806,00 €)
Finančna Interna stopnja donosnosti domačega kapitala	negativna
Ekonomska Neto sedanja vrednost (7 % diskontna stopnja)	481.016,00 €
Ekonomska Relativna neto sedanja vrednost	65,91 %
Ekonomska Doba vračanja investiranih sredstev	7,833 leta
Ekonomska Interna stopnja donosnosti	13,957 %

### **Neposredni merljivi cilji investicije so:**

- **Izdelano bo parkirišče za namen oblikovanja sistema P & R, skupne zmogljivosti 84 parkirnih mest, in sicer 57 parkirnih mest za osebne avtomobile in 27 parkirnih mest za avtodome** z odvajanjem meteornih odpadnih voda ter javno razsvetljavo s potrebno električno napeljavo,
- **Parkirišče bo opremljeno z videonadzorom pred krajami avtomobilov, koles, vandalizmom ter s parkomati.**
- **Uveden bo enoten sistem plačevanja tako, da bo plačilo parkirnine za osebne avtomobile veljalo kot plačilo vozovnice za javni potniški promet (dnevne ali mesečne).**

Poleg tega je za namen vzpostavitve sistema »Parkiraj in pelji se« pomembno še sledeče:

- **V neposredni bližini predvidenega parkirišča se nahaja postaja za izposojo koles;**

- **Parkirišče bo locirano ob glavni avtobusni in železniški postaji Koper, kjer so za udobnost potnikov med drugim urejeni nadstrešek, sedišča, koši za smeti itd.**
- **Povprečno dnevno število odhodov iz postajališča ob predvidenem parkirišču je cca 80 in sicer v smer Markovec in Splošna bolnica Izola ter v smer Šalara in naprej v center Kopra.**
- **Seveda pa se bodo potniki iz predvidenega parkirišča lahko peljali tudi z rednimi medkrajevnimi avtobusni in vlaki po vsakokrat veljavnem voznem redu.**

## 16. PRILOGE

- PRILOGA 1 Projekcija prihodkov in odhodkov projekta za občino  
PRILOGA 2 Primerjava prihodkov in odhodkov občine z naložbo in brez  
PRILOGA 3 Neto finančni tok naložbe za občino  
PRILOGA 4 Diskontirani neto donosi za občino  
PRILOGA 5 Izračun finančne donosnosti naložbe (občina) in maksimalne donacije EU  
PRILOGA 6 Neto finančni tok naložbe za izračun FNSV/K  
PRILOGA 7 Izračun finančne donosnosti domačega kapitala (FNSV/K)  
PRILOGA 8 Projekcija družbenih stroškov in koristi naložbe  
PRILOGA 9 Neto ekonomski tok naložbe za družbeno skupnost  
PRILOGA 10 Izračun ekonomske donosnosti projekta (družbena skupnost)  
PRILOGA 11 Izračun občutljivosti naložbe za ekonomsko donosnost

## IZJAVA

### INVESTICIJSKI PROGRAM

### ZA IZVEDBO PROJEKTA

**»Parkirišče ob glavni avtobusni postaji Koper«**

**je izdelan skladno z določili**

**UREDJE O ENOTNI METODOLOGIJI ZA PRIPRAVO IN  
OBRAVNAVO INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE NA PODROČJU  
JAVNIH FINANC**

**ki jo je na podlagi Zakona o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11- ZJF -UPB4, 110/11 – ZDIU12, 46/13 – ZIPRS1314-A, 101/13 – ZIPRS1415 in 101/13), izdala  
Vlada Republike Slovenije (Uradni list RS št. 60/06 in 54/10).**

**Postojna, januar 2014**

**VALPRO d.o.o.**

**Direktor:**

**ZDRAVKO ČEBOKLI, univ. dipl. ekon**

Ekspertni svetovalec za področje investicij