INVESTICIJSKI PROGRAM

ZA IZVEDBO PROJEKTA JAVNO ZASEBNO PARNERSTVO

PARKIRNA HIŠA VALETA

Izdelovalec investicijskega programa:
LG Inženiring d.o.o.,
Bleiweisova cesta 30
Ljubljana

Direktor:
Andrej Krupenko

Naročnik :
Občina Piran,
Tartinijev trg 2
Piran

Župan:
Peter Bossman

LG inženiring d.o.o. Ljubljana

Ljubljana, oktober 2012

KAZALO

1 UVODNO POJASNILO IN POVZETKI 4

1.1 PREDMET INVESTICIJE 4
1.2 INVESTITOR 5
1.3 IZDELOVALEC INVESTICIJSKEGA PROGRAMA 5
1.4 NAMEN IN CILJI INVESTICIJE 6
1.4.1 Namen investicije *6*
1.4.2 Cilji investicije *7*
1.5 POVZETEK DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (DIIP) 7
1.6 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA 8
1.6.1 *Sedanje stanje* *8*
1.6.2 Investicijski projekt in vrsta investicijske dokumentacije *8*
1.6.3 Strokovne podlage *8*
1.6.4 Opis predlaganih variant *8*
1.6.5 Investicijska vrednost in predvidena finančna konstrukcija *9*
1.6.6 Prikaz rezultatov izračuna upravičenosti *10*

2 OSNOVNI PODATKI O IZVAJALCIH INVESTICIJE 11

2.1 OPREDELITEV INVESTITORJA IN UPORABNIKA 11
2.2 IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE 13
2.3 ODGOVORNE OSEBE 14
2.3.1 Odgovorne osebe s strani Investitorja – nosilca izvedbe javno zasebnega partnerstva : *14*
2.3.2 Odgovorne osebe s strani izdelovalca investicijske dokumentacije: *15*

3 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA 16

3.1 MIRUJOČI PROMET 16
3.2 SEDANJE STANJE 17
3.3 PROJEKCIJA POTREB PO PARKIRNIH MESTIH 19
3.4 RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO 21
3.5 OPREDELITEV PREDMETA IN CILJEV INVESTICIJE 22
3.5.1 Predmet investicije *22*
3.5.2 Cilji investicije *22*
3.6 SKLADNOST INVESTICIJSKEGA PROGRAMA S STRATEGIJAMI 23
3.6.1 Skladnost Investicijskega programa z dokumenti dolgoročnega razvojnega načrtovanja RS *23*
3.6.2 Skladnost s Strategijo mirujočega prometa v Občini Piran *24*
3.6.3 Skladnost s Strategijo turizma v občini Piran *26*
3.6.4 Skladnost z Operativnim programom krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007-2013 *27*

4 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI 28

4.1 STORITVE 28
4.2 CILJNE SKUPINE 31
4.2.1 Parkirna hiša *31*
4.2.2 Stanovanjske enote *31*
4.2.3 Javni program *31*
4.3 OCENA PROMETA 31
4.3.1 Ocena prometa parkirne hiše *31*
4.4 KONKURENCA 32
4.4.1 Konkurenca parkirnih hiš in parkirišč v Portorožu, Piranu in Luciji *32*
4.4.2 Konkurenca oddaje poslovnih prostorov *32*
4.4.3 Tržni deleži, pokrivanje različnih potreb *32*
4.5 PRODAJNE CENE KONKURENCE 33
4.5.1 Prodajne cene konkurenčnih parkirnih hiš *33*

5 TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL 34

5.1 OPREDELITEV CILJEV INVESTICIJE 34
5.2 PROSTORSKI IN URBANISTIČNI POGOJI 34
5.3 SKLADNOST Z OSTALIMI DOKUMENTI 34
5.4 UGOTOVITEV SKLADNOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI 35

5.5 PROJEKTNE OSNOVE PREDVIDENE INVESTICIJE 35
5.5.1 Prostorski in urbanistični pogoji 35
5.5.2 Predhodna projektna dokumentacija 35
5.6 PODROBNEJŠI OPIS PREDVIDENIH UKREPOV 35
5.6.1 Parkirna hiša 35
5.6.2 Stanovanjske enote 36
5.6.3 Javni program 36
5.6.4 Krožišče na Valeti 37
5.6.5 Zemljišča, površine 38

6 ANALIZA ZAPOSLENIH 39

7 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA 40

7.1 OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV 40
7.1.1 Vrednost posameznih del 40
7.1.2 Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah: 40
7.1.3 Ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah: 41
7.2 OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV S ČASOVNIM NAČRTOM IZVEDBE 42
7.2.1 Dinamika vlaganj v investicijo po stalnih cenah 43
7.2.2 Dinamika vlaganj v investicijo po tekočih cenah 44

8 ANALIZA LOKACIJE 45

8.1 MAKROLOKACIJA 45
8.2 MIKROLOKACIJA 45

9 PREDVIDENI VPLIVI INVESTICIJE NA OKOLJE IN UKREPI ZA VARSTVO OKOLJA 46

9.1 PROTIHRUPNA ZAŠČITA OBCESTNEGA PROSTORA 46
9.2 VAROVANJE IN ZAŠČITA VODA 46
9.3 OHRANJANJE NARAVNE IN KULTURNE DEDIŠČINE 47
9.4 OZNAČITEV GRADBIŠČA 48
9.5 VARSTVO ZRAKA 49
9.6 ZAŠČITA PRED HRUPOM IN VIBRACIJAMI 49
9.7 VARSTVO TAL 50

10 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE 52

11 NAČRT FINANCIRANJA IN DINAMIKA VLAGANJ 53

12 PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA 56

12.1 PROJEKCIJA PRIHODKOV 56
12.2 PROJEKCIJA STROŠKOV 56

13 FINANČNO EKONOMSKA OCENA INVESTICIJE 57

13.1 IZRAČUN FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV 57
13.2 IZRAČUN FINANČNE UČINKOVITOSTI 58
13.3 KAZALNIKI EKONOMSKE UPRAVIČENOSTI 60

14 ANALIZA TVEGANJ IN OBČUTLJIVOSTI 63

15 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV 64

1 UVODNO POJASNILO IN POVZETKI

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, št. 54/2010) določa pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije za vse investicijske projekte in druge ukrepe, ki se financirajo po predpisih, ki urejajo javne finance. Za investicijske projekte nad 2.500.000 EUR je potrebno v skladu z določili 4. člena citirane uredbe izdelati dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijsko zasnovo in investicijski program. Skladno z določili 18. člena uredbe pripravo investicijske dokumentacije zagotovi investitor t. j. Občina Piran, ki jo tudi potrjuje.

1.1 Predmet investicije

Predmet investicije je izgradnja objekta podzemne parkirne hiše na območju Valete, ki poleg parkirnih površin vsebuje tudi poslovne površine, umestitev stanovanjskih enot ter ureditve navezave na obalno promenado.

Občina Piran sledi usmeritvam prostorskega načrtovanja na območju Portoroža, ki prvenstveno pomenijo ureditev obalne promenade. Temu cilju sledijo vsi vzporedni ukrepi, ki omogočajo zasledovanje tega cilja.
Ureditve obalne promenade od Lucije do Bernardina si ni moč zamisliti brez sprostitve sedanjih površin mirujočega prometa.
Občina Piran je v preteklih letih naročila izdelavo Študije mirujočega prometa, ki je v svojih zaključkih podala usmeritev v selitvi mirujočega prometa v objekte podzemnih garaž. Ena od predvidenih lokacij je tudi na Valeti, kjer je s sprejetim prostorskim aktom predvidena izgradnja objekta parkirne hiše z vzporednimi ureditvami.

Portorož si prizadeva dati večji pomen tudi obstoječim objektom širšega pomena, tu je mišljen Avditorij, ki predstavlja kulturno središče mesta.
V okviru izvedbe investicije je predvidena tudi ureditev povezave obalna promenada – Avditorij – Parenzana – parkirna hiša Valeta.

Izgradnja parkirne hiše in ureditve povezave med obalo in parkirno hišo ima več plastne učinke na razvoj turizma v Portorožu in obenem ponuja nove možnosti za prostorski razvoj tega dela Portoroža.

Z izvedbo investicije bodo odpravljena prostorska neskladja, odpravljena bo prometna neurejenost obravnavanega območja.

Občina Piran načrtuje izvedbo projekta, ki je predmet investicijskega programa, z javno – zasebnim partnerstvom.

1.2 **Investitor**

Naziv: Občina Piran
Sedež: Tartinijev trg 2, Piran

1.3 **Izdelovalec investicijskega programa**

Naziv: LG Inženiring d. o. o.
Sedež: Bleiweisova cesta 30, 1000 Ljubljana

Številka projekta : 2012-026
Datum izdelave : oktober 2012

Vodja projekta : Andrej Krupenko, univ.dipl.inž.grad.

LG inženiring d.o.o. Ljubljana

Odgovorna oseba izdelovalca investicijskega programa
Andrej Krupenko, univ.dipl.inž.grad.

1.4 Namen in cilji investicije

1.4.1 Namen investicije

Namen investicije je izvajanje načrta razvojnih programov Občine Piran, ki je v skladu z veljavno zakonodajo, usmeritvami EU in predpisanimi mednarodnimi konvencijami in sporazumi. Načrt razvojnih programov sledi ciljem in usmeritvam prostorske strategije občine Piran.

Izvedba projekta je predvidena po principu javno zasebnega partnerstva.
Predmet javno-zasebnega partnerstva je izgradnja objekta parkirne hiše Valeta s poslovnim delom, ureditvijo stanovanjskih enot, povezave objekta parkirne hiše z obalno promenado, ureditev portalnega dela pred objektom parkirne hiše ter komunalno opremo območja urejanja.

Za potrebe realizacije projekta bo javni partner prenesel na zasebnega partnerja stavbno pravico v obsegu in za obdobje, kot bo dogovorjeno v postopku izbire zasebnega partnerja. Po zaključeni gradnji in uspešno izvedenem prevzemu objektov bosta javni in zasebni partner sklenila sporazum o delitvi etažne lastnine na zgrajenem objektu parkirne hiše.

Na podlagi sporazuma o delitvi etažne lastnine bo javni partner prevzel svoj del parkirnih površin v upravljanje.

Razdelitev projekta na javni in zasebni del ter vsebino dejavnosti, ki se bodo lahko izvajale v zasebnem delu projekta, določita javni in zasebni partner v postopku izbire zasebnega partnerja.

V javni del projekta sodi sorazmeren delež parkirnih površin, vse ostale vsebine – stanovanjske enote, poslovne površine so zasebni del projekta.

Skladno z razdelitvijo projekta na javni in zasebni del bosta partnerja vsak v svojem delu prevzela tveganje upravljanja in vzdrževanja zgrajenih objektov. Opcijsko ostaja tudi možnost, da javni partner prevzame v upravljanje celotno parkirno hišo, kar bo posebej opredeljeno v sporazumu o javno zasebnem partnerstvu

Obveznost javnega partnerja :

- v projekt bo vložil zemljišča,

Obveznost zasebnega partnerja :

- Zasebni partner prevzema obveznost izgradnje celotnega projekta (javnega in zasebnega dela projekta) skladno z veljavnimi upravnimi dovoljenji in po terminskem planu, ki bo dogovorjen v postopku izbire zasebnega partnerja, vključujoč izdelavo projektne dokumentacije PGD, PZI,
- Zasebni partner bo moral v celoti zagotoviti tudi financiranje projekta in pridobiti ustrezna upravna dovoljenja, potrebna za prevzem in delovanje zgrajenih objektov (npr. uporabno dovoljenje).

1.4.2 Cilji investicije

Cilji investicije so:
- Razbremenitev parkiranja v centru Portoroža,
- Zagotoviti dodatne parkirne površine, ki so bližje prometnim tokovom na državnih cestah,
- Izboljšati privlačnost obstoječih turistične-kongresne ponudbe Portoroža (Avditorij) z zagotovitvijo večje količine parkirnih mest,
- Omogočiti preoblikovanje osrednjega dela Portoroža novih vsebinam,
- Izboljšati prometno varnost v Portorožu

Izvedba investicije je v javnem interesu, saj pomeni dodano vrednost turistični ponudbi Portoroža ter omogoča izvajanje projektov v okviru dolgoročnega razvoja mesta Portorož. Obenem se z ureditvijo povezave obalna promenada – predor Parenzana mimo Avditorija temu kulturnemu objektu doda nova vrednost. Nova parkirna mesta v parkirni hiši na Valeti pomenijo večjo privlačnost Avditorija za organizacijo kulturnih in zabavnih prireditev, saj omogočajo večje število parkirnih mest v času prireditev. Načrtovani projekt pomeni poseg v lokalno prometno infrastrukturo in predstavlja rešitev problema mirujočega prometa na obalnem področju in zaledju osrednjega dela Portoroža.

1.5 Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP)

Za celotni projekt, ki ga obravnava investicijski program je bil izdelan dokument identifikacije investicijskega projekta :
- DIIP »Izvedba javno zasebnega partnerstva pri izvedbi Parkirne hiše Valeta«, LG Inženiring d.o.o., oktober 2012,.

V DIIP je vrednost investicije ocenjena na podlagi podane strokovnih podlag za OPPN :

Celotna investicijska vrednost investicije v stalnih cenah september 2012 je ocenjena v višini **36.915.311,47 EUR** z upoštevanim DDV. V tekočih cenah je znašala ocena celotne investicijske vrednosti **38.354.952,69 EUR** z upoštevanim DDV.

1.6 Povzetek predinvestcijske zasnove (PIZ)

Za celotni projekt, ki ga obravnava investicijski program je bil izdelana predinvesticijska zasnova:
- PIZ »Izvedba javno zasebnega partnerstva pri izvedbi Parkirne hiše Valeta«, LG Inženiring d.o.o., november 2012,.

V PIZ je vrednost investicije ocenjena na podlagi podane strokovnih podlag za OPPN :

Celotna investicijska vrednost investicije v stalnih cenah september 2012 je ocenjena v višini **36.915.311,47 EUR** z upoštevanim DDV. V tekočih cenah je znašala ocena celotne investicijske vrednosti **38.354.952,69 EUR** z upoštevanim DDV.

1.7 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

1.7.1 Sedanje stanje

Parkirna hiša Valeta je sledi zaključkov izdelane prometne študije za območje občine Piran, ki vključuje tudi območje Portoroža ter v tem delu predlaga izgradnjo podzemne parkirne hiše na vplivnem območju sedanjega križišča Valeta. Lokacija je na podlagi zaključkov prometne študije izbrana na podlagi prometnih tokov, prostorskih dejstev, bližine prometne peš in kolesarske povezave Portorož – Strunjan preko predora Parenzana ter bližine Avditorija. Lokacija parkirne hiše Valeta je glede na prometne tokove ter možnih lokacij umestitev glede na oddaljenost od obalne promenade optimalna.
Območje prometne študije predstavlja območje občine Piran, pri čemer je dan poudarek povezavi Portoroža do mesta Piran. Obe mesti predstavljata poleg občinskega in upravnega središča na lokalni ravni, tudi najpomembnejši turistični mesti slovenske obale, saj z svojo raznolikostjo tvorita kombinacijo sodobnega turizma in kulturne dediščine.
V okviru prometne študije občine Piran, se je analiziral obstoječ medmestni, mirujoči ter javni promet, s prikazom vpliva predlaganih rešitev na bodoče prometno dogajanje. Prometni model je zajemal vse pomembne prometnice, vključno z zalednim območjem ter tudi upošteval predviden nacionalni program navezave avtocestnega programa na lokalno prometno omrežje (HC odsek Koper-Izola-Lucija).
V nalogi je bil dan poseben poudarek dan novim prometno infrastrukturnim rešitvam, mirujočemu prometu (potrebne kapacitete in lokacije parkirišč oz. parkirnih hiš) ter javnemu prometu (uvedba tramvajske proge). Glede na turistično atraktivnost obravnavanega območja, je študija obravnavala obdobje (glavne) turistične sezone ter za obdobje izven nje.
Prometna študija predstavlja korak k potrditvi upravičenosti bodočih rešitev ter je podala osnovo za kasnejše tehnične rešitve, upravičenost izgradnje in izdelavo potrebne tehnične dokumentacije. Skladno z občinskim planom je območje opredeljeno kot območje centralnih dejavnosti (turizem, oskrbne in storitvene dejavnosti).

1.7.2 Investicijski projekt in vrsta investicijske dokumentacije

Investicijski projekt je izvedba podzemne parkirne hiše na Valeti, s stanovanjskim enotami, ureditvijo povezave med obalno promenado (Kaštel) do predora Parenzana ter ureditvijo komunalnih priključkov objekta.

1.7.3 Strokovne podlage

Strokovne podlage za izdelavo investicijskega programa predstavljajo:

- Strokovne podlage za OPPN,
- Občinski podrobni prostorski načrt »Valeta«, Biro Obala d.o.o., Koper (Ur. list RS štev. 51/2012)

1.7.4 Opis predlaganih variant

Obravnavani investicijski program obravnava :

- Objekt parkirne hiše Valeta, ki je nepravilne pravokotne oblike okvirnih tlorisnih dimenzij okvirno 34 m x 123 m ter vsebuje parkirno hišo z okvirno 506 parkirnimi mesti in 63 stanovanjskimi enotami, poslovnim programom ter javnim programom,
- Krožno križišče na mestu sedanjega križišča ceste R3-629 in glavne ceste G2-111 s priključkom četrtega kraka v objekt parkirne hiše Valeta
- Parterna ureditev z usekom na zahodni strani predora Parenzana za dostop pešcev do objekta parkirne hiše iz smeri Portoroža,
- Izvedba komunalnih vodov znotraj območja, kakor tudi izven območja OPPN

1.7.5 Investicijska vrednost in predvidena finančna konstrukcija

Celotna investicijska vrednost investicije v stalnih cenah september 2012 je ocenjena v višini **36.915.311,47 EUR** z upoštevanim DDV. V tekočih cenah je znašala ocena celotne investicijske vrednosti **38.354.952,69 EUR** z upoštevanim DDV.

Ocena investicije je bila izdelana na podlagi razpoložljive projektne dokumentacije:

- Strokovne podlage za OPPN Valeta v Portorožu
- Ocene investicijskih stroškov primerljivih projektov v RS
- Program opremljanja zemljišč na območju občinskega podrobnega prostorskega načrta »Valeta«

		Stalne cene september 2012	Tekoče cene
1.	Parkirne površine	7.478.968,86	7.851.119,09
2.	Javni program	479.065,79	500.661,01
3.	Stanovanjske površine	8.817.467,38	9.272.733,30
4.	Zunanja ureditev parter	408.688,50	430.938,05
5.	Zidovi	235.290,00	244.794,77
6.	Zunanja ureditev	429.660,00	453.855,90
7.	Zemeljska dela - podpiranje, varovanje jame	787.710,00	821.005,49
8.	Zemeljska dela - izkopi in deponiranje	982.080,00	1.021.752,10
9.	Elekrovodi - prestavitev	40.920,00	41.820,24
10.	Trafo postaja in priključki	56.265,00	58.331,80
11.	Vodovod	40.920,00	42.423,13
12.	Kanalizacija	107.415,00	110.372,71
13.	TK vodi	58.311,00	59.916,61
14.	Ogrevanje	97.185,00	102.202,88
15.	**Skupaj**	**20.019.946,52**	**21.011.927,09**
16.	Nepredvidena dela - 10% od 15.	1.000.997,33	1.050.596,35
17.	**Skupaj gradbena dela**	**21.020.943,85**	**22.062.523,44**
18.	PROJEKTI - 3,2 % od 17.	832.247,37	849.601,50
19.	NADZOR - 1,5 % od 17.	315.314,16	330.937,85
20.	Inženiring - 1% od 17.	210.209,44	220.625,23
21.	Zemljišča	3.749.581,44	3.750.047,31
22.	**Skupaj ostali stroški (18.-21.)**	**5.107.352,40**	**5.151.211,90**
23.	DDV – 20 % od (17. - 20.)	4.475.742,96	4.692.737,61

24.	DPN – 2 % od 21.	74.991,63	75.000,95
25.	Komunalni prispevek - obstoječa komunalna oprema	1.387.977,19	1.418.512,69
26.	Komunalni prispevek - nova komunalna oprema	4.848.303,43	4.954.966,10
27.	**Skupaj**	**36.915.311,47**	**38.354.952,69**

1.7.6 Prikaz rezultatov izračuna upravičenosti

Izračun upravičenosti delimo v dva dela :

Finančni kazalniki :

- diskontna stopnja (splošna diskontna stopnja) je 7 %,
- investicija za izvedbo projekta parkirna hiša Valeta v letih od 2013 do 2015
- prvo celo leto obratovanja vseh predvidenih ukrepov v sklopu projekta »Parkirna hiša Valeta« je 2016,
- predpostavili smo, da je ekonomska doba projekta 10 let in za to obdobje smo izračunali finančne in ekonomske kazalnike učinkovitosti,
- dinamična kazalnika finančne učinkovitosti sta Finančna neto sedanja vrednost (NPVf) in Finančna interna stopnja donosnosti (IRRf),
- dinamična kazalnika ekonomske učinkovitosti sta Ekonomska neto sedanja vrednost (NPVe) in Ekonomska interna stopnja donosnosti (IRRe).

Ekonomski kazalniki :

- ekonomska neto sedanja vrednost (NPVe) dela investicije javnega partnerja je 2.044.922 EUR,
- ekonomska interna stopnja donosnosti (IRRe) dela investicije javnega partnerja je 12,7 %,

Investicija v izvedbo projekta Parkirna hiša Valeta je družbeno-ekonomsko upravičena, ker je NPVe pri zahtevani 7 % diskontni stopnji pozitivna in ker je IRRe večja od 7 %.

2 OSNOVNI PODATKI O IZVAJALCIH INVESTICIJE

2.1 Opredelitev investitorja in uporabnika

Naročnik je Občina Piran, postopek izvedbe javno-zasebnega partnerstva vodijo službe in oddelki Občine Piran, ki organizirajo in koordinirajo delo na razvojnih projektih Občine Piran, pripravljajo strokovne podlage in koordinirajo delo na področju načrtovanja in izvajanja razvoja Občine Piran.

Skladno z besedilom Odloka o organizaciji in delovnem področju uprave Občine Piran ter o delavcih v občinski upravi (Uradni list RS štev. 37/1995, spremembe in dopolnitve štev. 45/1997, 10/1999, 15/2001, 34/2003, 7/2004, 42/2007), ki določa organizacijo in delovno področje občinske uprave, so za Urad za gospodarstvo in turizem predvidene naslednje naloge:

- izvajanje strokovno-tehničnih in razvojnih nalog na področju obveznih in izbirnih lokalnih javnih služb (oskrba s pitno vodo, odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih in padavinskih voda, ravnanje s komunalnimi odpadki, urejanje javnih poti in zelenih površin, čiščenje javnih površin, pokopališka in pogrebna dejavnost, distribucija toplote, oskrba s plinom),
- izvajanje nalog na področju kmetijstva in ribištva,
- izvajanje strokovno-tehničnih nalog na področju občinskih javnih cest (banka cestnih podatkov, upravljanje),
- izvajanje nalog na področju varnosti cestnega prometa na občinskih cestah (prometna ureditev),
- izvajanje strokovnih nalog na področju mestnega prevoza oseb, pomorskega prometa (pristaniška dejavnost) in letalskega prometa,
- izvajanje strokovno-tehničnih nalog na področju pospeševanja in razvoja turizma,
- izvajanje nalog pri določitvi obratovalnih časov gostinskih obratov,
- sodelovanje pri oblikovanju strategije podjetništva in drobnega gospodarstva, ter pospeševanje razvoja le-tega,
- sodelovanje pri evidentiranju nepremičnin s svojega področja in področja javne infrastrukture ter sodelovanje pri pripravi podatkov za izdelavo premoženjske bilance Občine,
- sodelovanje pri pripravi programa opremljanja stavbnih zemljišč na podlagi prostorskega reda,
- vodenje evidence stavbnih zemljišč v občini,
- strokovne naloge v zvezi s pridobivanjem, opremljanjem in vrednotenjem stavbnih zemljišč za gradnjo oziroma za potrebe izvedbe investicij,
- vodenje postopkov dogovarjanja in sklepanja pogodb z zavezanci glede medsebojnih obveznosti v zvezi s priključevanjem objekta na komunalno infrastrukturo,
- vodenje postopkov določanja komunalnega prispevka in odmere v upravnem postopku,
- vodenje, urejanje in tekoče vzdrževanje nepremičninske evidence zavezancev za izračun in odmero nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča - NUSZ,
- opravljanje geodetskih zadev iz občinske pristojnosti,
- izvajanje strokovno-tehničnih nalog pri pripravi in izvajanju razvojnih programov projektov, ki so podprti z državnimi viri in sredstvi ustreznih evropskih skladov, ter koordinacija posameznih dejavnosti z drugimi nosilci razvojnih programov,
- spremljanje dela regionalne razvojne agencije in koordinacija sodelovanja Občine pri pripravi, sprejemanju in izvajanju posamičnih razvojnih programov in projektov,

- sodelovanje z ministrstvi in agencijami za regionalni razvoj ter predlogi pristojnim občinskim organom za vključevanje v razvojne programe in projekte;
- spremljanje objav razpisov za pridobitev sredstev sofinanciranja ter priprava oziroma sodelovanje pri pripravi strokovne dokumentacije pri sprejemanju in izvajanju razvojnih projektov,
- spremljanje vključevanja in vloge lokalne skupnosti v evropskih združitvenih procesih, zlasti na področju lokalnega in regionalnega razvoja,
- sodelovanje z drugimi uradi občinske uprave pri pripravi načrtov razvojnih programov,
- sodelovanje z javnimi podjetji, zavodi in drugimi investitorji,
- priprava predloga plana občinskih investicij,
- priprava in pridobivanje investicijske, tehnične in druge dokumentacije,
- priprava in izvajanje javnih naročil za izvedbo investicij, sodelovanje in pomoč pri izvedbi javnih naročil drugih uradov,
- pridobivanje soglasij, mnenj in upravnih ter drugih dovoljenj,
- vodenje občinskih investicij v zvezi z gradnjo objektov komunalne in družbene infrastrukture, pripravo in opremljanjem stavbnih zemljišč za stanovanjsko gradnjo, gradnjo drugih objektov, adaptacije, sanacije ali druge gradbene posege v prostor, ki imajo investicijski značaj, ter evidentiranje, spremljanje in nadziranje teh investicij v primerih, ko jih izvajajo izvajalci javnih služb,
- sodelovanje pri pripravi in izvajanju projektov, ki se financirajo iz sredstev Evropske unije in pri katerih je Občina investitor, soinvestitor ali kakor koli sodeluje na podlagi zakonskih predpisov, mednarodnega sporazuma ali pogodbe,
- naloge na področju kulturne in naravne dediščine, skladnega oblikovanja naselij, objektov in krajine, naloge prenove po Zakonu o urejanju prostora,
- opravljanje drugih nalog, ki po svoji naravi sodijo na področje dejavnosti urada

Upravljavec predvidene ureditve v delu parkirišč bo JP Okolje Piran d.o.o., medtem ko bosta za upravljanje stanovanjskih enot skrbela zasebni partner oz. javni partner, sorazmerno glede na lastništvo stanovanjskih enot.

Na podlagi Zakona o gospodarskih javnih službah izvaja JP Okolje Piran številne javne storitve s področja varstva okolja in javne higiene. Na podlagi ustanovitvenega akta in potreb ustanovitelja upravlja z javno infrastrukturo za opravljanje javne službe in določenimi infrastrukturnimi objekti v lasti občine.

Dejavnosti družbe so organizirane v naslednjih sektorjih:

- sektor turistične infrastrukture,
- investicijsko-tehnični sektor
- sektor skupnih služb,
- sektor ravnanja z odpadki,
- sektor ravnanja z javnimi površinami,
- sektor čistilna naprava in kanalizacija.

JP Okolje Piran izvaja naslednje dejavnosti s področja javnih služb:

- ravnanje s komunalnimi odpadki,
- odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih in padavinskih voda,
- upravljanje, vzdrževanje kanalizacijskih in ostalih komunalnih objektov in naprav
- javna snaga in čiščenje javnih površin,

- urejanje javnih poti, površin za pešce in zelenih površin,
- upravljanje s pokopališči, urejanje in vzdrževanje pokopališč,
- pogrebne storitve
- urejanje prometa, javnih parkirišč in garažnih hiš
- urejanje in vzdrževanje javnih kopališč ter obalnega morskega pasu in obalnega morja
- upravljanje pristanišč – luk Piran in Portorož
- urejanje in vzdrževanje javnih tržnic
- urejanje in vzdrževanja javnih sanitarij
- izvaja brezplačni javni prevoz Fornače – Tartinijev trg – Fornače, upravljamo z javnimi parkirišči in kopališči v lasti Občine Piran.

Glede upravljanja javnega programa bodo naloge upravljanja določene v pogodbi o javno zasebnem partnerstvu

Investitor:

1.	Naziv investitorja:	Občina Piran
2.	Naslov:	Tartinijev trg 2, Piran
3.	Poštna številka in pošta:	6330 Piran
4.	Odgovorna oseba:	Peter Bossman, župan
5.	Telefon:	05 6710 300
6.	Fax:	05 6710 308
7.	Spletna stran:	www.piran.si
8.	E-pošta:	obcina.piran@piran.si
9.	Matična številka:	5883873
10.	Davčna številka:	SI29263930
11.	Transakcijski račun:	01290 – 0100005871
12.	Naziv banke:	Banka Slovenije
13.	Sedež banke:	Ljubljana

2.2 Izdelovalec investicijske dokumentacije

Izdelovalec investicijskega programa je LG Inženiring d. o. o., Bleiweisova cesta 30, Ljubljana.

LG Inženiring d. o. o. opravlja storitve inženiringa pri načrtovanju in izvedbi investicijskih projektov. Storitve obsegajo vse potrebne aktivnosti od izdelave investicijske dokumentacije, prostorskih aktov, pridobitve okoljevarstvenih soglasij, gradbenih dovoljenj do izvedbe in predaje objektov, hkrati pa izvaja tudi storitve svetovalnega inženiringa. Strokovni kader je usposobljen za reševanje še tako zahtevnih problemov na naštetih področjih, kar je garancija za uspešno izvedbo projektov. Podjetje LG Inženiring d.o.o. deluje na različnih področjih gradbeništva, predvsem so to vse potrebne aktivnosti za realizacijo investicijskih projektov in je

tako naročnikom v okviru investicijskega projekta omogočeno, da uspešno izpeljejo vse potrebne aktivnosti od začetnih, nadalje priprave potrebne investicijske dokumentacije (DIIP, PIZ, INVP, ŠINI, PI-UI), feasibility študij, prostorskega načrtovanja, priprave projektnih nalog, idejnih načrtov, načrtov PGD, PZI, do pridobitve potrebnih soglasij in dovoljenj, pa vse do izvedbe in predaje objektov. Znanja in izkušnje strokovnjakov LG Inženiring d. o. o. omogočajo sodelovanje tudi pri najzahtevnejših projektih, kjer zagotavljajo vrhunske storitve, kakršne pričakujejo naročniki.

2.3 **Odgovorne osebe**

2.3.1 Odgovorne osebe s strani Investitorja – nosilca izvedbe javno zasebnega partnerstva :

Investitor:

1.	Naziv investitorja:	Občina Piran
2.	Naslov:	Tartinijev trg 2, Piran
3.	Poštna številka in pošta:	6330 Piran
4.	Odgovorna oseba:	Peter Bossman, župan
5.	Telefon:	05 6710 300
6.	Fax:	05 6710 308
7.	Spletna stran:	www.piran.si
8.	E-pošta:	obcina.piran@piran.si
9.	Matična številka:	5883873
10.	Davčna številka:	SI29263930
11.	Transakcijski račun:	01290 – 0100005871
12.	Naziv banke:	Banka Slovenije
13.	Sedež banke:	Ljubljana

Upravljavec :

1.	Naziv uporabnika oziroma upravljavca objekta:	JP Okolje Piran d.o.o.
2.	Naslov:	Arze 1, Piran
3.	Poštna številka in pošta:	6330 Piran
4.	Odgovorna oseba:	Darij Barrile, univ.dipl.ekon., direktor
5.	Telefon:	05 617 50 00
6.	Fax:	05 617 50 15
7.	Spletna stran:	www.okoljepiran.si
8.	E-pošta:	info@okoljepiran.si

Strokovni delavci oziroma službe, ki so odgovorni za nadzor in izdelavo investicijske ter projektne dokumentacije:

	Vrsta dokumentacije	Urad	Ime in priimek
	investicijska dokumentacija		
1.	Dokument identifikacije investicijskega projekta (DI-IP)	UPPZ in UGT	Janja Pavšič in Ljubo Bertok
2.	Predinvesticijska zasnova (PIZ	UPPZ in UGT	Janja Pavšič in Ljubo Bertok
3.	Investicijski program	UPPZ in UGT	Janja Pavšič in Ljubo Bertok
4.	Poročilo o izvajanju učinkov investicije (PI-UI)	UPPZ in UGT	Janja Pavšič in Ljubo Bertok

2.3.2 Odgovorne osebe s strani izdelovalca investicijske dokumentacije:

	Izdelovalec investicijskega programa:	LG Inženiring d. o. o., Bleiweisova cesta 30, Ljubljana
	Direktor:	Andrej Krupenko, univ. dipl. inž. grad.
	Odgovorne osebe za izdelavo investicijskega programa	Andrej Krupenko, univ. dipl. inž. grad., Igor Starič, univ.dipl.inž.grad. Marica Štamcar, univ. dipl. ekon.

3 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

3.1 Mirujoči promet

Z različnim upravljanjem s parkirnimi površinami zaradi različnih uporabnikov le-teh (dnevni migranti, zaposleni, turisti, stanovalci,...) se območje posameznega mesta deli na posamezne parkirne cone.

- "Rdeča cona" je ponavadi strogi center mesta z enim ali več območji za pešce (conami za pešce), potrebnimi priključnimi prometnimi povezavami in generalno prepovedjo parkiranja, razen za določene izjeme.
- "Modra cona" je območje kratkotrajnega parkiranja in se nahaja neposredno ob "rdeči coni" in še vedno v samem mestnem središču,
- "Bela cona" je zunanje območje brez generalnih omejitev parkiranja.

Sistem parkirnih con mora biti jasno definiran in režim parkiranja prirejen lastnostim posameznega območja. Pomanjkanje parkirnih mest je mogoče reševati s povečanjem števila parkirnih mest. V primeru, da ni mogoče dodatno povečanje na obstoječi površini, se problem rešuje z gradnjo parkirno-garažnih hiš, kar je tudi primer za območje mest Piran in Portorož.

Dobra parkirna politika mora upoštevati naslednja izhodišča:

- raven kakovosti mestnega jedra (okolje, gospodarstvo, socialni in kulturni dejavniki),
- dostopnost z vozili, javnim prevozom, s kolesi in peš,
- gospodarske dejavnosti (parkiranje v mestnem središču oz. blizu turistične infrastrukture je najpomembnejše za obiskovalce, ki so pomembni za dejavnost poslovnih in trgovskih območij),
- smotrna izraba javnih površin,
- preprečevanje vseh oblik nelegalnega parkiranja, tudi s fizičnimi ovirami,
- uvajati usklajeno plačljivo parkiranje glede na lokacije parkirnih kapacitet in na razpoložljivi prostor,
- motiviranje za uporabo plačljivih parkirnih mest in sankcioniranje nelegalno
- parkiranih vozil s kaznimi, z zaklepanjem in odvozom,
- izgradnja večjih parkirnih objektov in njihovo smotrno obratovanje.

Parkirno-garažne hiše

Zaradi vse višje stopnje motorizacije in večjih potovalnih potreb po eni strani in zelo omejenih površin znotraj naselij po drugi strani rešujemo probleme mirujočega prometa z nadzemnimi ali podzemnimi parkirno-garažnimi hišami, ki praviloma služijo podnevi parkiranju, ponoči pa »garažiranju«. Za gradnjo garažnih hiš se torej odločimo, ko ni več prostora za parkiranje na prostem, ali kadar pride do spremembe namembnosti zemljišča, ki je bilo namenjeno parkiranju. Takrat se postavi vprašanje, kako na enaki ali manjši površini zagotoviti več parkirnih prostorov, kot jih je bilo doslej. Najboljšo rešitev predstavlja »zlaganje« parkirnih prostorov drugega nad drugim, to je izkoriščanje razpoložljivega prostora v višino ali globino. S tem dobimo boljši izkoristek površin.
Garažne hiše so v bistvu parkirišča, nanizana po vertikalni osi. Promet se odvija po etažah, podobno kot pri odprtih parkirnih površinah. Glavna in zelo pomembna razlika je le v načinu dostopa do posameznih nivojev, ki pa so lahko pod zemljo ali nad njo. Univerzalen tip garaže ne obstaja, saj vplivajo na njihovo izgradnjo številni dejavniki, in sicer: velikost in področje mesta, karakteristike uličnega parkiranja, karakteristike terena, potrebna in primerna kapaciteta, lastnosti potencialnih uporabnikov ipd. Pravilno izbiro rešitev parkirnih prostorov pogojuje več različnih dejavnikov, ki so odvisni od dane lokacije in urbanističnih zahtev.

Glede na način dostopa do posameznih nivojev oz. do parkirnega prostora ločimo:
- garažne hiše s klančinami (premagovanje višine z lastno pogonsko silo),
- polavtomatske in avtomatske garažne hiše (premagovanje višine z dvigali)

V konkretnem primeru je uporabljen tip garažne hiše s klančinami.

Najbistvenejši sestavni del teh parkirno-garažnih hiš so uvozne in izvozne klančine in predvidene povezave med etažami, od katerih oblike in razporeditve je v največji meri odvisno funkcioniranje objekta. Vozila premagujejo višinsko razliko med posameznimi nivoji z lastno pogonsko silo ter se sama pripeljejo do parkirnega mesta. Klančine se izvajajo v premi ali krivini. Izbira vrste klančine je odvisna od: velikosti garažne hiše, položaja vhoda in izhoda, višine nadstropij in pogojev izkoriščanja prostora.
Velikost nagibov klančin sme biti od 3 – 5 %

Za promet med parkirišči je ugodno, da so klančine, ki povezujejo različne etaže, postavljene zunaj parkirnih površin. Take rešitve so dražje, ker zmanjšujejo njen izkoristek. Izkoristek je večji, če so rampe postavljene med parkirišči. Izgube na račun klančin pa so povsem izločene, če parkirišča sama izkoristimo za klančine. Takšna rešitev je zelo ekonomična in na najboljši način izkorišča dane površine.
Pri tlorisni zasnovi garaž je treba upoštevati enaka izhodišča kot pri zasnovi parkirišč. V odvisnosti od razpoložljivega prostora, zasnove vertikalnih povezav med etažami in smerjo vožnje v etaži je treba razporediti nize parkirnih mest. Potrebna širina parkirnega mesta v garaži je 2,50 m. Minimalna svetla višina v garaži je 2,20 m, na rampah pa 2,30 m. Na primernem mestu pred uvozom v garažo je treba označiti maksimalno dovoljeno višino vozil v garaži in postaviti napravo za testiranje višine vozil (kontrola višine).
V vsaki garaži je potrebno zagotoviti parkirišča za invalide. Dimenzionirati jih je potrebno skladno z veljavnimi predpisi, locirati pa na najboljša parkirna mesta v bližini dvigal. Pravilnik o zahtevah za zagotavljanje neoviranega dostopa, vstopa in uporabe objektov v javni rabi ter večstanovanjskih stavb v 12. členu (zahteve v zvezi s parkirišči) določa, da mora imeti garažni objekt 5% parkirnih mest rezerviranih za invalide. To pravilo velja za vsa parkirišča v javni rabi.
Pešcem v garaži morajo biti zagotovljene kratke in varne poti do izhodov na stopnice oziroma dvigal. Pomembna je dobra kažipotna signalizacija in svetle pregledne poti, ki ne prečkajo glavnih prometnih tokov. Pri povratku v garažo morajo biti poti pešcev speljane mimo blagajne oziroma avtomatov za plačilo parkirnine.
V garaži je zelo pomemben informacijski sistem. Da si vozniki lažje zapomnijo mesto parkiranja, je potrebno posamezna območja ali etaže različno pobarvati, parkirna mesta pa oštevilčiti. Pri izhodih iz garaže je potrebno jasno označiti obratovalni čas garaže.
Signalizacija izvoza iz garaže mora biti zasnovana tako, da ji je možno enostavno slediti vse od izvoza z vsakega parkirnega mesta. Izvozni avtomati morajo biti postavljeni tako, da morebiten zastoj ali kolona, ki nastaneta, ne ovirata uvoza v garažo.

3.2 **Sedanje stanje**

V obstoječem trenutku se občina Piran, posebej na širšem območju Pirana in Portoroža, sooča z velikim primanjkljajem parkirnih mest (PM), kar je posebej izrazito v času glavne turistične sezone in v času vikendov, ko se poveča obisk turistov in lastnikov nepremičnin – počitniških stanovanj, katerih je na območju občine 1.550 (po evidenci izdanih odločb o pavšalni turistični taksi), po nekaterih ocenah izdelanih študij pa tudi preko 2.500, kar predstavlja nedvomno dodatno obremenitev z osebnimi avtomobili v času turistične sezone.

Za parkiranje se torej namenja prostorsko zelo atraktivne površine, katere pa bi morale biti namenjene turističnim dejavnostim.

Zbrani so podatki, ki služijo kot osnova za opredelitev potreb po zagotovitvi ustreznega števila PM kot tudi za opredelitev usmeritev nadaljnjega razvoja mirujočega prometa :

Število evidentiranih parkirnih mest v upravljanju JP Okolje Piran (plačna), druga plačna in neplačna parkirna mesta (PM) :

v mestu Piran	605 (brez Punte – 425)
parkirišče Fornače	550
GH Arze	217
GH Fornače	845
Portorož+Lucija (ob obalni cesti)	980
v Luciji (GH TPC – Stavbenik)	240
skupno	**3.347**
Opomba : JP Okolje upravlja še s cca 300 PM v Strunjanu	

Število PM v lasti hotelov :

območje Piran,Portorož, Lucija :	2.285 (vključuje tudi GH Metropol-400)
območje Strunjan (Krka, Salinera) :	450
skupno :	**2.735**

S strani upravljavca javnih PM je podana ocena o 100 % zasedenosti javnih PM (pomanjkanje PM) v poletnih mesecih ter ocena da je v ostalih mesecih v letu ta zasedenost vseh parkirišč bistveno nižja (30-90 %, odvisno od meseca).

S strani upravljavca javnih PM je podana ocena, da znaša povprečno število potovanj z osebnim vozilom v mestno jedro Pirana od 65.000 do 70.000 voženj na mesec, od tega je cca 50 % voženj s strani upravičencev do abonmajev.
Število prepeljanih potnikov s plačano vozovnico (brez šolskih prevozov) cca 260.000, kar predstavlja poprečno 722 voženj na dan oz. 361 potnikov/dan s povratno vožnjo.
Ker je pri planiranju bodočih potreb po mirujočem prometu potrebno upoštevati tudi nekatere statistične podatke (demografska gibanja prebivalstva, motorizacija, turizem), podajamo ugotovljene karakteristike (s strani izvajalca strokovnih podlag za izdelavo strategije), ki v največji meri vplivajo na prometno dogajanje, ki so:

- v naselju bivanja je zaposlenih približno 1/3 delovno aktivnega prebivalstva,
- cca 1/3 delovno aktivnega prebivalstva se vozi na delo v drugo naselje znotraj občine,
- cca 1/3 delovno aktivnega prebivalstva se vozi na delo v drugo občino,
- 88 % voženj na delo je vsakodnevnih,
- 67 % zaposlenih se vozi na delo z osebnim vozilom,
- 53 % za to potrebuje do 15 min časa, 30 % pa od 15 min do 30 min.

S strani JP Okolje so pridobljeni, v letu 2008 revidirani podatki o številu upravičencev do abonmajev za vstop v mesto Piran (1.221), do abonmajev stanovalcem za parkiranje na Fornačah in GH Arze (431), do abonmajev za lastnike nepremičnin v mestu Piran (560 poleti, 382 pozimi), do abonmajev za zaposlene v mestu (302), do abonmajev za pravne osebe in za

dostavo (skupno 145), ki služijo tako za oblikovanje potreb po PM oz. kot kontrolni mehanizem pri oblikovanju potreb po PM iz statističnih podatkov , upoštevajoč normative za PM.

3.3 Projekcija potreb po parkirnih mestih

Potrebe po parkirnih površinah so v tesni povezavi z namembnostjo stavb v raziskovanem področju. Nanje vpliva tudi stopnja motorizacije. Pri nas doslej še niso bile izvedene obsežnejše študije o mirujočem prometu in o potrebah po parkirnih prostorih za razne namene dejavnosti. Zato so podane orientacijske vrednosti iz tuje literature, iz katere bodo v nadaljevanju ugotovljene potrebe za izračun potrebnih parkirnih mest za različne vrste dejavnosti v obravnavanih delih občine. Potrebe se s porastom stopnje motorizacije stalno spreminjajo in z leti naraščajo.

Na podlagi statističnih podatkov o številu gospodinjstev, številu turistov oz. turističnih kapacitet je bil izdelan izračun potrebnih smo za območje Piran – Portorož – Lucija potrebnih kapacitet parkirnih površin na podlagi spodnjih podatkov. Poudarek je bil na številu gospodinjstev in številu ležišč (parkirne potrebe za trgovinsko dejavnost in delovne organizacije niso zajete).

Število gospodinjstev in turističnih ležišč po kraju.

	Število gospodinjstev	Število ležišč
Piran (širše območje)	1.616	2.300
Portorož (širše območje)	1.137	10.000

Potrebno število parkirnih mest (po predhodno podanih normativih) glede na navedene namembnosti so:

- 1.5 PM / gospodinjstvo ter
- 1 PM / 3 turistična ležišča.

Glede na to, da natančnih podatkov o številu parkirnih mest za individualna stanovanja za območje občine Piran ni na voljo, je bilo predpostavljeno, da ima 35 % gospodinjstev v Piranu urejeno lastno parkirišče ter, da je v Portorožu 70 % takih gospodinjstev.

Iz podanega je ocenjeno, da bi bilo za posamezni kraj potrebno sledeče okvirno število parkirnih mest:

- Piran (s Fieso): 2.300 PM,
- Portorož (širše območje): 4.520 PM

Spodnja tabela prikazuje razmerje med obstoječim številom PM in potrebnim številom v obstoječem stanju.

Ocena števila obstoječih in potrebnih parkirnih mest (2007).

	obstoječe število	ocenjeno potrebno število	razlika
Piran (širše območje	1.200	2.300	+ 1.100
Portorož (širše območje)	1.390	4.520	+ 3.130

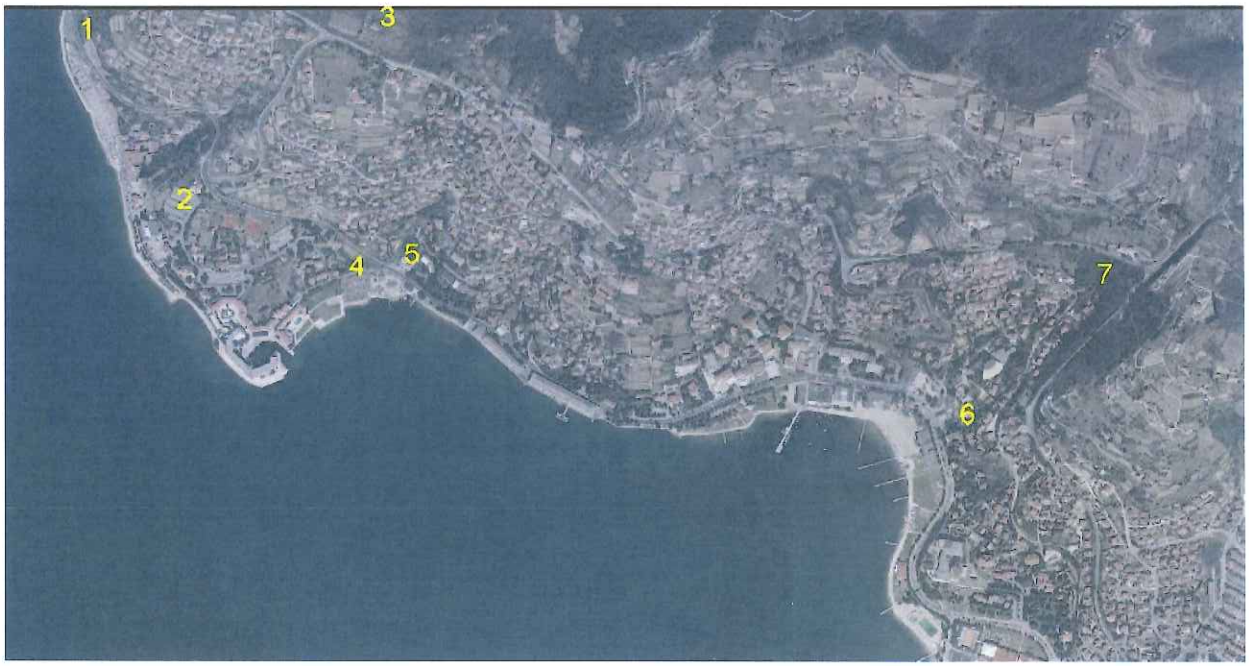
Za potrebe planiranja ustrezne kapacitete parkirno garažnih hiš za konec planske dobe je bilo upoštevano sledeče:

a) ukinitev PM zaradi predvidenih spremenjenih prometnih ureditev oz. zazidalnih načrtov (ZN),:
   Zaradi nove prometne ureditve in zazidalnih načrtov smo upoštevali ukinitev sledečega števila parkirnih mest: •
   Piran: ukinitev 409 PM na območju Fornače zaradi predvidenega ZN Piranska vrata
   Portorož: ukinitev 381 PM zaradi nove prometne ureditve »priobalne« ceste. Nova prometna ureditev predvideva enosmeren promet za vozila ter tramvajsko progo, ostala površina se nameni peš in kolesarskemu prometu oz. povečanju osrednje plaže.
b) predviden porast demografskih in turističnih gibanj in Analiza statističnih podatkov kaže na negativen trend gibanja naravnega in selitvenega prirasta, zato bomo upoštevali le trende porasta turističnega obiska, ki znaša 1 % letno. Predvideno je, da z naraščanjem obiska narašča sorazmerno tudi število ležišč. Upoštevajoč navedeno, so za plansko dobo 20 let, predvidene sledeče potrebe po dodatnih parkirnih površinah :
   • *Piran: dodatnih 155 PM* (povečana kapaciteta ležišč za 460)
   • *Portorož: dodatnih 600 PM* (povečana kapaciteta ležišč za 2.000)
c) obisk enodnevnih gostov.
   Ocenjena količina dnevnih gostov v glavni sezoni znaša od 4.000 do 5.000. Privzeta je srednjo vrednost 4.500 gostov ter predpostavka, da je povprečna zasedenost vozil z dnevnimi gosti 3 gosti / vozilo. Iz podanega izhaja, da je za potrebe dnevnih gostov potrebno predvideti še dodatnih 1.500 PM in sicer:
   - 600 za območje Piran in
   - 900 za območje Portoroža.
   Upoštevajoč navedeno, v naslednji tabeli podajamo primerjavo obstoječega stanja in predvidene (potrebne) kapacitete PM na širšem območju mest Piran in Portorož.

Ocena števila potrebnih parkirnih mest za konec planske dobe 2027.

	obstoječe število	ocenjeno potrebno število	razlika
Piran (širše območje)	1.126	3.055	+ 1.829
Portorož (širše območje)	980	6.020	+ 5.040

Na osnovi zgornje tabele so ocenjene potrebne kapacitete predvidenih parkirno garažnih hiš. V sodelovanju z naročnikom Občino Piran so bile določene lokacije bodočih parkirno garažnih hiš (na podlagi do sedaj opravljenih študij in sprejetih smernic). Lokacije so vidne na spodnji sliki.



Predvidene lokacije garažnih hiš.

Upoštevajoč še dnevne obiskovalce, so predlagane kapacitete parkirno garažnih hiš sledeče:

- lokacija 1: »Fornače« 1.800 PM
- lokacija 2: »Bernardin 1« 825 PM
- lokacija 3: »Fiesa« 465 PM
- lokacija 4: »Bernardin 2« 625 PM
- lokacija 5: »Pot pomorščakov« 575 PM
- lokacija 6: »Avtobusna postaja« 800
- lokacija 7: »Valeta« 2150 PM

Lokacija 1 – GH Fornače je izvedena, vendar ne v predvidenem obsegu, kot sledi iz strokovnih podlag, temveč v velikosti 845 PM.

3.4 Razlogi za investicijsko namero

Kot ena izmed pomembnejših karakteristik bodočega prometnega dogajanja na omrežju cest v občini Piran, so predvidene parkirno garažne hiše (PGH), ki predstavljajo pomemben izvor / cilj prometnih potovanj. Podano velja predvsem zaradi premajhnega obstoječega števila parkirnih mest, ki pa se bodo dodatno v sklopu bodočih prometnih ureditev (npr. načrtovana ukinitev parkiranja na priobalni cesti) še zmanjšalo.

Mirujoči promet je posebna panoga in pomemben del prometa ter kvalitete bivanja v vsakem okolju. Tesno je povezan s tehnologijo prometa, urbanizmom, komunikacijami, investicijami in z miselnimi vzorci uporabnikov vozil. Podano za občino Piran, kot najbolj turistično občino v Sloveniji, še bolj velja. Potrebe po parkirnih površinah v prometnem področju so občutno odvisne od življenjskih navad uporabnikov prometnih površin. V izbrane lokacije ali cone se namreč potuje zaradi koriščenja uslug različnih dejavnosti, zato morajo biti v njih na voljo prometne površine, namenjene parkiranju, pod različnimi režimi. Hitri motorizaciji prometa prostorska ureditev parkirišč ni sledila, zato se posledica pomanjkanja parkirnih površin odraža v slabšanju kvalitete bivanja v določenem okolju.
Osnovni cilj posameznega voznika je parkirati svoje vozilo čim bližje določenemu cilju. Cilj je lahko določen objekt, trg, ulica, hotel ali pa širše območje. Lokacijo, na katero je voznik namenjen, lahko poimenujemo tudi ciljna lokacija. Čas, ki ga je voznik pripravljen porabiti pri iskanju prostega parkirnega mesta ter čas, potreben za prihod do ciljne lokacije od izbranega parkirišča oziroma parkirnega mesta, lahko poimenujemo dostopni čas. Dostopni čas je odvisen od vzroka prihoda na določeno lokacijo, na primer: stanovanjski, trgovski, službeni, turistični itd. Tako lahko voznik, namenjen v banko ali na službeni poti, parkira na tržnem ali plačljivem parkirišču, na katerem je v večini primerov hitro dosegljiv nezaseden parkirni prostor v neposredni bližini ciljne lokacije, seveda ob primerni ceni. Voznik, namenjen v službo ali v stanovanje, pa raje parkira na oddaljenih, netržnih parkiriščih.

Z izgradnjo parkirne hiše Valeta bodo na voljo dodatne parkirne površine, v njej bodo lahko parkirali tako rezidenti kot tudi obiskovalci in turisti. Izgradnja parkirne hiše Valeta bo delno nadomestila parkirne površine ob Obalni cesti, ki se namenijo za turistične namene.

3.5 **Opredelitev predmeta in ciljev investicije**

3.5.1 Predmet investicije

Investicija obsega naslednje vsebine :

- Objekt parkirne hiše Valeta nepravilne pravokotne oblike okvirnih tlorisnih dimenzij cca 34 m x 123 m, ki vsebuje parkirno hišo z okvirno 506 parkirnimi mesti ter 63 stanovanjskimi enotami, poslovnim programom ter javnim programom,
- Krožno križišče na mestu sedanjega križišča ceste R3-629 in glavne ceste G2-111 s priključkom četrtega kraka v objekt parkirne hiše Valeta
- Parterna ureditev z usekom na zahodni strani predora Parenzana za dostop pešcev do objekta parkirne hiše iz smeri Portoroža,
- Izvedba komunalnih vodov znotraj območja, kakor tudi izven območja OPPN

3.5.2 Cilji investicije

Naročnik Občina Piran se je odločila, da na območju Portoroža izboljša prometne razmere ter na podlagi izdelanih strokovnih podlag s področja prometa predvidi umestitve objektov, ki bodo vsebovale površine za mirujoči promet. S tem ukrepom želi Občina Piran preseliti mirujoči promet iz obalne promenade od Pirana do Lucije. Priobalni pas se na ta način sprosti mirujočega prometa kateri se nameni drugim, kvalitetnejšim vsebinam, ki bodo obogatile turistično ponudbo, v podzemne objekte, ki bodo dovolj blizu ter na vstopnih točkah na način, da bodo motorizirani uporabniki čim manj obremenjevali prometne poti v občini Piran. Objekti parkirnih hiš so tako locirani na vstopu v mesto Piran na Fornačah ter na Arzah, na vstopu v

Portorož na Valeti ter na vstopu v Lucijo. Parkirni hiši na Fornačah in na Arzah sta že v funkciji, parkirna hiša na Valeti je v fazi pridobitve investitorja, medtem ko je parkirna hiša v Luciji v fazi načrtovanja v sklopu Občinskega prostorskega načrta. V sklopu izdelave Občinskega podrobnega prostorskega načrta za območje Kaštela se kot dopolnitev parkirne hiše na Valeti načrtuje podzemna parkirna hiša.

Cilji investicije so:

- Razbremenitev parkiranja v centru Portoroža,
- Zagotoviti dodatne parkirne površine, ki so bližje prometnim tokovom na državnih cestah,
- Izboljšati privlačnost obstoječih turistične-kongresne ponudbe Portoroža (Avditorij) z zagotovitvijo večje količine parkirnih mest,
- Omogočiti preoblikovanje osrednjega dela Portoroža novih vsebinam,
- Izboljšati prometno varnost v Portorožu

3.6 **Skladnost investicijskega programa s strategijami**

3.6.1 Skladnost Investicijskega programa z dokumenti dolgoročnega razvojnega načrtovanja RS

Strategija razvoja Slovenije (SRS) sprejeta na seji Vlade RS dne 23.06.2005 je krovna nacionalna razvojna strategija načrtovanja, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik.

Področne, sektorske in regijske strategije razvoja, nacionalni programi in drugi razvojni dokumenti morajo biti v svojih vsebinskih opredelitvah skladni s splošnimi strateškimi usmeritvami, hkrati pa morajo biti usklajeni tudi z drugimi dokumenti, ki so namenjeni doseganju istih ali podobnih ciljev. SRS kot krovni strateški razvojni dokument upošteva usmeritve že sprejetih razvojnih dokumentov, jih povezuje v koherentno celoto in usklajuje z razvojnimi cilji države kot celote.

Strategija razvoja Slovenije opredeljuje vizijo in cilje razvoja Slovenije ter pet razvojnih prioritet z akcijskimi načrti. V ospredju nove strategije je celovita blaginja vsakega posameznika ali posameznice. Zato se strategija ne osredotoča samo na gospodarska vprašanja, temveč vključuje socialna, okoljska, politična in pravna ter kulturna razmerja.

Strategija razvoja Slovenije predvideva štiri temeljne cilje:

- gospodarski razvojni cilj - v desetih letih preseči povprečno raven razvitosti EU,
- družbeni razvojni cilj - izboljšanje kakovosti življenja in blaginje vseh prebivalcev,
- medgeneracijski in sonaravni razvojni cilj - uveljavljanje načela trajnosti kot temeljnega kakovostnega merila na vseh področjih razvoja, vključno s ciljem trajnostnega obnavljanja prebivalstva,
- razvojni cilj RS v mednarodnem okolju - postati v svetu znana ugledna država.

Prostorska strategija opredeljuje izhodišča, cilje razvoja in globalno zasnovo prostorskega razvoja države, podaja razvojne usmeritve za posamezne prostorske sisteme, poselitev, infrastrukturo in krajino in določa ukrepe za njihovo izvajanje.

Prioritete v zasnovi so:

- enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor,
- policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj,
- vitalna in urejena mesta,
- usklajen razvoj širših mestnih območij,
- povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture,
- vitalnost in privlačnost podeželja,
- krepitev prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti ter
- prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali in problemi.

Usmeritve so:

- razvoj poselitve (usmeritve za razvoj mest in drugih naselij, kjer je poudarjen njihov notranji razvoj ter racionalna raba zemljišč in objektov, usmeritve za komunalno opremljanje zemljišč ter ohranjanje arhitekturne prepoznavnosti mest in drugih naselij),
- razvoj gospodarske javne infrastrukture (usmeritve za razvoj prometne, telekomunikacijske in energetske infrastrukture ter usmeritve za oskrbo z vodo in odvajanje ter čiščenje voda ter usmeritve za ravnanje z odpadki),
- razvoj krajine (usmeritve za ohranjanje prepoznavnosti Slovenije z vidika kulturnega in simbolnega pomena krajine, za ohranjanje naravnih kakovosti krajine ter usmeritve za rabo naravnih virov, usmeritve za obrambne dejavnosti v prostoru ter prostorske omejitve razvoja zaradi potencialnih naravnih ali drugih nesreč in vododeficitarnosti).

Cilji so:

- nacionalni prostor - osnova za razvoj naroda in vsega prebivalstva države, za krepitev samobitnosti, za preudarno izkoriščanje prostorskih potencialov ter za ohranitev krajinske pestrosti in naravnih kakovosti,
- globalizacija, evropeizacija, liberalna ekonomija, hiter razvoj informacijske tehnologije, razvoj urbanega sistema, večja ekološka osveščenost in paradigma trajnostnega razvoja,
- strategija prostorskega razvoja Slovenije je skupaj s Strategijo gospodarskega razvoja Slovenije krovni dokument za usmerjanje razvoja in osnova za usklajevanje sektorskih politik.

Investicijski program je skladen s Strategijo razvoja Slovenije, ker omogoča razvoj urbanega sistema, pospešuje gospodarski razvoj ob poudarku da se ohranja kulturna identiteta z arhitekturnimi značilnostmi prostora.

3.6.2 Skladnost s Strategijo mirujočega prometa v Občini Piran

Občina Piran je skupaj z ostalima obalnima občinama sprejela LPVO (Lokalni program varstva okolja) za obdobje 2006-10, v katerem je za področje "Trajnostna dostopnost – cilj 3 " opredelila nalogo »Vzpostavitev sistema trajnostnih oblik mobilnosti v Slovenski Istri«.

Opredeljeni cilji te naloge so :

- zmanjšanje emisij (hrup, emisije v zrak) iz prometa,
- povečanje dostopnosti javnih storitev ,
- vzpostavitev sistema trajnostnega prometa v Slovenski Istri v povezavi s sosednjimi regijami,
- povečanje možnosti izbire različnih oblik prevoza ,

Strateški cilji :

- Razbremeniti celoten obalni pas in urbana središča v občini avtomobilskega prometa (izboljšanje varnosti in bivalnih pogojev ter pogojev za razvoj turizma) in jih v čim večji meri nameniti ljudem in ne vozilom oziroma parkiranju. To pogojuje izgradnjo mreže garažnih hiš in določitev njihove vloge glede na lokacijo-dostopnost in velikost oziroma število parkirnih mest.
- Mestno jedro Pirana se definira kot območje omejenega prometa in območje za pešce, kar pomeni, da je potrebno zmanjševati ter postopoma omejiti vstope v mesto Piran z individualnimi osebnimi vozili.
- Izboljšati javni potniški promet in spodbujati druge alternativne oblike prevozov (kolesarski in peš promet,..), ki bodo omogočale večjo mobilnost občanov, obiskovalcev in drugih udeležencev prometa.

Na območju Portoroža, ki po Strategiji mirujočega prometa v občini Piran spada v cono 2 je koncept kratkoročne ureditve mirujočega prometa v Portorožu – Luciji usmerjen v :

- Ureditev sprehajalnih površin na območju Portoroža na način, da se postopno zmanjša število zunanjih PM, namenjenih kratkotrajnemu parkiranju. Z odlokom se opredeli PM za dolgotrajno parkiranje.
- Ohrani se obstoječe parkirne površine na območju Lucije. Do izgradnje novih parkirišč v okviru bodočega poslovno trgovskega centra se z odlokom opredeli mesta dolgotrajnega parkiranja v Luciji. Sprejme se tarifni sistem, ki bo spodbujal uporabo javnega mestnega prevoza, kjer je to možno.
- Ukine se cca 120 PM na morski strani štiripasovnice v Portorožu (od GH Metropol do križišča s Koprsko cesto),
- Zagotovi se plačila proste parkirne površine za potrebe osebnih motornih vozil in avtobusov (hotelski in dnevni gostje) na območju platoja Marine kot kratkoročne rešitve,
- Ohranitev obstoječih zunanjih parkirnih površin v Luciji in uporaba brezplačnih parkirnih mest na platoju pred Marino do izgradnje novih parkirišč v okviru bodočega trgovsko poslovnega centra

V coni 2 so predvideni srednjeročni ukrepi :

- Izgradnja GH Valeta s 1000 PM,
- Možnost pričetka gradnje nekaterih manjših GH (območje Kaštela, zahodnega dela Portoroža in pred Bernardinom),
- Izgradnja GH v Luciji v okviru projekta stanovanjsko-poslovnega centra s 1000 PM,
- V obrtni coni se zagotovi ustrezno število parkirnih mest za kamione in avtobuse.

Investicijski program je glede na navedeno usklajen s Strategijo mirujočega prometa v občini Piran.

3.6.3 Skladnost s Strategijo turizma v občini Piran

Občina in tudi država mora zagotavljati maksimiranje koristi, ki jih prinaša turizem in minimizirati probleme, ki se lahko pojavljajo pri razvoju turizma v dobro gospodarskega razvoja območja, mednarodne konkurenčnosti, novih delovnih mest, socialne varnosti, pozitivnega in načrtovanega razvoja okolja in dolgoročnih koristi turističnega gospodarstva. Način izvajanja aktivnosti javnega sektorja mora temeljiti na nenehni koordinaciji s privatnim sektorjem zaradi večje učinkovitosti razvojnih in trženjskih aktivnosti.

Naloge javnega sektorja občine Piran na turističnem območju destinacije:

- Vzpostavi in skrbi za urejeno komunalno infrastrukturo, ki olajšuje investicije privatnega sektorja v turistično infrastrukturo in suprastrukturo (ceste, pločnike, mestni trg v Piranu in osrednja ploščad v Portorožu, občinske zelenice in površine),
- Ureja prometni režim v destinaciji (ureditev prometnega režima in omejitev prometa v Portorožu, Piranu, Strunjanu s cenovno tarifno politiko),
- Spodbuja razvoj turizma s strateškim načrtovanjem razvoja obremenjenosti okolja in pripravo ustreznih prostorskih planov,
- Vzpostavi in skrbi za osnovno javno turistično infrastrukturo in njeno ustrezno turistično in drugo obvestilno signalizacijo (pohodne poti, sprehajalne poti, kolesarske poti, vzdržuje poenoten sistem signalizacije – tabel, inicira in omogoča ter tudi sofinancira naložbe v skupne objekte turistične infrastrukture, ki koristijo večjemu številu turističnih ponudnikov in turistov na območju občine),
- Pospešuje materialni razvoj turizma z intenzivnim državnim in mednarodnim lobiranjem in oblikovanjem občinskih skladov za revitalizacijo starih mestnih in vaških jeder (ureditev fasad hiš, vaških trgov), kulturne in naravne dediščine,
- Pojavlja se kot investitor in soinvestitor v določene ključne objekte turistične infrastrukture in turističnih programov v destinaciji (športna dvorana, golf igrišče, tematske poti...),
- Skrbi za splošno (»image«) turistično promocijo območja s »PULL AKTIVNOSTMI«, kar pomeni pritegnitev splošne pozornosti in vplivanje na pozicioniranost destinacije, kar bo olajšalo privatnemu gospodarskemu sektorju trženje konkretnih turističnih ponudb in programov in nastop s »PUSH AKTIVNOSTMI«, ki se nanaša na konkretne komercialne aktivnosti.
- Skrbi za turistično informacijsko dejavnost v kraju s tesnim sodelovanjem privatnega sektorja v obliki skupnega »javno-zasebnega partnerskega odnosa«. Izvajajo se aktivnosti informiranja v Turistično informacijskem centru, vzdrževanje in postavitev dodatnih turističnih označb in turistične ter druge obvestilne signalizacije, nadgradijo se obstoječe spletne strani s centralnim rezervacijskim sistemom in dodatnimi ažurnimi turističnimi informacijami.
- Vzpostavlja ustrezno socialno in zaposlitveno politiko, sofinancira in vzpodbuja usposabljanje in izobraževanje na področju deficitnih poklicev v turizmu, spodbuja zaposlovanje ljudi v turistični dejavnosti v destinaciji Portorož iz lokalnega okolja, širšega regijskega področja in celotne Slovenije in vpliva na ugodne življenjske razmere lokalnega prebivalstva.

Investicijski program je glede na navedeno usklajen s Strategijo razvoja turizma v občini Piran.

3.6.4 Skladnost z Operativnim programom krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007-2013

Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007-2013 (v nadaljevanju OP RR) predstavlja skupni programski dokument Slovenije in EU, ki je sprejet na predlog države članice, po uskladitvi z Evropsko komisijo, ko slednja sprejme odločitev o potrditvi ter ga obe partnerici tudi skupaj izvajata in financirata. Slovenija bo usmerila razpoložljiva sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj, drugih finančnih virov in sredstva ustreznega lastnega sofinanciranja v gospodarsko konvergenco države na podlagi kriterijev trajnostnega razvoja, kjer gre prvenstveno za izboljšanje pogojev rasti in zaposlovanja z vlaganjem v fizične in človeške vire, inovacije v družbi znanja, zmožnost prilagajanja gospodarskim in socialnim spremembam ter varovanje okolja. Na ta način želi Slovenija doseči dolgoročno vizijo in cilje razvoja Slovenije.

OP RR najširše temelji na Strategiji razvoja Slovenije, ki jo je v prvi polovici leta 2005, sprejela Vlada Republike Slovenije dne 23.06.2005. Vlada je leta 2004 sprejela tudi Načrt priprave Državnega razvojnega programa 2007-2013 (DRP) ter ga ustrezno dopolnila sredi leta 2005 ter s tem opredelila tudi pripravo DRP ter na njem temelječih strateških dokumentov za izvajanje kohezijske politike EU v Sloveniji. Načrt priprave DRP predvideva, da dokument lahko služil kot strokovna podlaga za pripravo Nacionalnega strateškega referenčnega okvirja (NSRO), kjer ta predstavlja poglobitev DRP na specifičnem področju kohezijske politike EU, v nadaljevanju pa je na osnovi NSRO, pripravljen tudi OP RR.

Investicijski program je skladen z operativnim programom krepitve regionalnih razvojnih potencialov, ker sledi ciljem z namenom povečanja konkurenčnosti, zagotovitve večjega števila delovnih mest z upoštevanjem vseh kriterijev varovanja okolja ter ohranjanja vrednot kulturne dediščine.

4 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

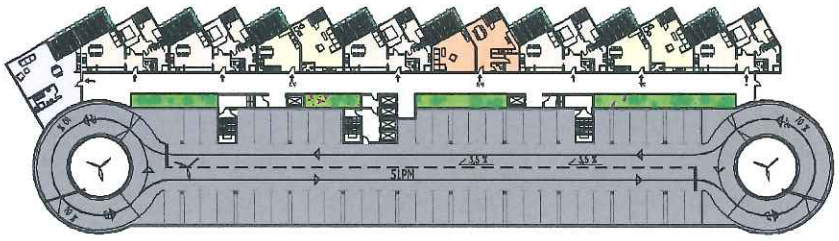
Namen analize tržnih možnosti je analizirati ključne dejavnike na podlagi primerjalnih statističnih in drugih podatkov, ki lahko vplivajo na uspešnost projekta ter na zagotavljanje in rabo storitev v ekonomski dobi investicije.

Med te dejavnike štejemo:
- ponudbo storitev
- ciljne skupine uporabnikov,
- oceno prometa in
- razvitost konkurence ponudnikov storitev.

4.1 Storitve

Investicija obsega izgradnjo PH Valeta, izvedbo stanovanjskih enot, izvedbo poslovnega dela ter javnega dela.

Tloris tipične etaže



Prerez objekta

Programsko je investicija zasnovana v treh sklopih, ki so povezani v en objekt :

I. sklop – parkirna hiša,
II. sklop – stanovanjske enote,
III. sklop – javni program

Izvedba veh sklopov je predvidena v eni etapi, vsi sklopi so medsebojni povezani in nedeljivi.

PH Valeta predstavlja del celovite rešitve problematike ureditve mirujočega prometa na območju Portoroža. Parkirna hiša bo imela skupaj 506 parkirnih mest.

Stanovanjske enote
Predvidena je umestitev do 63 stanovanjskih enot v 11 etažah.

Javni program je razdeljen na dva dela, prvi je na zgornji etaži, kjer se vertikalne komunikacije končajo na razgledni terasi, s katere je urejen vhod v javni program, uredi se lahko panoramska restavracija, galerija... Za javni program v zgornji etaži se nameni 500 m2.
Druga enota javnega programa je ob vznožju objekta, ob spodnjem trgu, kjer se lahko uredi gostinski program s prijetnim in zavetnim gostinskim vrtom – teraso.

Pregled prostorov po etažah

STANOVANJA	število stanovanj	stanovanja m2	loggia m2	PRODAJNA (stan. + loggia) m2	komunikacije +tehn. prostori m2	stanovanjska površina NETTO m2
nivo +83,00	app5	707,67	165,90	873,57	412,22	1.285,79
nivo +79,75	app5+dp4	713,57	166,00	879,57	425,18	1.304,75
nivo +76,50	app5	707,67	165,90	873,57	412,22	1.285,79
nivo +73,25	app5+dp4	713,57	166,00	879,57	425,18	1.304,75
nivo +70,00	app6	707,67	165,90	873,57	412,22	1.285,79
nivo +66,75	app6+dp3	713,57	166,00	879,57	425,18	1.304,75
nivo +63,50	app3	571,10	132,80	703,90	572,23	1.276,13
nivo +60,25	app4+dp4	599,00	132,90	731,90	585,19	1.317,09
nivo +57,00	app3	368,10	77,30	445,40	179,70	625,10
nivo +53.73	app3	368,10	77,30	445,40	179,70	625,10
nivo +50.50	app3	368,10	77,30	445,40	179,70	625,10
nivo +47.25					495,70	495,70
nivo +39.65					434,00	434,00
STANOVANJA SKUPAJ	**app48+dp15**	**6.538,12**	**1.493,30**	**7.284,77**	**5.138,42**	**13.169,84**

JAVNI PROGRAM	število lokalov		LOKALI m2	komunikacije +tehn. prostori m2	javni program NETTO m2
nivo +85,15	1		501,50	-	501,50
nivo +39,65	1		140,00	-	140,00
JAVNI PR. SKUPAJ	**2**		**641,50**	**-**	**641,50**

PARKIRANJE	število PM		PARK. POVRŠINA +klančine m2	komunikacije +tehn. prostori m2	parkirna površina NETTO m2
nivo +89,00	-		288,49	12,25	300,74
nivo +85,15	-		547,22	29,5	576,72
nivo +83,00	47		1.793,45	29,5	1.822,95
nivo +79,75	51		1.793,45	29,5	1.822,95
nivo +76,50	51		1.793,45	29,5	1.822,95
nivo +73,25	51		1.793,45	29,5	1.822,95
nivo +70,00	51		1.793,45	29,5	1.822,95
nivo +66,75	51		1.793,45	29,5	1.822,95
nivo +63,50	51		1.793,45	29,5	1.822,95
nivo +60,25	51		1.793,45	29,5	1.822,95
nivo +57,00	51		1.793,45	29,5	1.822,95
nivo +53,73	51		1.793,45	29,5	1.822,95
nivo +50,50				29,5	29,50
nivo +47,25				29,5	29,50
nivo +39.65				73,04	73,04
PARKIRANJE SKUPAJ	**506**		**16.976,76**	**468,79**	**19.239,00**

NETTO SKUPAJ
33.050,34

4.2 Ciljne skupine

Heterogenost investicijskega projekta omogoča zadovoljevanje potreb povsem različnih ciljnih skupin.

4.2.1 Parkirna hiša

Parkirna hiša je namenjena kratkotrajnim obiskovalcem in rezidentom Portoroža, obiskovalcem prireditev v Avditoriju ter turistom, ki nameravajo bivati na območju Portoroža dlje časa.

Prebivalci okoliških objektov bodo dobili dodatno možnost ureditve trajnega parkiranja v parkirni hiši z abonentskimi kartami.

4.2.2 Stanovanjske enote

Stanovanjske enote so namenjene prodaji na trgu. Lokacija je na atraktivni legi, zaradi umestitve v hribino omogoča umik iz vplivnega območja hrupa iz okoliških prometnic. Predvidena ciljna skupina so :

- obstoječi prebivalci Portoroža, ki se želijo preseliti na lokacijo, ki bo imela stik z obalnim področjem, a se hkrati umakniti od priobalnega vrveža,
- domače in tuje fizične osebe, ki si želijo na območju Portoroža urediti občasno domovanje.

4.2.3 Javni program

Javni program je predviden v zgornji etaži objekta Parkirne hiše v velikosti 501,50 m2 ter v parterni etaži v neto velikosti 140 m2. Skupaj je predvidenih 641,50 m2 površin javnega programa, kateri je predviden za prodajo. Primeren je za gostinsko dejavnost in tako namenjen:

- poslovnim uporabnikom, kot investitorjem v lokale ali kot njihovi najemniki ter
- turistom, kot uporabnikom teh lokalov.

4.3 Ocena prometa

Glede na lokacijo v relativni bližini središča Portoroža, peš oddaljenost je ocenjena na 5 minut in glede na ustrezno vsebinsko zasnovo je realno pričakovati, da s trženjem kompleksa in ustvarjanjem prometa, ki bo omogočil pokrivanje stroškov obratovanja vseh sklopov, ne bo večjih težav.

4.3.1 Ocena prometa parkirne hiše

Pri oceni prometa parkirne hiše je upoštevano število obratovalni ur dnevno in število obratovalnih dni. Parkirna hiša bo letno obratovala 24 ur dnevno, vse dni v letu, kar znese 8.760 ur letno.
Na osnovi zasedenosti primerljivih objektov je upoštevan **35 %** izkoristek tega sklopa objekta. Izjema so le mesečni najemi, kjer je upoštevan **100 %** izkoristek.

4.3.1.1 Cena

Urna postavka oddaje parkirnih mest je opredeljena v višini **1,20 EUR**/ na uro za osebna vozila.

Mesečni najem parkirnega mesta za osebno vozilo je opredeljen v višini **90,00 EUR.**

Prihodki so ocenjeni :

	Število ur / mesecev	Izkoristek	Število PM	Izkoristek ur / mesecev	Cena na enoto	Prihodki
Parkirna mesta PH Valeta			506			
Javna parkirišča			300			
Stanovanja			206			
osebna vozila - urna postavka	8.760	35%	240	3.066	1,20	883.008,00
osebna vozila - mesečni najem	12	100%	60	12	90,00	64.800,00
Skupaj			**300**			**947.808,00**

4.4 Konkurenca

4.4.1 Konkurenca parkirnih hiš in parkirišč v Portorožu, Piranu in Luciji

Parkirna hiša Fornače
Število parkirnih mest : 845.

Parkirna hiša Arze
Število parkirnih mest: 217.

Garažna hiša Metropol
Število parkirnih mest : 400.

4.4.2 Konkurenca oddaje poslovnih prostorov

Konkurenco predstavljajo vse obstoječe poslovne stavbe na obalnem področju, okvirna cena oddaje je odvisna od lege poslovnega prostora, dostopa in starosti objekta. Cena najema se giblje od 10 EUR/m2 do 16 EUR/m2 v Kopru, v Izoli med 12 in 13 EUR/m2 ter 10 – 12 EUR/m2 v Luciji. Cena najema gostinskega lokala v Luciji je okoli 20 EUR/m2 na mesec.

4.4.3 Tržni deleži, pokrivanje različnih potreb

Parkirna hiša je načrtovana v bližini središča Portoroža, kjer primanjkuje parkirnih površin, tako da zasedenost parkirnih mest ni vprašljiva. Polno zasedenost je pričakovati v času prireditev v Avditoriju. Z izgradnjo parkirne hiše Valeta se bo zanimanje za organizacijo prireditev v Avditoriju nedvomno povečala, saj bo mogoče zagotoviti dodatno infrastrukturo. Sedanje stanje zagotovitve parkirnih mest je bolj kot ne stihijsko. V času prireditev v Avditoriju obiskovalci parkirajo na makadamskem parkirišču na Kaštelu, sicer pa ob obalni promenadi, iščejo pa tudi kotičke na pločnikih in ostalih prostorih, kjer parkiranje sicer ni dovoljeno.

4.5 **Prodajne cene konkurence**

4.5.1 Prodajne cene konkurenčnih parkirnih hiš

Prodajne cene parkirnih zmogljivosti se razlikujejo glede na lokacijo parkirišča in znašajo :

GH Fornače : 1,50 EUR/uro
GH Arze : 1,20 EUR/uro
Parkirna mesta ob Obalni cesti : 1,20 EUR/uro

5 TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL

5.1 Opredelitev ciljev investicije

Osnovni cilj investicije je izvedba povečati atraktivnost mesta Portorož. Parkirna hiša Valeta bo obogatila turistično ponudbo, ponudila večje število kvalitetnih parkirnih mest ter omogočila sprostitev površin mirujočega prometa v Portorožu.
Cilji investicije so:

- zagotoviti nadaljnji razvoj mesta Portorož,
- zagotoviti nove parkirne površine na majhnem prostoru,
- ustvariti povezano in pregledno mrežo odprtih javnih prostorov visoke kakovosti na celotnem območju Portoroža, ki bodo enako dostopni za vse, varni in prepoznavni,
- pridobitev novih javnih površin,
- povečanje pretočnosti prometnih tokov,
- okrepitev prepoznavnosti mesta in njegove identitete,
- varovanje kulturne dediščine,
- izboljšanje turistične ponudbe,
- oblikovati identiteto blagovne znamke turistične destinacije Portorož,
- razširitev območja živahnega dogajanja in pestre ponudbe ob Obalni promenadi,
- izboljšati konkurenčnost Ljubljane kot turistične destinacije,
- omogočiti razvoj področja in širše regije, kot izvedeni cilj.

Nezanemarljivi so posredni učinki na turizem, tako v klasičnem smislu, kot tudi v kulturnem in kongresnem delu turizma.

Mesto Portorož in Občina Piran z ureditvijo tega območja v povezavi s sosednjimi območji samo pridobiva.

5.2 Prostorski in urbanistični pogoji

Pravno osnovo za izvedbo ureditev na območju osrednje mestne tržnice in pridobitev vseh upravnih dovoljenj predstavlja sprejet Občinski podrobni prostorski načrt Valeta (Uradni RS štev. 51/2012).

5.3 Skladnost z ostalimi dokumenti

Izvedba projekta je predvidena z uporabo modela javno-zasebnega partnerstva.

Projekt bo financiran iz lastnih sredstev javnega in zasebnega partnerja. Vložek javnega partnerja bo, predvidoma, obsegal le stvarni vložek zemljišč in pretekla vlaganja v komunalno infrastrukturo.

5.4 Ugotovitev skladnosti z razvojnimi strategijami

Na podlagi ugotovitev zaključimo, da je investicija skladna z dolgoročnimi razvojnimi strategijami, sprejetim občinskimi prostorskimi načrti ter občinskim strategijami na področju mirujočega prometa ter razvoja turizma.

5.5 Projektne osnove predvidene investicije

5.5.1 Prostorski in urbanistični pogoji

Na obravnavanem območju velja prostorski akt Občinski podrobni prostorski načrt Valeta (Uradni RS štev. 51/2012).

5.5.2 Predhodna projektna dokumentacija

Kot osnova za izdelavo investicijskega programa je bila izdelana in upoštevana sledeča projektna dokumentacija:

- »Strokovne podlage za OPPN območja parkirne hiše Valeta« , štev. 110/09, Studio Kalamar d.o.o. Ljubljana, oktober 2009,
- »Prometna ureditev – krožno križišče Valeta na G2-111/0373, 0239«, štev. 11-465/09, Giri d.o.o., september 2009
- »Okoljsko poročilo za Spremembo in dopolnitev prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana občine Piran za območja Valeta, Razgled in Kampolin -terase«, štev. OP – 142/09, Geateh d.o.o. Ljubljana, september 2009
- »Prometna študija Občine Piran za izdelavo podlag za OPN – promet«, štev. 748-PROM, Lineal d.o.o., marec 2008
- Strokovne podlage za OPPN

5.6 Podrobnejši opis predvidenih ukrepov

Vsebinsko se investicijski projekt deli na celote, in sicer:
- parkirna hiša,
- stanovanjske enote,
- javni program,
- ureditev komunalne infrastrukture z ureditvijo dostopne poti med obalno promenado in Parenzano

5.6.1 Parkirna hiša

Mirujoči promet se ureja v garažnem objektu, ki ima dovoz iz načrtovanega krožnega križišča. Skupno je predvidenih okvirno 506 PM.
Za določitev minimalnega števila parkirnih mest v območju OPPN so predpisani naslednji kriteriji:
- 1 parkirni prostor za 30 m^2 neto površine za trgovine;

- 1 parkirni prostor za 30 m^2 neto površine za pisarniške in upravne prostore ter druge storitvene dejavnosti;
- 2 parkirna prostora za 1 stanovanjsko enoto;
- 1 parkirni prostor za 4 sedeže v gostinskem lokalu.

Poti za intervencijska vozila (rešilna, gasilska in policijska vozila, vozila zaradi intervencijskih vzdrževanj in podobno) so zagotovljene z javnih cest. Vse intervencijske poti, dostavne poti, dostavna mesta in manipulativne površine (razkladanje, nakladanje, obračanje vozil) morajo biti primerno utrjene, dimenzionirane skladno s programom investitorja in lastnostmi merodajnega vozila ter urejene brez ovir.

Parkirna hiša ima uvoz iz novega krožišča na mestu sedanjega trikrakega križišča na Valeti. Po sprejetem OPPN je na mestu sedanjega križišča ceste G2-111 Izola – Sečovlje in ceste R3-629 Valeta – Beli križ predvidena rekonstrukcija križišča v krožišče z dodatnim četrtim krakom v parkirno hišo.

Od predvidenih 506 PM se 300 PM nameni javnim potrebam (občasno parkiranje, parkiranje prebivalcev). Število PM, ki se namenijo javnim potrebam, se lahko skladno s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu ter v skladu s sprejetim odlokom o občinskem podrobnem prostorskem načrtu »Valeta« spremeni.

5.6.2 Stanovanjske enote

V objektu je predvidena umestitev do 63 stanovanjskih enot v 11 etažah.

Za namen stanovanjskih površin se uredi posebno vertikalno jedro s tremi večjimi dvigali in stopniščem. Prva – spodnja stanovanjska etaža je na koti 50,50 m, navzgor si sledijo 3 etaže s po tremi stanovanja in 8 etaž s po sedmimi ali osmimi bivalnimi enotami. Stanovanja so tlorisno klinaste oblike, kar sledi orientaciji in vedutam proti morju. Posamezne etaže so med sabo zamaknjene za pol dolžine posamezne bivalne enote, kar v volumnu vzpostavlja igro polnega in praznega – volumen se dematerializira, globokim ložam so lastne globoke sence, v katerih večje steklene površine izgubijo refleks, hiša se staplja s krajino. K temu pomaga intenzivna ozelenitev fasadnih površin in robov lož. Ureditev omogoča najvišji nivo zagotovljene intime, koncentracija fasadnih odprtin v smeri proti Piranskemu zalivu ustvarja generalni odklon od orientacije na nasprotni breg naravne doline in tako ne ustvarja nepotrebne vizualne komunikacije. Vsaka bivalna enota ima možnost ureditve dnevno bivalnega prostora in dveh spalnic (lahko ena večja). Dnevni prostor ima veliko pokrito ložo (16,0 m^2), spalnici imata manjšo ložo (4,0 m^2)

5.6.3 Javni program

V objektu je predvidena umestitev javnega programa in sicer na vrhu se vertikalne komunikacije končajo na razgledni terasi, s katere je urejen vhod v javni program – lahko panoramska restavracija, galerija... Za javni program v zgornji etaži se nameni 500 m^2.
Druga enota javnega programa je ob vznožju objekta, ob spodnjem trgu se lahko uredi gostinski program s prijetnim in zavetnim gostinskim vrtom – teraso.

5.6.4 Krožišče na Valeti

Novo predvideno krožišče na Valeti ni predmet tega investicijskega programa, zato ga omenjamo zgolj kot informacijo o predvidenih ureditvah brez katerih pa objekt Parkirne hiše ne more funkcionirati.

Ureditev novega krožnega krožišče ima naslednje elemente:

- Zunanji prečnik znaša 88,0 m – R_Z=44,0 m
- Prečnik sredinskega otoka znaša 56,0 m - R_N=28,0 m.
- Širina vozišča v krožišču znaša 8,0 m, od tega je notranji del širine 1,0 m oziroma 2,0 m tlakovan.

V krožišču se na zahodni strani izvede še četrti priključni krak – dovoz v nov garažni objekt. Načrtovan je dvosmeren prometni režim. Zagotovljena je prevoznost za tovorna vozila nosilnosti do 3,5 t. Priključna kraka glavne ceste G2-111 odsek 0238 Izola-Valeta in odsek 0239 Valeta-Sečovlje se pred krožiščem zamakneta v smeri proti severozahodu. Priključni krak regionalne ceste R3-629 ostane smerno nespremenjen. Priključek lokalne ceste za Šentjane na regionalno cesto se lahko prestavi ali izvede nov priključni krak (peti priključni krak) v krožišče, odvisno od izboljšanja prometno- tehničnih rešitev in prilaganju terena.
Predvidena je tudi delna prestavitev lokalne ceste v smeri proti severu. V skladu s predpisi se mora na krožišču in dostopu v garažni objekt predvideti ustrezna vertikalna in horizontalna prometna signalizacija in prometna oprema. Obstoječe avtobusno postajališče na glavni cesti se prilagodi novi prometni ureditvi. V sklopu izgradnje krožišča je predvidena ureditev hodnika za pešce na zahodni strani krožišča iz smeri regionalne ceste preko priključka za garažni objekt do postajališča BUS v širini 1,50 m. Delno je hodnik za pešce predviden tudi na severni strani regionalne ceste. V dolžini cca 12,0 m in širini 1,50 m. Za zavarovanje brežine na severnem obrobju krožišča je predviden podporni zid v dolžini 40,0 m in višini do max. 4 m in v nadaljevanju ob priključnem kraku garažnega objekta v dolžini 55 m in višine max. 12,0 m.

Občina Piran je v sodelovanju z Direkcijo RS za ceste pripravila projektno dokumentacijo za začasno ureditev krožišča ter izvedla krožišče s plastičnimi usmerjevalniki prometnih tokov.

Vir: Studio Kalamar d.o.o.

5.6.5 Zemljišča, površine

Solastniki lokacije in površin, ki so predmet izvedbe načrtovanega projekta so:
- Občina Piran v velikosti 15.846 m^2
- Fizične osebe v velikosti 90,0 m^2

Za namen izgradnje objekta parkirne hiše in spremljajočih ureditev na območju sprejetega OPPN bo potrebno od fizičnih oseb odkupiti navedeno površino.

6 ANALIZA ZAPOSLENIH

Glede na izkušnje pri obratovanju parkirne hiše Fornače, bo garažna hiša Valeta obratovala avtomatsko. Predvideno je, da bo upravljanje parkirne hiše po posebni pogodbi med zasebnim partnerjem in službami javnega partnerja (JP Okolje Piran d.o.o.) prevzel JP Okolje Piran d.o.o.

Novih zaposlenih iz naslova rednega obratovanja parkirne hiše Valeta ni pričakovati.

7 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA

7.1 Ocena investicijskih stroškov

Na podlagi izdelane predhodne dokumentacije je izdelana ocena investicije, ki znaša, z vključenim DDV, 36.915.311,47 EUR, ki predstavljajo stalne cene na nivoju cen september 2012. Vrednost investicije v tekočih cenah znaša 38.354.952,69 EUR z vključenim DDV.

Po predvidenih terminskih načrtih se bo izvedba ureditev parkirna hiša Valeta pričela v drugi polovici 2013 in končala v letu 2015.

7.1.1 Vrednost posameznih del

Ocenjujemo, da so vsi stroški upravičeni.

Ocena investicijskih stroškov je izdelana na osnovi :

- vrednosti posameznih gradbenih del so ocenjene na osnovi podobnih projektov infrastrukture mestnega značaja
- vrednosti storitev projektiranja, inženiringa in raziskav so privzete v odstotku od investicijskih stroškov za gradbena dela skladno z investicijsko dokumentacijo za podobne projekte infrastrukture.

Osnova za izdelavo ocene investicijskih stroškov predstavlja izdelana projektna dokumentacija. Vrednost posameznih del v stalnih cenah september 2012. V spodnji tabeli pa so prikazane ocene vseh stroškov, ki so potrebni za izvedbo načrtovane investicije. Pod postavko »ostala vlaganja« so v % ocenjene posamične alineje. Ti odstotki so izkustveni, končni zneski iz pogodbenih razmerij se lahko razlikujejo od ocenjenih:

- nepredvidena dela so ocenjena v višini do **10 %** od vrednosti gradbenih del,
- inženiring v pripravi in izvedbi je ocenjen v višini do **1 %** od vrednosti izvedbenih del,
- nadzor nad izvedbo je ocenjen v višini do **1,50 %** od vrednosti izvedbenih del,
- vrednosti odškodnin in odkupov nepremičnin so povzete po vrednostih ,ki veljajo v občini Piran, povzete so iz sprejetega Programa opremljanja,
- DDV v stopnjah glede na vrsto del v skladu z zakonodajo.

7.1.2 Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah:

		Količina	Enota	Cena na enoto	Skupaj
1.	Parkirne površine	19.239,00	m2	388,74	7.478.968,86
2.	Javni program	641,50	m2	746,79	479.065,79
3.	Stanovanjske površine	13.169,84	m2	669,52	8.817.467,38
4.	Zunanja ureditev parter	1.700,00	m2	240,41	408.688,50
5.	Zidovi	1.000,00	m2	235,29	235.290,00
6.	Zunanja ureditev s priključnim krakom iz križišča	2.800,00	m2	153,45	429.660,00
7.	Zemeljska dela - podpiranje, varovanje jame	5.500,00	m2	143,22	787.710,00
8.	Zemeljska dela - izkopi in deponiranje	120.000,00	m3	8,18	982.080,00
9.	Elektrovodi - prestavitev				40.920,00
10.	Trafo postaja in priključki				56.265,00

11.	Vodovod				40.920,00
12.	Kanalizacija				107.415,00
13.	TK vodi				58.311,00
14.	Ogrevanje				97.185,00
15.	**Skupaj**				**20.019.946,52**
16.	Nepredvidena dela - 5% od 15.				1.000.997,33
17.	**Skupaj gradbena dela**				**21.020.943,85**
18.	Projektna dokumentacija.				832.247,37
19.	Nadzor - 1,5 % od 17.	1,5%			315.314,16
20.	Inženiring - 1 % od 17.	1,0%			210.209,44
21.	Zemljišča	15.936,00	m2	235,29	3.749.581,44
22.	**Skupaj ostali stroški (18.-21.)**				**5.107.352,40**
23.	DDV - 20 % od (17. - 20.)				4.475.742,96
24.	DPN - 2 % od 21.				74.991,63
25.	Komunalni prispevek - obstoječa kom. oprema	19.880,50	m2	69,82	1.387.977,19
26.	Komunalni prispevek - nova komunalna oprema	13.811,34	m2	351,04	4.848.303,43
27.	**Skupaj**				**36.915.311,47**

7.1.3 Ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah:

V izračunu tekočih cen so upoštevane predvidene stopnje inflacije za leta od 2012 do 2015 (vir: Urad RS za makroekonomske analize in razvoj, Jesenska napoved gospodarskih gibanj 2012, september 2012). Za leto 2015 napovedi stopnje inflacije še ni, tako da smo predvideli enako kot za predhodnje leto, in sicer:

Leto	Napoved inflacije
2012	2,30%
2013	2,20%
2014	1,80%
2015	1,80%

		Skupaj
1.	Parkirne površine	7.851.119,09
2.	Javni program	500.661,01
3.	Stanovanjske površine	9.272.733,30
4.	Zunanja ureditev parter	430.938,05
5.	Zidovi	244.794,77
6.	Zunanja ureditev s priključkim krakom iz krožišča	453.855,90
7.	Zemeljska dela - podpiranje, varovanje jame	821.005,49
8.	Zemeljska dela - izkopi in deponiranje	1.021.752,10
9.	Elekrovodi - prestavitev	41.820,24
10.	Trafo postaja in priključki	58.331,80
11.	Vodovod	42.423,13
12.	Kanalizacija	110.372,71
13.	TK vodi	59.916,61
14.	Ogrevanje	102.202,88
15.	**Skupaj**	**21.011.927,09**
16.	Nepredvidena dela - 5% od 15.	1.050.596,35
17.	**Skupaj gradbena dela**	**22.062.523,44**
18.	Projektna dokumentacija.	849.601,50
19.	Nadzor - 1,5 % od 17.	330.937,85

		Skupaj
20.	Inženiring - 1 % od 17.	220.625,23
21.	Zemljišča	3.750.047,31
22.	**Skupaj ostali stroški (18.-21.)**	**5.151.211,90**
23.	DDV - 20 % od (17. - 20.)	4.692.737,61
24.	DPN - 2 % od 21.	75.000,95
25.	Komunalni prispevek - obstoječa komunalna oprema	1.418.512,69
26.	Komunalni prispevek - nova komunalna oprema	4.954.966,10
27.	**Skupaj**	**38.354.952,69**

7.2 Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

V spodnjih tabelah podajamo ocenjeno skupno vrednost investicije po stalnih cenah september 2012 in tekočih cenah za obdobje 2012-2015. Pri oceni investicijskih stroškov smo upoštevali projektantske ocene. Stalne cene so preračunane iz cen december 2011. Stopnja inflacije v obdobju od začetka decembra 2011 do konca septembra 2012 znaša 2,3 %.

V izračunu tekočih cen so upoštevane predvidene stopnje inflacije za naslednja leta (vir: Urad RS za makroekonomske analize in razvoj, Jesenska napoved gospodarskih gibanj 2012, september 2012), ker za leto 2015 napovedi stopnje inflacije še ni, smo predvideli enako kot za predhodnje leto, in sicer:

Leto	Napoved inflacije
2012	2,30%
2013	2,20%
2014	1,80%
2015	1,80%

7.2.1 Dinamika vlaganj v investicijo po stalnih cenah

Vlaganja v investicijo so po stalnih cenah september 2012 ocenjena v višini **36.915.311,47 EUR** z vključenim DDV.

		do vključno 2012	2013	2014	2015	Skupaj
1.	Parkirne površine	0,00	0,00	3.739.484,43	3.739.484,43	7.478.968,86
2.	Javni program	0,00	0,00	359.299,34	119.766,45	479.065,79
3.	Stanovanjske površine	0,00	0,00	3.526.986,95	5.290.480,43	8.817.467,38
4.	Zunanja ureditev parter	0,00	0,00	102.172,13	306.516,38	408.688,50
5.	Zidovi	0,00	0,00	235.290,00	0,00	235.290,00
6.	Zunanja ureditev s priključnim krakom iz krožišča	0,00	0,00	64.449,00	365.211,00	429.660,00
7.	Zemeljska dela - podpiranje, varovanje jame	0,00	0,00	708.939,00	78.771,00	787.710,00
8.	Zemeljska dela - izkopi in deponiranje	0,00	0,00	982.080,00	0,00	982.080,00
9.	Elekrovodi - prestavitev	0,00	40.920,00	0,00	0,00	40.920,00
10.	Trafo postaja in priključki	0,00	14.066,25	39.385,50	2.813,25	56.265,00
11.	Vodovod	0,00	10.230,00	28.644,00	2.046,00	40.920,00
12.	Kanalizacija	0,00	80.561,25	21.483,00	5.370,75	107.415,00
13.	TK vodi	0,00	43.733,25	11.662,20	2.915,55	58.311,00
14.	Ogrevanje	0,00	0,00	38.874,00	58.311,00	97.185,00
15.	**Skupaj**	**0,00**	**189.510,75**	**9.858.749,55**	**9.971.686,23**	**20.019.946,52**
16.	Nepredvidena dela - 10% od 15.	0,00	9.475,54	492.937,48	498.584,31	1.000.997,33
17.	**Skupaj gradbena dela**	**0,00**	**198.986,29**	**10.351.687,02**	**10.470.270,54**	**21.020.943,85**
18.	Projekti	201.619,05	441.439,82	189.188,49	0,00	832.247,37
19.	Nadzor - 1,5 % od 17.	0,00	2.984,79	155.275,31	157.054,06	315.314,16
20.	Inženiring - 1 % od 17.	0,00	1.989,86	103.516,87	104.702,71	210.209,44
21.	Zemljišča	3.728.405,34	21.176,10	0,00	0,00	3.749.581,44
22.	**Skupaj ostali stroški (18.-21.)**	**3.930.024,39**	**467.590,58**	**447.980,67**	**261.756,76**	**5.107.352,40**
23.	DDV - 20 % od (17. - 20.)	40.323,81	129.080,15	2.159.933,54	2.146.405,46	4.475.742,96
24.	DPN - 2 % od 21.	74.568,11	423,52	0,00	0,00	74.991,63
25.	Komunalni prispevek - obstoječa komunalna oprema	0,00	1.387.977,19	0,00	0,00	1.387.977,19
26.	Komunalni prispevek - nova komunalna oprema	0,00	4.848.303,43	0,00	0,00	4.848.303,43
27.	**Skupaj**	**4.044.916,31**	**7.032.361,16**	**12.959.601,23**	**12.878.432,76**	**36.915.311,47**

7.2.2 Dinamika vlaganj v investicijo po tekočih cenah

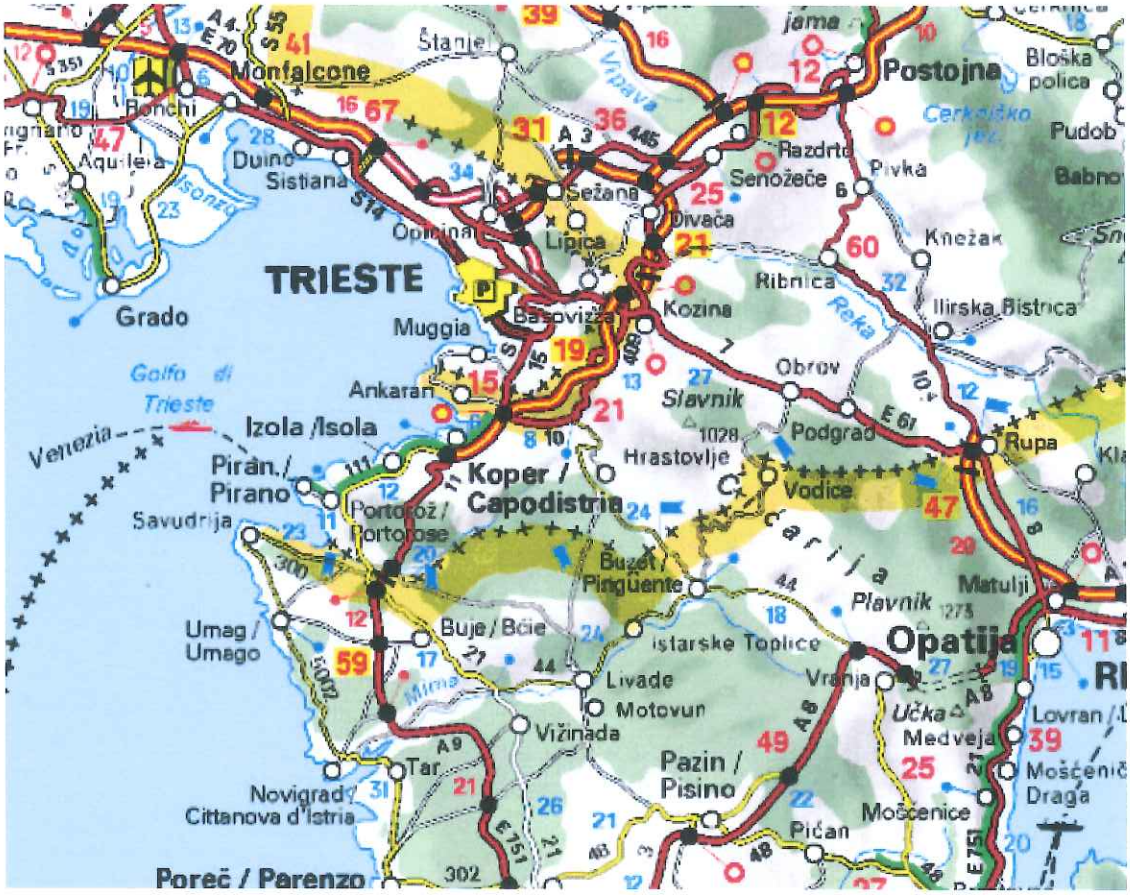
Vlaganja v investicijo so po tekočih cenah ocenjena v višini **38.354.952,69 EUR** z vključenim DDV.

		do vključno 2012	2013	2014	2015	Skupaj
1.	Parkirne površine	0,00	0,00	3.890.544,64	3.960.574,45	7.851.119,09
2.	Javni program	0,00	0,00	373.813,59	126.847,41	500.661,01
3.	Stanovanjske površine	0,00	0,00	3.669.463,12	5.603.270,18	9.272.733,30
4.	Zunanja ureditev parter	0,00	0,00	106.299,47	324.638,58	430.938,05
5.	Zidovi	0,00	0,00	244.794,77	0,00	244.794,77
6.	Zunanja ureditev s priključnim krakom iz križišča	0,00	0,00	67.052,48	386.803,42	453.855,90
7.	Zemeljska dela - podpiranje, varovanje jame	0,00	0,00	737.577,30	83.428,19	821.005,49
8.	Zemeljska dela - izkopi in deponiranje	0,00	0,00	1.021.752,10	0,00	1.021.752,10
9.	Elekrovodi - prestavitev	0,00	41.820,24	0,00	0,00	41.820,24
10.	Trafo postaja in priključki	0,00	14.375,71	40.976,52	2.979,58	58.331,80
11.	Vodovod	0,00	10.455,06	29.801,10	2.166,97	42.423,13
12.	Kanalizacija	0,00	82.333,60	22.350,83	5.688,29	110.372,71
13.	TK vodi	0,00	44.695,38	12.133,31	3.087,93	59.916,61
14.	Ogrevanje	0,00	0,00	40.444,35	61.758,53	102.202,88
15.	**Skupaj**	**0,00**	**193.679,99**	**10.257.003,59**	**10.561.243,51**	**21.011.927,09**
16.	Nepredvidena dela - 10% od 15.	0,00	9.684,00	512.850,18	528.062,18	1.050.596,35
17.	**Skupaj gradbena dela**	**0,00**	**203.363,99**	**10.769.853,77**	**11.089.305,69**	**22.062.523,44**
18.	Projektna dokumentacija	201.619,05	451.151,50	196.830,95	0,00	849.601,50
19.	Nadzor - 1,5 % od 17.	0,00	3.050,46	161.547,81	166.339,59	330.937,85
20.	Inženiring - 1 % od 17.	0,00	2.033,64	107.698,54	110.893,06	220.625,23
21.	Zemljišča	3.728.405,34	21.641,97	0,00	0,00	3.750.047,31
22.	**Skupaj ostali stroški (18.-21.)**	**3.930.024,39**	**477.877,57**	**466.077,30**	**277.232,64**	**5.151.211,90**
23.	DDV - 20 % od (17. - 20.)	40.323,81	131.919,92	2.247.186,21	2.273.307,67	4.692.737,61
24.	DPN - 2 % od 21.	74.568,11	432,84	0,00	0,00	75.000,95
25.	Komunalni prispevek - obstoječa komunalna oprema	0,00	1.418.512,69	0,00	0,00	1.418.512,69
26.	Komunalni prispevek - nova komunalna oprema	0,00	4.954.966,10	0,00	0,00	4.954.966,10
27.	**Skupaj**	**4.044.916,31**	**7.187.073,11**	**13.483.117,28**	**13.639.845,99**	**38.354.952,69**

8 ANALIZA LOKACIJE

8.1 Makrolokacija

Občina Piran leži na 45 km^2 površine in ima 17.800 prebivalcev. Piran je kulturna prestolnica obale, skupaj z mestom Portorož pa tvori turistično najbolj prepoznavno znamko Slovenske obale.



Občina Piran je razdeljena na 11 naselij : Dragonja/Dragogna, Lucija/Lucia, Nova vas nad Dragonjo, Padna, Parecag/Parezzago, Piran/Pirano, Portorož/Portorose, Seča/Sezza, Sečovlje/Sicciole, Strunjan/Strugnano in Sv. Peter.

8.2 Mikrolokacija

Mikrolokacija je območje v bližini sedanjega križišča na Valet ter v bližini izhoda predora Parenzzana na portoroški strani.

Posegi so predvideni na zemljiščih, ki že so v lasti Občine Piran, razen v manjšem delu, kjer bo potrebno manjkajočo površino odkupiti do fizične osebe.

9 PREDVIDENI VPLIVI INVESTICIJE NA OKOLJE IN UKREPI ZA VARSTVO OKOLJA

Pri izvedbi operacije bo poseben poudarek namenjen učinkovitosti izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin) v največji možni meri.

Med samo izvedbo operacije bo posebna pozornost namenjena uporabi najboljših razpoložljivih tehnik, uporabi referenčnih dokumentov, nadzoru emisij in tveganjem, zmanjšanju količin odpadkov in ločenem zbiranju odpadkov, kar pripomorejo k čim večji okoljski učinkovitost

Z izvedbo operacije bo povečana trajnostna dostopnost (spodbujanje okolju prijaznejših načinov prevoza), ki je eden od ciljev operacije.

Pred pričetkom izvajanja operacije, med in po končanju načrtovanih ukrepov, bodo izdelane strokovne ocene vplivov na okolje v sklopu izdelave projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja za posege, kjer je potrebno. S tem bo v največji možni meri zagotovljeno zmanjševanje vplivov na okolje.

9.1 Protihrupna zaščita obcestnega prostora

Pred pričetkom gradnje je potrebno ograditi delovno področje in postaviti ustrezne prometne znake v skladu z veljavno zakonodajo. Območje posega je precej obljudeno, zato bo potrebno območje gradbišča potrebno še posebej označiti in zavarovati, da ne bo prihajalo do nezgod.
Ob nameravanih ukrepih ni pričakovati poškodb nepremičnin v okolici, pričakovati je vpliv hrupa na okolje zaradi delovnih strojev in transportnih vozil. Izkopni material bo izvajalec odlagal na deponijo. Del izkopnega materiala se bo uporabil pri zasipu ter končni ureditvi zemljišča do vzpostavitve v prvotno stanje.
Izvedba del je načrtovana tako, da gradnja ne bo predstavljala tveganja za okolico in bo omogočala nemoteno in varno uporabo okoliških objektov.

Pri vrednotenju vplivnega območja na okolico bo upoštevana zaščita pred hrupom in varčevanje z energijo in ohranjanje toplote. Poleg tega bodo upoštevani tudi vplivi na mehansko odpornost in stabilnost, vplivi na varnost pred požarom, vplivi na higiensko in zdravstveno zaščito in varstvo okolice, vplivi na njihovo varnost pri uporabi.

9.2 Varovanje in zaščita voda

Projektna rešitev odvajanja in čiščenja komunalnih in padavinskih odpadnih voda mora biti usklajena z veljavnimi predpisi. Projektna rešitev odvajanja in čiščenja padavinskih odpadnih voda z javnih cest mora biti usklajena z veljavnimi predpisi. Padavinske odpadne vode s parkirnih površin morajo biti prečiščene preko lovilca olj, katerega karakteristike so določene v veljavnih predpisih.
Potencialnim vplivom z onesnaženjem podzemne vode se da izogniti z upoštevanjem omilitvenih ukrepov, ki so naslednji:

- med gradnjo morajo biti prizadete cim manjše površine tal; gradnja naj poteka na območjih, ki so opredeljena pred začetkom del, pri gradnji pa se lahko uporabljajo le

gradbeni in drugi materiali, na primer hidroizolacijski materiali, ki ne vsebujejo nevarnih spojin (na primer organskih halogeniranih spojin);
- lokacije začasnih in trajnih deponij izkopanega materiala morajo biti znane v naprej, deponiranje pa se mora izvajati skladno z določbami »Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih« (Ur. l. RS, št. 34/08) in »Uredbe o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov« (Ur. l. RS, št. 34/08);
- začasne deponije izkopanega materiala se ne smejo uporabiti za odlaganje drugih odpadnih materialov, vključno odpadnih gradbenih materialov;
- na gradbišču je nujno ustrezno vzdrževanje vozil in delovnih strojev, v smislu njihove neoporečnosti (iztekanje goriva)
- pretakanje goriv oz. polnjenje strojev in vozil naj se ne izvaja na območju OPPN;
- v času obratovanja objekta je potrebno lovilce olj ustrezno vzdrževati in ohranjati v funkcionalnem stanju; odpadek iz lovilca olj, ki je nevarni odpadek, je potrebno oddajati pooblaščenemu zbiralcu odpadnih olj.

Ureditveno območje leži izven območja poplav ter izven vodovarstvenih območij. Na obravnavanem območju predvidene gradnje je treba evidentirati morebitne vodne vire, jih ohraniti in ustrezno urediti. S predvidenimi deli se karakteristike le-teh in tudi vodnih virov na vplivnem območju ne smejo spremeniti.
Potencialnim vplivom z onesnaženjem podzemne vode se da izogniti z upoštevanjem omilitvenih ukrepov, ki so naslednji:
- odvod zalednih padavinskih voda mora biti ustrezno urejen, preprečeni morajo biti erozijski procesi na obravnavanem območju;
- projektna rešitev odvajanja in čiščenja komunalnih in padavinskih voda mora biti usklajena z Uredbo o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih vod v vode in javno kanalizacijo (Uradni list RS, št. 47/2005 in 45/2007);
- k projektni dokumentaciji se mora predložiti geološko poročilo s poudarkom na stabilnosti in erodibilnosti obravnavanega in zalednega območja;
- preveriti je treba zaledno prispevno površino pobočij, ravno tako je potrebno preveriti prevodnost obstoječega padavinskega kanalizacijskega sistema glede na priključevanje novih prispevnih površin. V primeru, da obstoječi padavinski sistem dodatnih vodnih količin ne bo prevajal, je treba poiskati ustrezne rešitve;
- pri projektiranju predlagamo naj se uporabijo principi moderne urbane odvodnje, ki zmanjšajo površinski odtok in upočasnijo odtok padavinskih voda. Taki ukrepi so npr. prepustnost utrjenih površin (uporaba tlakovcev oz. poroznega asfalta na mestih, kjer ni potreben lovilec olj), zelene strehe, ponikanje meteornih vod, zasaditev dreves ipd.
- lovilci olj morajo biti v skladu s standardom SIST EN 858-2; v času obratovanja objekta in povoznih površin je potrebno lovilce olj ustrezno vzdrževati in ohranjati v funkcionalnem stanju; odpadke iz lovilcev olj, ki je nevarni odpadek, je potrebno oddajati pooblaščenemu zbiralcu odpadnih olj.

9.3 Ohranjanje naravne in kulturne dediščine

Na ureditvenem območju in v njegovi bližini so evidentirane naslednje enote kulturne dediščine, vpisane v Register nepremične kulturne dediščine:
- Piran – Kulturna krajina Piranski polotok, EŠD 28600,
- Portorož – Naselje Šentjane, EŠD 28549,
- Portorož – predor na stari progi, EŠD 28483,
- Drevored pinij ob Koprski cesti do Valete, EŠD 23196.

Pri načrtovanju in izvajanju posegov je treba upoštevati naslednje usmeritve:

- gradnja garažne hiše mora biti načrtovana in izvedena tako, da ne ogroža obstoječega predora, kar pomeni, da se izkopi zemljine ob predoru izvajajo brez razstreljevanja kamnitih skladov. Možna je uporaba kemičnih razstreliv. Med zemeljskimi deli odkriti podzemni vodni tokovi morajo biti preusmerjeni od oboda predora in portala predora;
- ne sme se posegati v površine nad predorom, razen za gradnjo prometne in javne infrastrukture;
- pred začetkom zemeljskih del mora biti predor pregledan in mora biti dokumentirano obstoječe stanje predora. Stroške pregleda dokumentiranja predora nosi investitor;
- med zemeljskimi deli, gradnjo in do pridobitve uporabnega dovoljenja za stavbo mora biti izvajan monitoring predora zaradi ugotavljanja vpliva gradnje na predor.

Vse stroške škode na predoru in dokumentacije za odpravo škode na predoru, ki bo nastala zaradi gradnje garažne hiše in stanovanj, nosi investitor. Poškodbe predora zaradi gradnje morajo biti odpravljene v šestih mesecih od njihovih ugotovitev.

Viške materialov, ki nastanejo pri gradnji garažnega objekta, ni dovoljeno odlagati v območja ali na objekte registrirane kulturne dediščine.
Za vsak poseg v registrirano kulturno dediščino mora investitor pridobiti kulturnovarstveno soglasje.
Omilitveni ukrepi za varovanje kulturne dediščine:

- zunanje tlakovane površine (»betonirane« površine ob objektu) naj bodo minimalnega obsega-poudarek naj bo na hortikulturno urejenih (zelenih) površinah. Obstoječa večja drevesa je potrebno ohraniti ter območje hortikulturno urediti z zasaditvijo avtohtonih rastlinskih vrst ter lokalno značilnimi drevesnimi in grmovnimi vrstami;
- po poseku gozda, med gradnjo, je potrebno pred erozijo zaščititi brežine in s tem enoto kulturne dediščine Predor na stari progi na območju OPPN Valeta;
- povezavo s Parenzano v bližini kulturne dediščine Predor na stari progi je potrebno izvesti v tlakovani izvedbi;
- med gradnjo je potrebno z dostopnimi potmi, začasnimi deponijami, obračališči ipd. čim manj posegati izven območja gradnje;
- po končani gradnji je potrebno območje plana ustrezno sanirati (pospraviti gradbišče, odstraniti odpadke ipd.) ter zasaditi v skladu s krajinskim načrtom; glede na erozijsko ranljivost območja Valeta opozarjamo na to, da mora biti zasaditev izvedena takoj po zaključku del, eventualno tudi fazno, po zaključku gradnje objekta ipd.

Pred začetkom del (10 dni) je potrebno obvestiti pristojni Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, ki bo nadzoroval izvedbo plana v času gradnje in sanacije območja ter strogo strokovno usmerjal/korigiral izvedbo plana. V fazi urejanja zasaditve naj krajinski arhitekt nadzoruje izvedbo krajinskega načrta.
Strokovni nadzor naj se vrši tudi v času zaraščanja – v ustreznih zamikih (prvo leto bolj pogosto, potem redkeje) ter po potrebi korigira stanje (dodatne oz. nove sadike, gnojenje, zalivanje ipd.).

9.4 Označitev gradbišča

Pred pričetkom gradnje je potrebno ograditi delovno področje in postaviti ustrezne prometne znake v skladu z veljavno zakonodajo. Ker je v bližini državna kolesarska pot ter predor Parenzzana, je območje gradbišča potrebno še posebej označiti in zavarovati, da ne bo prihajalo do nezgod.

9.5 Varstvo zraka

Omilitveni ukrepi se nanašajo na fazo gradnje objektov in tudi na čas med obratovanjem. Ukrepe je potrebno izvajati na celotnem območju urejanja s posebno pozornostjo na delih, ki se bivalnim območjem najbolj približajo in kjer se izvajajo najbolj intenzivna zemeljska dela. Omilitveni ukrepi so naslednji:

- preprečevanje nekontroliranega raznosa gradbenega materiala z območja gradbišča s transportnimi sredstvi; ukrep zahteva ustrezno nalaganje tovornih vozil, njihovo čiščenje pred vožnjo z gradbišč ali deponij na javne prometne površine, prekrivanje sipkih tovorov;
- preprečevanje prašenja z objektov, kjer bodo potekala dela, prometnih in manipulativnih površin, deponij materiala; ukrep zahteva, vlaženje ali prekrivanje teh materialov ob suhem in vetrovnem vremenu, vlaženje prometnih in manipulativnih površin, iz katerih se lahko nekontrolirano širijo prašni delci, redno čiščenje prometnih površin na gradbišču in javnih prometnih površin;
- gradnja krožišča pri Valeti na državni cesti v času, ko je pričakovan manjši promet – izven turistične sezone;
- pri začasnih gradbenih objektih, uporabljeni gradbeni mehanizaciji, delovnih napravah in transportnih sredstvih; ukrep zahteva uporabo tehnično brezhibne gradbene mehanizacije, delovnih naprav in transportnih sredstev ter njihovo redno vzdrževanje;
- v primeru ustavljanja vozil, transportnih sredstev in delovnih naprav za daljši čas je potrebno ugasniti motor.

Omilitveni ukrepi ki se nanašajo na podnebne spremembe in zmanjšanje porabe energije so povzeti iz smernic Direktorata za energijo (21.05.2009):

- pri graditvi novih stavb, katerih uporabna tlorisna površina presega 1000 m2, je treba izdelati študijo izvedljivosti alternativnih sistemov za oskrbo z energijo, pri kateri se upošteva tehnična, funkcionalna, okoljska in ekonomska izvedljivost alternativnih sistemov za oskrbo z energijo (decentralizirani sistemi na podlagi obnovljivih virov energije, soproizvodnja, daljinsko ali skupinsko ogrevanje ali hlajenje, če je na voljo, toplotne črpalke).
- za smotrno rabo energije je potrebno z orientacijo objekta in ustreznimi odmiki omogočati ustrezno celoletno osončenje in zagotavljati zmanjševanje potreb po ogrevanju in umetnem hlajenju,
- za smotrno rabo energije je potrebno z ustrezno zasnovo stavbnega volumna, z izborom gradiva in toplotno zaščito stavb zagotavljati cim manjše izgube toplotne energije,
- za smotrno rabo energije je potrebno z uporabo lokalno razpoložljivih obnovljivih virov energije zmanjševati izgube energije pri prenosu in distribuciji.
- za smotrno rabo energije se predlaga gradnja skupnih energetsko varčnih ogrevalnih sistemov in prednostno uporabo obnovljivih virov energije;
- vzpodbujata se namestitev zbiralnikov sončne energije za pridobivanje električne energije in ogrevanje sanitarne vode ter izraba padavinske vode v sanitarne namene.

9.6 Zaščita pred hrupom in vibracijami

Temu problemu se bo potrebno posvetiti predvsem v času izvajanja gradbenih del, še posebej ob objektih posebnega pomena.
Pri projektiranju, gradnji in obratovanju objekta morajo projektanti, izvajalci in investitorji upoštevati določbe o maksimalnih dovoljenih ravneh hrupa za taka okolja.

Med gradnjo je potrebno upoštevati naslednje omilitvene ukrepe:
- upoštevanje časovnih omejitev gradnje; hrupna gradbena dela naj potekajo le v dnevnem času med 7. uro zjutraj in 19. uro zvečer;
- gradbena sezona naj bo omejena na čas izven poletne sezone, t.j. oktober-junij;
- uporaba delovnih naprav in gradbenih strojev, ki so izdelane v skladu z emisijskimi normami za hrup gradbenih strojev po Pravilniku o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem (Ur. l. RS, št. 106/02) (smernice 84/534/EEC);
- lokacije gradbiščnih platojev in transportne poti na območje gradbišča morajo biti izbrane tako, da obremenitev s hrupom zaradi gradnje objekta in zaradi transporta materiala ne bo presegala mejnih vrednosti za vir hrupa pri bližnjih objektih;
- na mestih med hrupno mehanizacije na gradbišču in bližnjimi stanovanjskimi objekti je potrebno postaviti začasne protihrupne ograje.

Med obratovanjem je potrebno na lokaciji Valeta upoštevati naslednje omilitvene ukrepe:
- zagotoviti ustrezno protihrupno zaščito novozgrajenih stanovanj pred hrupom iz državnih cest;
- zagotovi, da garažni objekt ne bo imel odprtin in drugih virov hrupa, usmerjenih proti stanovanjskim objektom na Senčni poti.

9.7 Varstvo tal

Za potrebe predvidenega objekta bo potreben vecji izkop - ocenjen na 150.000 m3, predviden material je flišna kamnina. Viški materiala bodo predvidoma odloženi na urejeni deponiji: Zbirni center za gradbene odpadke in za izvedbo postopka njihove predelave Mali Medvejk v občini Sežana. Za Zbirni center je pridobljeno okoljevarstveno dovoljenje za predelavo gradbenih odpadkov ter dovoljenje za zbiranje gradbenih odpadkov. Leta 2004 je bilo tudi izdelano pozitivno strokovno mnenje o vplivih na okolje za zbiranje gradbenih odpadkov in njihovo predelavo po postopku R5 v kamnolomu Mali Medvejk (Imos Geateh d.o.o.). Viški materiala se lahko odlagajo tudi na drugi lokaciji, ki ima za to pridobljena dovoljenja.
Splošni omilitveni ukrepi:
- Gozdarski odpadki morajo biti odstranjeni v skladu s Pravilnikom o varstvu gozdov (Ur.l. RS, 92/2000) in Pravilnikom o izvajanju sečnje, ravnanju s sečnimi ostanki, spravilu in zlaganju lesnih gozdnih sortimentov (Ur.l. RS, 55/94), kot je navedeno v poglavju - omilitveni ukrepi v segmentu gozd;
- Izvajalec del mora ravnati z odpadki, ki bodo nastali med gradnjo, v skladu z določili Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Ur. l. RS, št. 34/08), ki določa obvezna ravnanja z odpadki, ki nastanejo zaradi gradnje; rekonstrukcije, adaptacije, obnove ali odstranitve objekta, Uredbe o ravnanju z odpadki, Ur.l. RS, št. 34/2008 oz. izdelanega Načrta gospodarjenja z gradbenimi odpadki (Lozej d.o.o., 2009).
- Investitor mora odpadke, ki so namenjeni za predelavo ali odstranjevanje, skladiščiti ločeno po vrstah odpadkov tako, da so izpolnjene zahteve za predvideni način predelave ali odstranjevanja;
- Investitor mora zagotoviti, da se gradbeni odpadki začasno skladiščijo na gradbišču ločeno med seboj tako, da ne onesnažujejo okolja in je omogočen dostop za njihov prevzem
- če gradbenih odpadkov ni mogoče začasno skladiščiti na gradbišču ali na območju objekta, v katerem se izvajajo gradbena dela, mora investitor zagotoviti, da izvajalci gradbenih del gradbene odpadke odlagajo neposredno po nastanku v zabojnike, ki so nameščeni na gradbišču ali ob gradbišču ali ob objektu, kjer se izvajajo gradbena dela, in so prirejeni za odvoz gradbenih odpadkov brez prekladanja.
- Investitor lahko začasno skladišči gradbene odpadke na gradbišču največ do konca gradbenih del, vendar ne več kakor eno leto. Začasno skladiščenje gradbenih odpadkov

lahko investitor zagotovi tudi na drugem gradbišču, kjer je kot investitor odgovoren za ravnanje z gradbenimi odpadki, ali na drugem kraju, urejenem za začasno skladiščenje gradbenih odpadkov.

- Investitor mora zagotoviti, da so odpadki, ki se bodo prevažali ali skladiščili, pakirani tako, da ne povzročajo škodljivih vplivov na okolje ali zdravje ljudi. Nevarni odpadki, ki se bodo prevažali ali skladiščili, morajo biti označeni skladno s predpisi, ki urejajo označevanje nevarnih snovi ter v skladu s predpisi, ki urejajo prevoz nevarnega blaga;
- Investitor mora za nastale odpadke zagotoviti obdelavo tako, da jih odda osebi, ki je vpisana v evidenco oseb, ki ravnajo z odpadki. Spremljanje izvedbe plana z vidika ravnanja z odpadki vključno z obravnavanjem viškov zemljine pri gradbenem izkopu izvaja Inšpektorat RS za okolje in prostor.

10 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE

Izvedba projekta izgradnje podzemne parkirne hiše Valeta je predvidena v obdobju 2013 – 2015.

V decembru 2012 je predviden razpis za pridobitev zasebnega partnerja, do marca 2013 je predviden podpis pogodbe, sledi izdelava projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja ter pričetek del v jeseni 2013.

11 NAČRT FINANCIRANJA IN DINAMIKA VLAGANJ

Izvedba projekta izgradnje parkirne hiše Valeta se financira iz sredstev Občine Piran (vložek zemljišča ter že izdelane dokumentacije) ter iz sredstev zasebnega partnerja. Spodnje tabele prikazujejo obveznosti Občine Piran in javno-zasebnega partnerja po stalnih in tekočih cenah.

Obveznosti Občine Piran v stalnih cenah znašajo:

		do vključno 2012	2013	2014	2015	Skupaj
18.	Projekti - že izdelano	201.619,05	0,00	0,00	0,00	201.619,05
21.	Zemljišča v lasti občine Piran	3.728.405,34	21.176,10	0,00	0,00	3.749.581,44
22.	**Skupaj ostali stroški (18.-21.)**	**3.930.024,39**	**21.176,10**	**0,00**	**0,00**	**3.951.200,49**
23.	DDV - 20 % od (17. - 20.)	40.323,81	0,00	0,00	0,00	40.323,81
24.	DPN - 2 % od 21.	74.568,11	423,52	0,00	0,00	74.991,63
26.	**Skupaj**	**4.044.916,31**	**21.599,62**	**0,00**	**0,00**	**4.066.515,93**

Obveznosti zasebnega partnerja v stalnih cenah znašajo:

		do vključno 2012	2013	2014	2015	Skupaj
1.	Parkirne površine	0,00	0,00	3.739.484,43	3.739.484,43	7.478.968,86
2.	Javni program	0,00	0,00	359.299,34	119.766,45	479.065,79
3.	Stanovanjske površine	0,00	0,00	3.526.986,95	5.290.480,43	8.817.467,38
4.	Zunanja ureditev parter	0,00	0,00	102.172,13	306.516,38	408.688,50
5.	Zidovi	0,00	0,00	235.290,00	0,00	235.290,00
6.	Zunanja ureditev s priključnim krakom iz krožišča	0,00	0,00	64.449,00	365.211,00	429.660,00
7.	Zemeljska dela - podpiranje, varovanje jame	0,00	0,00	708.939,00	78.771,00	787.710,00
8.	Zemeljska dela - izkopi in deponiranje	0,00	0,00	982.080,00	0,00	982.080,00
9.	Elekrovodi - prestavitev	0,00	40.920,00	0,00	0,00	40.920,00
10.	Trafo postaja in priključki	0,00	14.066,25	39.385,50	2.813,25	56.265,00
11.	Vodovod	0,00	10.230,00	28.644,00	2.046,00	40.920,00
12.	Kanalizacija	0,00	80.561,25	21.483,00	5.370,75	107.415,00
13.	TK vodi	0,00	43.733,25	11.662,20	2.915,55	58.311,00
14.	Ogrevanje	0,00	0,00	38.874,00	58.311,00	97.185,00
15.	**Skupaj**	**0,00**	**189.510,75**	**9.858.749,55**	**9.971.686,23**	**20.019.946,52**
16.	Nepredvidena dela - 5% od 15.	0,00	9.475,54	492.937,48	498.584,31	1.000.997,33
17.	**Skupaj gradbena dela**	**0,00**	**198.986,29**	**10.351.687,02**	**10.470.270,54**	**21.020.943,85**
18.	Projektna dokumentacija	0,00	441.439,82	189.188,49	0,00	630.628,32
19.	Nadzor - 1,5 % od 17.	0,00	2.984,79	155.275,31	157.054,06	315.314,16
20.	Inženiring – 1.0 % od 17.	0,00	1.989,86	103.516,87	104.702,71	210.209,44
21.	Zemljišča	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
22.	**Skupaj ostali stroški (18.-21.)**	**0,00**	**446.414,48**	**447.980,67**	**261.756,76**	**1.156.151,91**
23.	DDV - 20 % od (17. - 20.)	0,00	129.080,15	2.159.933,54	2.146.405,46	4.435.419,15
24.	DPN - 2 % od 21.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
25.	Komunalni prispevek - obstoječa kom. oprema	0,00	1.387.977,19	0,00	0,00	1.387.977,19
26.	Komunalni prispevek - nova komunalna oprema	0,00	4.848.303,43	0,00	0,00	4.848.303,43

		do vključno 2012	2013	2014	2015	Skupaj
27.	**Skupaj**	**0,00**	**7.010.761,54**	**12.959.601,23**	**12.878.432,76**	**32.848.795,54**

Obveznosti iz virov z vključenim DDV v stalnih cenah september 2012:

	do vključno 2012	2013	2014	2015	Skupaj
javni partner	4.044.916,31	21.599,62	0,00	0,00	4.066.515,93
zasebni partner	0,00	7.010.761,54	12.959.601,23	12.878.432,76	32.848.795,54
skupaj	4.044.916,31	7.032.361,16	12.959.601,23	12.878.432,76	36.915.311,47
v %	10,96%	19,05%	35,11%	34,89%	100,00%

Obveznosti Občine Piran v tekočih cenah:

		do vključno 2012	2013	2014	2015	Skupaj
18.	Projekti - že izdelano	201.619,05	0,00	0,00	0,00	201.619,05
21.	Zemljišča v lasti občine Piran	3.728.405,34	21.641,97	0,00	0,00	3.750.047,31
22.	**Skupaj ostali stroški (18.-21.)**	**3.930.024,39**	**21.641,97**	**0,00**	**0,00**	**3.951.666,36**
23.	DDV - 20 % od (17. - 20.)	40.323,81	0,00	0,00	0,00	40.323,81
24.	DPN - 2 % od 21.	74.568,11	432,84	0,00	0,00	75.000,95
26.	**Skupaj**	**4.044.916,31**	**22.074,81**	**0,00**	**0,00**	**4.066.991,12**

Obveznosti javno-zasebnega partnerja v tekočih cenah znašajo:

		do vključno 2012	2013	2014	2015	Skupaj
1.	Parkirne površine	0,00	0,00	3.890.544,64	3.960.574,45	7.851.119,09
2.	Javni program	0,00	0,00	373.813,59	126.847,41	500.661,01
3.	Stanovanjske površine	0,00	0,00	3.669.463,12	5.603.270,18	9.272.733,30
4.	Zunanja ureditev parter	0,00	0,00	106.299,47	324.638,58	430.938,05
5.	Zidovi	0,00	0,00	244.794,77	0,00	244.794,77
6.	Zunanja ureditev s priključnim krakom iz krožišča	0,00	0,00	67.052,48	386.803,42	453.855,90
7.	Zemeljska dela - podpiranje, varovanje jame	0,00	0,00	737.577,30	83.428,19	821.005,49
8.	Zemeljska dela - izkopi in deponiranje	0,00	0,00	1.021.752,10	0,00	1.021.752,10
9.	Elekrovodi - prestavitev	0,00	41.820,24	0,00	0,00	41.820,24
10.	Trafo postaja in priključki	0,00	14.375,71	40.976,52	2.979,58	58.331,80
11.	Vodovod	0,00	10.455,06	29.801,10	2.166,97	42.423,13
12.	Kanalizacija	0,00	82.333,60	22.350,83	5.688,29	110.372,71
13.	TK vodi	0,00	44.695,38	12.133,31	3.087,93	59.916,61
14.	Ogrevanje	0,00	0,00	40.444,35	61.758,53	102.202,88
15.	**Skupaj**	**0,00**	**193.679,99**	**10.257.003,59**	**10.561.243,51**	**21.011.927,09**
16.	Nepredvidena dela - 5% od 15.	0,00	9.684,00	512.850,18	528.062,18	1.050.596,35
17.	**Skupaj gradbena dela**	**0,00**	**203.363,99**	**10.769.853,77**	**11.089.305,69**	**22.062.523,44**
18.	Projektna dokumentacija	0,00	451.151,50	196.830,95	0,00	647.982,45
19.	Nadzor - 1,5 % od 17.	0,00	3.050,46	161.547,81	166.339,59	330.937,85
20.	Inženiring - 1 % od 17.	0,00	2.033,64	107.698,54	110.893,06	220.625,23
21.	Zemljišča	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
22.	**Skupaj ostali stroški (18.-21.)**	**0,00**	**499.519,54**	**466.077,30**	**277.232,64**	**1.242.829,48**
23.	DDV - 20 % od (17. - 20.)	0,00	131.919,92	2.247.186,21	2.273.307,67	4.652.413,80
24.	DPN - 2 % od 21.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
25.	Komunalni prispevek - obstoječa kom. oprema	0,00	1.396.437,88	0,00	0,00	1.396.437,88
26.	Komunalni prispevek - nova komunalna oprema	0,00	4.954.966,10	0,00	0,00	4.954.966,10
27.	**Skupaj**	**0,00**	**7.164.998,30**	**13.483.117,28**	**13.639.845,99**	**34.287.961,57**

Obveznosti iz virov z vključenim DDV v tekočih cenah:

	do vključno 2012	2013	2014	2015	Skupaj
javni partner	4.044.916,31	22.074,81	0,00	0,00	4.066.991,12
zasebni partner	0,00	7.164.998,30	13.483.117,28	13.639.845,99	34.287.961,57
skupaj	4.044.916,31	7.187.073,11	13.483.117,28	13.639.845,99	38.354.952,69
v %	10,55%	18,74%	35,15%	35,56%	100,00%

12 PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA

12.1 Projekcija prihodkov

V parkirni hiši sta predvidena dva tipa parkirnih mest in sicer parkirna mesta za osebna vozila z urno postavko in mesečnim najemom. Pri parkirnih mestih osebna vozila – urna postavka smo predvidevali 35 % izkoristek zasedenosti parkirnih mest v 24 urah. Pri parkirnih mestih za osebna vozila – mesečni najem smo predvideli 100 % izkoristek. Prihodki iz naslova parkirne hiše znašajo 947.808,00 EUR na leto z DDV.

	Število ur / mesecev	Izkoristek	Število PM	Izkoristek ur / mesecev	Cena na enoto	Prihodki
Parkirna mesta PH Valeta			506			
Javna parkirišča			300			
Stanovanja in poslovni prostori			206			
osebna vozila - urna postavka	8.760	35%	240	3.066	1,20	883.008,00
osebna vozila - mesečni najem	12	100%	60	12	90,00	64.800,00
Skupaj			**300**			**947.808,00**

Zasebni partner bo imel prihodke od prodaje stanovanj, preostalih parkirnih mest in prostorov javnega programa. K kvadraturi stanovanj v višini 6.538,12 m2 smo prišteli še loggie in sicer v višini ½ njihove površine, to je 746,65 m2, tako da dobimo skupaj 7.658,10 m2 prodajnih površin. Pri prodaji stanovanj predvidevamo prodajno ceno 4.300 EUR/m2 prodajne površine stanovanja. Za preostala parkirna mesta predvidevamo prodajno ceno v višini 12.800 EUR. Poslovni prostori bi se prodali po 3.900 EUR/m2. Skupni prihodki od prodaje s znašajo 38.068.480,00 EUR brez DDV. Prihodki bodo realizirani večidel v prvem letu po predaji nepremičnine v obratovanje (67 %), preostali pa v drugem letu po predaji v uporabo. DDV se pri prodaji stanovanj obračuna po nižji stopnji 8,5 %, če je stanovanje manjše od 119,90 m2, v nasprotnem primeru pa se mora obračunati po 20 % stopnji.

	Število	m2	Cena na enoto	Prihodki od prodaje
Poslovni prostori	2	641,50	3.900	2.501.850,00
Stanovanja	63	7.658,10	4.300	32.929.830,00
Parkirna mesta	206		12.800	2.636.800,00
Skupaj				**38.068.480,00**

12.2 Projekcija stroškov

Stroški investicijskega in tekočega vzdrževanja ter upravljanja se nanašajo samo na parkirna mesta v javni uporabi. Preostali prostori, ki so predmet investicije, so namenjeni prodaji.

Stroški investicijskega vzdrževanja so predvideni po petih letih polnega obratovanja investicije in sicer v višini 0,10 % od vrednosti investicije na leto.

Stroški tekočega vzdrževanja ter upravljanja so enakomerno porazdeljeni skozi celotno analizirano obdobje 10 let. Predvideni so v višini 0,10 % od vrednosti investicije.

13 FINANČNO EKONOMSKA OCENA INVESTICIJE

V projektu se mešajo elementi tržne in netržne investicije. Koristi projekta bodo neposredne (finančne) in posredne (ekonomske).

Izhodišča uporabljena v izračunih finančnih in ekonomskih kazalnikov so naslednja:

- diskontna stopnja (splošna diskontna stopnja) je 7 %,
- investicija za izvedbo projekta parkirna hiša Valeta v letih od 2013 do 2015
- prvo celo leto obratovanja vseh predvidenih ukrepov v sklopu projekta »Parkirna hiša Valeta« je 2016,
- predpostavili smo, da je ekonomska doba projekta 10 let in za to obdobje smo izračunali finančne in ekonomske kazalnike učinkovitosti,
- dinamična kazalnika finančne učinkovitosti sta Finančna neto sedanja vrednost (NPVf) in Finančna interna stopnja donosnosti (IRRf),
- dinamična kazalnika ekonomske učinkovitosti sta Ekonomska neto sedanja vrednost (NPVe) in Ekonomska interna stopnja donosnosti (IRRe).

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 60/2006, 54/2010) je potrebno izračunati naslednje kazalnike:

- Interna stopnja donosnosti
- Neto sedanja vrednost
- Doba vračanja naložbe
- Relativna neto sedanja vrednost
- Količnik relativne koristnosti

Izračun je potreben posebej za finančne kazalnike in posebej za ekonomske kazalnike.

13.1 Izračun finančnih in ekonomskih kazalnikov

Izračun finančnih in ekonomskih kazalnikov je narejen ločeno za javnega in zasebnega partnerja. Za zasebnega partnerja nismo izračunavali ekonomskih kazalnikov, ker ima zasebni partner finančni interes.

Izračun za javnega partnerja je izdelan s pomočjo denarnega toka investicije za časovni presek od 2012 do 2025. Investicijski stroški so prikazani za leta od 2012 do 2015, prvo leto polnih koristi celotne investicije je 2016.

Analiza zajema investicijo, ostanek vrednosti investicije po 10 letih, stroške investicijskega vzdrževanja, stroške upravljanja in tekočega vzdrževanja. Izračunani so kazalniki donosnosti investicije (NPV in IRR). Ostanek vrednosti investicije je po 10 letih ocenjen na podlagi amortizacije in dejstva, da zemljišče ne izgublja na vrednosti na 67 % vrednosti začetne investicije.

Izračun finančnih in ekonomskih kazalnikov je izdelan na osnovi predpostavke, da se stroški investicijskega vzdrževanja pojavijo dve leti po predaji projektov v uporabo in so enakomerno porazdeljeni skozi obdobje uporabe 10 let. Stroški investicijskega vzdrževanja so ocenjeni na 0,10 % vrednosti začetne investicije. Stroški upravljanja in tekočega vzdrževanja so ocenjeni na 0,10 % začetne investicije v ureditev projekta.

13.2 **Izračun finančne učinkovitosti**

S finančnimi merili se ugotavlja upravičenost investicije s stališča investitorjev oz. upravljavcev. Osnova za izračun finančnih meril za ugotavljanje učinkovitosti investicije je finančni gotovinski tok. V finančno analizo so vse vrednosti vključene v bruto zneskih z vsemi davki.

V naslednji tabeli prikazujemo finančni tok naložbe javnega partnerja:

Leto	Vrednost investicije	Ostanek vrednosti investicije	Prilivi	Stroški investicijskega vzdrževanja	Stroški tekočega vzdrževanja in upravljanja	Skupaj prilivi	Skupaj odlivi	Prilivi - Odlivi	Finančna NPVf (disk. faktor 7 %)
1	2	3	4	5	6	7=3+4	8=2+5+6	9=7-8	10
2012	4.044.916	0	0	0	0	0	4.044.916	-4.044.916	-3.780.296
2013	21.600	0	0	0	0	0	21.600	-21.600	-18.866
2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2016	0	0	947.808	0	40.665	947.808	40.665	907.143	646.780
2017	0	0	947.808	0	40.665	947.808	40.665	907.143	604.468
2018	0	0	947.808	40.665	40.665	947.808	81.330	866.478	539.599
2019	0	0	947.808	40.665	40.665	947.808	81.330	866.478	504.298
2020	0	0	947.808	40.665	40.665	947.808	81.330	866.478	471.306
2021	0	0	947.808	40.665	40.665	947.808	81.330	866.478	440.473
2022	0	0	947.808	40.665	40.665	947.808	81.330	866.478	411.657
2023	0	0	947.808	40.665	40.665	947.808	81.330	866.478	384.726
2024	0	0	947.808	40.665	40.665	947.808	81.330	866.478	359.557
2025	0	2.724.566	947.808	40.665	40.665	3.672.374	81.330	3.591.043	1.392.669
Skupaj	**4.066.516**	**2.724.566**	**9.478.080**	**325.321**	**406.652**	**12.202.646**	**4.798.489**	**7.404.157**	**1.956.372**

V naslednji tabeli prikazujemo kazalnike finančne upravičenosti naložbe javnega partnerja:

Diskontna stopnja (splošna diskontna stopnja)	disko. st.	*7,0%*
Finančna neto sedanja vrednost investicije	*NPVf*	*1.956.372*
Finančna interna stopnja donosnosti investicije	*IRRf*	*12,3%*
Finančna doba vračanja naložbe	*V*	*5,5*
Finančna relativna neto sedanja vrednost	*RNPV*	*2,14*
Finančni količnik relativne koristnosti		*1,47*

Vsi kazalniki finančne upravičenosti naložbe nam kažejo, da projekt izkazuje visoko finančno upravičenost, saj je večina projekta tržno naravnanega. Projekt po svoji naravi spada med tržne investicije. Koristi projekta bodo tudi posredne družbeno ekonomske koristi, zato moramo izračunati še kazalnike ekonomske upravičenosti naložbe.

V naslednji tabeli prikazujemo finančni tok naložbe zasebnega partnerja:

Leto	Vrednost investicije	Ostanek vrednosti investicije	Prilivi	Stroški investicijskega vzdrževanja	Stroški tekočega vzdrževanja in upravljanja	Skupaj prilivi	Skupaj odlivi	Prilivi - Odlivi	Finančna NPVf (disk. faktor 7 %)
1	2	3	4	5	6	7=3+4	8=2+5+6	9=7-8	10
2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2013	7.010.762	0	0	0	0	0	7.010.762	-7.010.762	-6.239.553
2014	12.959.601	0	0	0	0	0	12.959.601	-12.959.601	-10.881.131
2015	12.878.433	0	0	0	0	0	12.878.433	-12.878.433	-10.200.925
2016	0	0	25.378.987	0	0	25.378.987	0	25.378.987	18.964.655
2017	0	0	12.689.493	0	0	12.689.493	0	12.689.493	8.945.592
Skupaj	**32.848.796**	**0**	**38.068.480**	**0**	**0**	**38.068.480**	**32.848.796**	**5.219.684**	**588.638**

V naslednji tabeli prikazujemo kazalnike finančne upravičenosti naložbe zasebnega partnerja:

Diskontna stopnja	disko. st.	*6,0%*
Finančna neto sedanja vrednost investicije	*NPVf*	*588.638*
Finančna interna stopnja donosnosti investicije	*IRRf*	*7,0%*
Finančna doba vračanja naložbe	*V*	*12,6*
Finančna relativna neto sedanja vrednost	*RNPV*	*46,41*
Finančni količnik relativne koristnosti		*1,02*

Finančne kazalnike naložbe zasebnega partnerja smo izračunali ob predpostavki, da za zasebnega partnerja znaša zahtevana diskontna skopnja 6 %. Vsi kazalniki finančne upravičenosti naložbe nam kažejo, da projekt izkazuje finančno upravičenost, saj je tržno naravnan. Projekt po svoji naravi spada med tržne investicije.

13.3 Kazalniki ekonomske upravičenosti

V izračunu družbeno-ekonomske učinkovitosti investicije so vse vrednosti upoštevane v neto zneskih brez davkov, prispevkov, carin in drugih dajatev. Osnova za vrednotenje in ocenjevanje investicije je opredelitev vseh stroškov, ki so povezani z investicijo in analiza vseh koristi, ki jih bo prinesla investicija. Ključni dejavniki, ki določajo ekonomsko učinkovitost investicije so:

- investicijski stroški,
- investicijsko in tekoče vzdrževanje,
- stroški obratovanja ter
- pričakovane koristi.

Z ekonomskimi merili pri izračunu upravičenosti investicije ugotavljamo tudi učinke, ki jih investicija prinaša ne samo upravljavcev, temveč tudi drugim ekonomskim in preostalim subjektom. Ekonomska merila poleg neposrednih učinkov vključuje tudi posredne vplive družbe kot celoto. Osnova za izračun ekonomskih meril je ekonomski tok. Pri ocenjevanju ekonomske učinkovitosti se upoštevajo vse koristi, ki jih izrazimo v denarju in nedenarne koristi, ki so lahko posredne in neposredne. Če že del koristi upravičuje naložbo, je ta gotovo upravičena. Posredne nedenarne koristi vidimo predvsem v:

- razbremenitev parkiranja v centru Portoroža,
- dodatne parkirne površine, ki so bližje prometnim tokovom na državnih cestah,
- večja privlačnost obstoječe turistično-kongresne ponudbe Portoroža (Avditorij) z zagotovitvijo večje količine parkirnih mest,
- možnosti preoblikovanja osrednjega dela Portoroža novih vsebinam,
- izboljšanje prometne varnosti v Portorožu

Pri izračunu ekonomske upravičenosti naložbe nismo denarno ovrednotili posrednih vplivov investicije na družbo.

V spodnji preglednici je predstavljen izračun ekonomskih kazalnikov donosnosti investicije javnega partnerja:

Leto	Vrednost investicije	Ostanek vrednosti investicije	Prilivi	Stroški investicijskega vzdrževanja	Stroški tekočega vzdrževanja in upravljanja	Skupaj prilivi	Skupaj odlivi	Prilivi - Odlivi	Ekonomska NPVe (disk. faktor 7 %)
1	2	3	4	5	6	7=3+4	8=2+5+6	9=7-8	10
2012	3.930.024	0	0	0	0	0	3.930.024	-3.930.024	-3.672.920
2013	21.176	0	0	0	0	0	21.176	-21.176	-18.496
2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2016	0	0	947.808	0	39.512	947.808	39.512	908.296	647.602
2017	0	0	947.808	0	39.512	947.808	39.512	908.296	605.236
2018	0	0	947.808	39.512	39.512	947.808	79.024	868.784	541.035
2019	0	0	947.808	39.512	39.512	947.808	79.024	868.784	505.640
2020	0	0	947.808	39.512	39.512	947.808	79.024	868.784	472.561
2021	0	0	947.808	39.512	39.512	947.808	79.024	868.784	441.646

Leto	Vrednost investicije	Ostanek vrednosti investicije	Prilivi	Stroški investicijskega vzdrževanja	Stroški tekočega vzdrževanja in upravljanja	Skupaj prilivi	Skupaj odlivi	Prilivi - Odlivi	Ekonomska NPVe (disk. faktor 7 %)
2022	0	0	947.808	39.512	39.512	947.808	79.024	868.784	412.753
2023	0	0	947.808	39.512	39.512	947.808	79.024	868.784	385.750
2024	0	0	947.808	39.512	39.512	947.808	79.024	868.784	360.514
2025	0	2.647.304	947.808	39.512	39.512	3.595.112	79.024	3.516.088	1.363.600
Skupaj	**3.951.200**	**2.647.304**	**9.478.080**	**316.096**	**395.120**	**12.125.384**	**4.662.417**	**7.462.968**	**2.044.922**

V naslednji tabeli prikazujemo kazalnike ekonomske upravičenosti naložbe javnega partnerja:

Diskontna stopnja (splošna diskontna stopnja)	disko. st.	*7,0%*
Ekonomska neto sedanja vrednost investicije	*NPVe*	*2.044.922*
Ekonomska interna stopnja donosnosti investicije	*IRRe*	*12,7%*
Ekonomska doba vračanja naložbe	*V*	*5,3*
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	*RNPV*	*1,99*
Ekonomski količnik relativne koristnosti		*1,50*

Kazalnik ekonomska doba vračanja naložbe predstavlja tisto časovno obdobje, ki je potrebno, da se investicijski stroški povrnejo z donosi. V našem primeru je doba vračanja 2 leti in 7 mesecev. Vendar kazalnik dobe vračanja naložbe ne upošteva različne časovne dinamike donosov in vlaganj in trajanja osnovnih sredstev. Zato izračunavamo kazalnik neto sedanje vrednosti investicije, ki je razlika med diskontiranim tokom vseh prilivov in diskontiranim tokom vseh odlivov naložbe. Interna stopnja donosnosti investicije je tista diskontna stopnja, pri kateri je NPV enaka 0 %. Na podlagi vrednosti NPVe in IRRe lahko v našem primeru zaključimo, da je investicija za izvedbo projekta javno zasebno partnerstvo Parkirna hiša Valeta družbeno-ekonomsko upravičena, ker je NPVe pri zahtevani 7 % diskontni stopnji pozitivna in ker je IRRe večja od 7 %.

Kazalnik relativne neto sedanje vrednosti meri neto donos investicije na enoto investicijskih stroškov. Ker je RNPV večja od 0, lahko investicijo sprejmemo. Količnik relativne koristnosti je razmerje med sedanjo vrednostjo vseh prilivov in sedanjo vrednostjo vseh odlivov. Ker je količnik večji od ena, lahko investicijo sprejmemo, saj so prilivi višji od odlivov investicije.

14 ANALIZA TVEGANJ IN OBČUTLJIVOSTI

Analiza tveganj je ocenjevanje verjetnosti, da z investicijo ne bodo doseženi pričakovani cilji. Kritični dejavniki, ki lahko bistveno vplivajo na učinkovitost predmetne investicije so:

- Nepričakovane spremembe pri investiciji, ki bi nastale kot posledica bistvenih odstopanj od projektne rešitve in bistvenega povečanja stroškov ureditve.
- Prenizka vrednost razpoložljivih sredstev za realizacijo projekta.

V kolikor zasebni partner ne bo mogel zagotoviti zadostnih sredstev za izvedbo investicije se lahko zgodi, da programa ne bo mogoče realizirati.

Analiza občutljivosti je analiza učinkov sprememb nekaterih ključnih predpostavk na rezultate ocenjevanja stroškov in koristi. Analiza pomeni ponavljanje izračunov upravičenosti (neto sedanje vrednosti in interne stopnje donosnosti) ob spreminjanju posameznih vhodnih podatkov. Z njo odkrivamo kritične parametre načrtovane naložbe.

V spodnji tabeli prikazujemo spremembo finančnih kazalnikov naložbe javnega partnerja ob spreminjanju izbranih kritičnih parametrov.

Faktor vseh prilivov	Faktor vseh odlivov	NPVf	IRRf
1	1	1.956.372	12,3%
1	0,99	1.998.161	12,5%
1	1,01	1.914.584	12,2%
0,99	1,01	1.853.232	12,0%
1,02	1	2.079.077	12,6%
1,02	0,99	2.120.866	12,7%
0,99	1	1.895.020	12,2%
0,97	0,98	1.855.893	12,2%

Analiza finančne učinkovitosti izkazuje visoko upravičenost v vseh simulacijah stroškov in koristi dela investicije javnega partnerja.

V spodnji tabeli prikazujemo spremembo finančnih kazalnikov dela naložbe zasebnega partnerja ob spreminjanju izbranih kritičnih parametrov.

Faktor vseh prilivov	Faktor vseh odlivov	NPVf	IRRf
1	1	588.638	7,0%
1	0,99	861.854	7,5%
1	1,01	315.422	6,6%
0,99	1,01	36.320	6,1%
1,02	1	1.432.692	9,3%
1,02	0,99	1.146.843	8,0%
0,99	1	309.536	6,6%
0,97	0,98	297.763	6,5%

Analiza finančne učinkovitosti izkazuje upravičenost v vseh simulacijah stroškov in koristi dela investicije zasebnega partnerja.

Rezultati analize občutljivosti ekonomske učinkovitosti dela investicije javnega partnerja so prikazani v spodnji preglednici:

Faktor vseh prilivov	Faktor vseh odlivov	NPVe	IRRe
1	1	2.044.922	12,7%
1	0,99	2.085.525	12,8%
1	1,01	2.004.318	12,5%
0,99	1,01	1.943.266	12,4%
1,02	1	2.167.027	13,0%
1,02	0,99	2.207.631	13,1%
0,99	1	1.983.869	12,5%
0,97	0,98	1.942.971	12,5%

Analiza ekonomske učinkovitosti izkazuje visoko upravičenost v vseh simulacijah stroškov in koristi dela investicije javnega partnerja.

15 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Z realizacijo projekta bodo pridobljene koristi, ki se ne odražajo neposredno v denarnih tokovih naložbe, pomenijo pa bistven napredek v kvaliteti bivanja in razvojnim možnostim širšega območja.

Osnovni cilj investicije je povečati atraktivnost širšega območja Portoroža in preostalega obalnega območja Občine Piran tako za uporabnike, obiskovalce, kot tudi v turističnem smislu. Cilji investicije so:

- razbremenitev parkiranja v centru Portoroža,
- pridobljene bodo dodatne parkirne površine, ki so bližje prometnim tokovom na državnih cestah,
- izboljšala se bo privlačnost obstoječe turistično-kongresne ponudbe Portoroža (Avditorij) z zagotovitvijo večje količine parkirnih mest,
- razširitev območja živahnega dogajanja in pestre ponudbe ob obali,
- omogočeno bo preoblikovanje osrednjega dela Portoroža novih vsebinam,
- izboljšanje prometne varnosti v Portorožu,
- omogočiti razvoj področja in širše regije, kot izvedeni cilj.

Projekt po svoji naravi spada med tržne investicije. Vsi kazalniki finančne upravičenosti naložbe zasebnega partnerja nam kažejo, da projekt izkazuje finančno upravičenost. Vsi kazalniki finančne in ekonomske upravičenosti naložbe javnega partnerja nam kažejo, da je projekt upravičen.

Izračun ekonomskih kazalnikov dela investicije javnega partnerja da sledeče rezultate:

- ekonomska neto sedanja vrednost (NPVe) je 2.044.922 EUR,
- ekonomska interna stopnja donosnosti (IRRe) je 12,7 %,

iz česar lahko sklepamo, da je investicija v izvedbo projekta družbeno-ekonomsko upravičena, ker je NPVe pri zahtevani 7 % diskontni stopnji pozitivna in ker je IRRe večja od 7 %.
Rezultati analize občutljivosti kažejo, da bo investicija ekonomsko donosna, kljub zmernemu povečanju vrednosti naložbe.