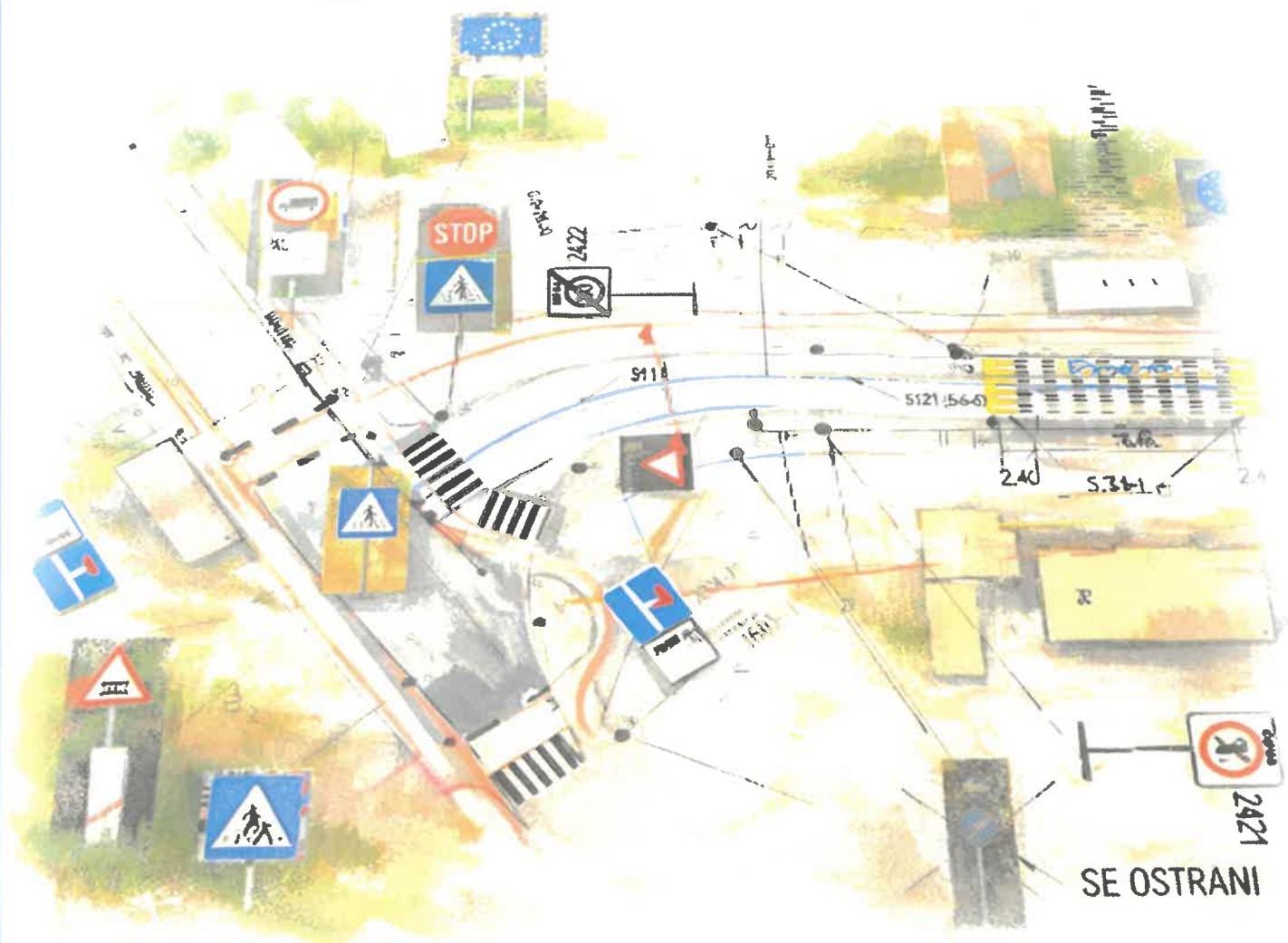


I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija



DOKUMENT IDENTIFIKACIJE
INVESTICIJSKEGA PROJEKTA:

PEŠ POVEZAVA OB KOLODVORSKI
POTI

Naročnik: **MESTNA OBČINA NOVA GORICA**, Trg Edvarda
Kardelja 1, 5000 Nova Gorica

Naročnik dokumenta:



**MESTNA OBČINA
NOVA GORICA**

**MESTNA OBČINA NOVA GORICA,
Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova
Gorica**

Izdelovalec dokumenta:



**ProSVET, Martina Magajna s.p.
Dilce 40, 6230 Postojna**

Datum izdelave: december 2025

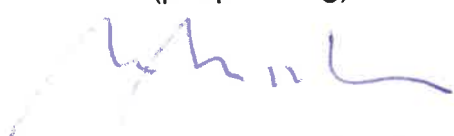
Naročnik, investitor in upravljavec:

MESTNA OBČINA NOVA GORICA	Odgovorna oseba: Samo Turel, župan
Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica	(podpis in žig)
 MESTNA OBČINA NOVA GORICA	 Nova Gorica, december 2025

Izdelovalec investicijske dokumentacije

ProSVET, Martina Magajna s.p.	Odgovorna oseba: Martina Magajna, direktorica
Dilce 40, 6230 Postojna	(podpis in žig)
	 Postojna, december 2025

Osebe odgovorne za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske, projektne, tehnične in druge dokumentacije

MESTNA OBČINA NOVA GORICA	Odgovorna oseba: Marko Mikulin, vodja Razvojne pisarne
Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica	(podpis in žig)
 MESTNA OBČINA NOVA GORICA	 Nova Gorica, december 2025

KAZALO VSEBINE

1	UVODNO POJASNILO	6
1.1	OPREDELITEV NAROČNIKA, INVESTITORJA IN UPRAVLJAVCA	8
1.2	PREDSTAVITEV IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	10
2	UVODNO POJASNILO S POVZETKOM DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	11
2.1	OSNOVNI PODATKI O NAROČNIKU IN INVESTITORJU	16
2.2	OSNOVNI PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	17
2.3	OSNOVNI PODATKI O STROKOVNIH DELAVCIH OZ. SLUŽBAH, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE	17
2.4	NAMEN IN CILJ INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	17
3	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	21
3.1	OSNOVNI PODATKI O MESTNI OBČINI NOVA GORICA	21
3.2	OBSTOJEČE STANJE	25
3.3	RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO	27
4	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	29
4.1	USKLAJENOST INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	29
4.1.1	STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030	29
4.1.2	SLOVENSKA STRATEGIJA TRAJNOSTNE PAMETNE SPECIALIZACIJE S5	30
4.1.3	STRATEGIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE 2050	31
4.1.4	CELOVITI NACIONALNI ENERGETSKI IN PODNEBNI NAČRT REPUBLIKE SLOVENIJE (NEPN)	32
4.1.5	PROGRAM EVROPSKE KOHEZIJSKE POLITIKE V OBDOBJU 2021-2027 (PEKP 21-27)	33
4.1.7	REGIONALNI RAZVOJNI PROGRAM SEVERNE PRIMORSKE (GORIŠKE) RAZVOJNE REGIJE 2021–2027	35
4.2	CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE NOVA GORICA	36
4.3	TRAJNOSTNA URBANA STRATEGIJA NOVA GORICA DO LETA 2030	36
4.4	SPISEK STROKOVNIH PODLAG	38
5	PREDSTAVITEV VARIANT »Z« INVESTICIJO PREDSTAVLJENIH V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE	39
5.1	VARIANTA »BREZ INVESTICIJE«:	39
5.2	VARIANTA »Z INVESTICIJO«:	40
5.3	OPIS OPTIMALNE VARIANTE	40
5.3.1	PREDVIDENE UREDITVE	43
5.3.2	NOVI EVROPSKI BAUHAUS	49
5.3.4	KOMUNALNI VODI	50
5.3.5	VODOVOD	51
5.3.6	KANALIZACIJA	51
5.3.7	ELEKTRIKA	51
5.3.8	SVTK OMREŽJE	51
5.3.9	CESTNA RAZSVETLJAVA	52
5.3.10	PROMETNA OPREMA IN SIGNALIZACIJA	52
5.3.11	HORIZONTALNA SIGNALIZACIJA	52
5.3.12	VERTIKALNA SIGNALIZACIJA	53
5.3.13	TAKTILNE OZNAKE ZA SLEPE IN SLABOVIDNE	54
5.3.14	EU RAZPIS TRAJNOSTNA MOBILNOST	54
5.3.15	SKLADNOST PROJEKTA S HORIZONTALNIMI NAČELI	55
5.4	IZBOR OPTIMALNE VARIANTE	56
6	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	58
6.1	OPREDELITEV VRSTE PROJEKTA	58
6.2	METODOLOGIJA ZA DOLOČITEV VRSTE IN VSEBINE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	58
6.3	NAVEDBA ODGOVORNIH OSEB	59

6.4	PREDVIDENA ORGANIZACIJA IN IZVEDBA PROJEKTA	59
6.5	NAČIN IN POSTOPEK IZBIRE IZVAJALCEV	60
6.6	NAČIN KONČNEGA PREVZEMA IN VZPOSTAVITVE OBRATOVANJA TER VZDRŽEVANJA	60
6.7	OCENA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH	60
6.7.1	VREDNOST INVESTICIJE	60
6.7.2	VREDNOST PROJEKTA LOČENO NA UPRAVIČENE IN NEUPRAVIČENE STROŠKE	63
	<i>Upravičeni stroški so:</i>	66
7	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO	70
7.1	STROKOVNE PODLAGE	70
7.2	LOKACIJA IZVEDBE	70
7.3	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE IN NAČRT FINANCIRANJA	71
7.4	VARSTVO OKOLJA	76
7.4.1	UPOŠTEVANJE NAČEL »NE ŠKODUJ BISTVENO«	77
7.4.2	SKLADNOST Z NAČELO »NOVEGA EVROPSKEGA BAUHAUSA«	79
7.5	ORGANIZACIJA IZVAJANJA PROJEKTA IN NAČIN SPREMLJANJA IZVEDBE PROJEKTA	80
7.6	EKONOMSKA UPRAVIČENOST PROJEKTA	81
7.6.1	KLJUČNI ELEMENTI EKONOMSKE UPRAVIČENOSTI	81
7.6.2	FINANČNA VZDRŽNOST IN OBRATOVANJE	81
8	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM	83

KAZALO TABEL

TABELA 1:	KLJUČNI PODATKI O PROJEKTU	11
TABELA 2:	PRIMERJALNI PODATKI MESTNA OBČINA NOVA GORICA - SLOVENIJA	24
TABELA 3:	PRIMERJAVA MED VARIANTAMI	56
TABELA 4:	DOLOČITEV VRSTE INVESTICIJE	58
TABELA 5:	METODOLOGIJA ZA DOLOČITEV VRSTE IN VSEBINE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	58
TABELA 6:	POTREBNA IZDELAVA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	58
TABELA 7:	OCENA VREDNOSTI INVESTICIJE V STALNIH CENAH, V EUR	60
TABELA 8:	OCENA VREDNOSTI INVESTICIJE V TEKOČIH CENAH, V EUR	62
TABELA 9:	OCENA VREDNOSTI INVESTICIJE GLEDE NA UPRAVIČENOST V STALNIH CENAH, V EUR	67
TABELA 10:	OCENA VREDNOSTI INVESTICIJE GLEDE NA UPRAVIČENOST V TEKOČIH CENAH, V EUR	68
TABELA 11:	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE	72
TABELA 12:	FINANČNI TERMINSKI PLAN INVESTICIJE V STALNIH CENAH	73
TABELA 13:	DINAMIKA FINANCIRANJA V STALNIH CENAH	74
TABELA 14:	FINANČNI TERMINSKI PLAN INVESTICIJE V TEKOČIH CENAH	74
TABELA 15:	DINAMIKA FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH	76
TABELA 16:	OKOLJSKI VPLIVI	77

KAZALO SLIK

SLIKA 1:	ORGANIGRAM MESTNE OBČINE NOVA GORICA	9
SLIKA 2:	OZEMLJE MESTNE OBČINE NOVA GORICA	22
SLIKA 3:	PODEŽELJE MESTNE OBČINE NOVA GORICA	23
SLIKA 4:	POGLED PROFILA P11 V SMERI PROTI JUGU	26
SLIKA 5:	POGLED PROFILA P9 V SMERI PROTI JUGU	26
SLIKA 6:	POGLED PROFILA P20 V SMERI PROTI SEVERU	27
SLIKA 7:	SITUACIJA PROMETNE UREDITVE	42
SLIKA 8:	PREGLEDNA SITUACIJA	43
SLIKA 9:	KRAJINSKA UREDITVENA SITUACIJA, SEVER	46
SLIKA 10:	KRAJINSKA UREDITVENA SITUACIJA, JUG	48
SLIKA 11:	LOKACIJA IZVEDBE	70
SLIKA 12:	PROSTORSKA UREDITEV	71

1 UVODNO POJASNILO

Mestna občina Nova Gorica je z napovedjo kandidature Evropske prestolnice kulture za leto 2025 pristopila k celoviti urbanistični in prostorski ureditvi območja ob nekdanji državni meji in železniški infrastrukturi. Območje je bilo zaprto – rob države, programsko namenjeno izključno potniškemu in tovornemu prometu in posledično programsko prazno. Ko eden zadnjih ukrepov programske in prostorske preobrazbe je zagotovitev povezanega in varnega dostopanja za pešce. Ureja se obcestni prostor vzdolž Kolodvorske poti - nekdanje z avtomobili in tovornjaki obremenjene lokalne cestne povezave - na celotnem odseku med Erjavčevo cesto in cesto IX. Korpusa. Ureditev, ki jo obravnava projekt vključuje ureditev varne peš povezave, ureditev kolesarske signalizacije in ureditev zelenih površin v liniji ob načrtovani peš poti. Projekt je zasnovan kot funkcionalno zaključena enota, ki združuje prometne, prostorske in okoljske vidike ter pomembno prispeva k ciljem javnega razpisa, zlasti Ukrepa 3 – trajnostna mobilnost.

Za projekt je predvidena tudi izvedba druge faze, ki predstavlja nadgradnjo predmetnega projekta, čeprav predmetni projekt predstavlja funkcionalno zaključeno celoto. Vrednost druge faze je ocenjena na 80.376,81 EUR brez DDV oziroma 98.059,71 EUR z DDV v stalnih cenah in obsega gradbena dela in krajinsko ureditev na območju južnega dela.

Namen projekta je zagotoviti varne pogoje na severni strani obravnavane poteze, izboljšati pogoje za hojo v južnem delu ter zagotoviti povezanost peš povezav, izboljšati pogoje za kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa ter s tem zmanjšati odvisnost od osebnih vozil v Mestni občini Nova Gorica. Z izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti se bo zagotovila varnejša in bolj vključujoča raba javnih površin, povečala prometna varnost ranljivih skupin (otroci, starejši, gibalno ovirani) ter zmanjšali negativni vplivi motornega prometa na okolje.

Projekt neposredno zasleduje namen javnega razpisa JR EKP UTM 2025, ki je spodbujanje trajnostne mobilnosti, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, izboljšanje kakovosti zraka in bivanja ter razvoj zelene infrastrukture kot podpornega elementa trajnostnega prometa. S tem bo občina prispevala k uresničevanju nacionalnih in evropskih podnebno-okoljskih ciljev, hkrati pa zagotovila višjo kakovost življenja svojih prebivalcev in obiskovalcev.

Prav tako je namen z inovativnostjo zagotoviti površine v kraju z namenom:

- celovite ureditve obcestnega prostora Kolodvorske poti (južni in severni odsek) ter izboljšanja funkcionalnosti in varnosti javnega prostora
- vzpostavitev neprekinjene in varne peš povezave vzdolž Kolodvorske poti, ki se na jugu navezuje na obstoječe peš površine ob Erjavčevi ulici ter na peš površine preko nekdanjega maloobmejnega prehoda na peš površine v Italiji ter na severu peš navezavo na obstoječe peš površine ob ulici IX. Korpusa proti Solkanu ter na obstoječe peš površine na območje v Italiji,
- ureditve infrastrukture za pešce, ki vključuje pešpot, prehode za pešce, izboljšano orientacijo in berljivost prostora,
- izboljšanja vodenja kolesarjev z dopolnitvijo manjkajoče kolesarske signalizacije ter navezavami na obstoječe kolesarske povezave,
- povečanja prometne varnosti z novimi in jasno zaznavnimi prečkanji ter ukrepi umirjanja prometa (kontrastni materiali/teksture, vertikalna in horizontalna signalizacija),
- izboljšanja mikroklimе, linijskega senčenja in bivalnega ugodja ter prispevka k biotski raznovrstnosti z urejanjem in nadgradnjo zelenih površin (tudi medonosne zasaditve) ter umestitvijo počivališč z urbano opremo,

- nova ulična razsvetljava za osvetlitev nove pešpoti,
- zagotavljanja usklajenosti z izvedenimi in načrtovanimi ureditvami širšega območja (Trg Evrope, železniška postaja, Epic Center, Super 8) ter načeli evropskega novega Bauhausa in DNSH in Podnebne odpornosti.

Splošni cilj projekta je prispevati k razvoju trajnostne mobilnosti v Mestni občini Nova Gorica z zmanjšanjem obsega motoriziranega prometa in emisij toplogrednih plinov, izboljšanjem kakovosti zraka in bivanja ter zagotavljanjem varnega, vključujočega in privlačnega javnega prostora skladno z načeli trajnostnega razvoja.

Specifični cilji projekta so:

- Izboljšati pogoje za trajnostne oblike mobilnosti,
- Zmanjšati negativne vplive motornega prometa,
- Povečati prometno varnost ranljivih skupin,
- Razviti in povezati zeleno in modro infrastrukturo,
- Vzpostaviti inovativne rešitve za spremljanje prometa in spodbujanje trajnostnih navad,
- Prispevati k doseganju nacionalnih in evropskih ciljev.

Krajinska ureditev južnega in severnega odseka Kolodvorske poti povzema tematske okvire evropskega novega Bauhausa. Projekt temelji na treh ključnih načelih: lepoti, trajnosti in vključevanju.

Projekt krajinske in funkcionalne ureditve območja Kolodvorske poti v južnem in severnem odseku je zasnovan skladno z načeli ne povzročanja znatne škode (DNSH).

Zagotavljanje izvedljivosti in skladnosti z zakonodajo in usklajen razvoj z izvedenimi in načrtovanimi projekti:

- zagotavljanje kompatibilnosti z ureditvami Trga Evrope, železniške postaje, Epic Centra in Super 8,
- usklajevanje krajinske ureditve s prometnimi, komunalnimi in gradbenimi rešitvami,
- prilagoditev načrtov dejanskemu stanju terena, ki vključuje predhodne posege in začasne ureditve,
- priprava dokumentacije skladno z veljavno zakonodajo in tehničnimi smernicami,
- jasne podlage za nadaljnje načrtovanje, izvedbo in koordinacijo gradbenih del,
- oblikovanje rešitev, ki so strokovno utemeljene, vzdržne in izvedljive v okviru investicije.

Ukrepi trajnostne mobilnosti – kot so ureditev varnih peš povezav, izboljšanje prečkanj z ustreznimi površinami in taktilnimi elementi, ukrepi za umirjanje projekta in dopolnitev prometne signalizacije – bodo prispevali k zmanjšanju ogljičnega odtisa in hkrati omogočili višjo kakovost bivanja za prebivalce in obiskovalce občine.

Projekt tako sledi ciljem **Javnega razpisa MOPE (JR EKP UTM 2025)** ter strateškim dokumentom občine in države, ki dajejo prednost trajnostnim oblikam mobilnosti, varstvu okolja in razvoju vključujočih javnih prostorov.

1.1 Opredelitev naročnika, investitorja in upravljavca

NAROČNIK	
Naziv:	MESTNA OBČINA NOVA GORICA Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica
Odgovorna oseba:	Župan Samo Turel
Telefon:	05 3350111
E-mail:	mestna.obcina@nova-gorica.si
Matična številka:	5881773000
Davčna številka:	SI53055730
Transakcijski račun:	IBAN SI56 0128 4010 0014 022 IBAN SI56 0128 4777 7000 064 IBAN SI56 0128 4849 9891 594
Odgovorne oseba za pripravo projektnih in investicijskih dokumentov ter izvajanje investicije:	Marko Mikulin, vodja Razvojne pisarne – priprava projektne dokumentacije Andreja Trojar Lapanja, svetovalka razvojne pisarne – priprava investicijske dokumentacije in vloge za sofinanciranje ter poročanje Jernej Kogoj, vodja Službe za investicije – izvedba investicijskega projekta
Telefon:	05 33 50 170
E-mail:	andreja.trojar-lapanja@nova-gorica.si

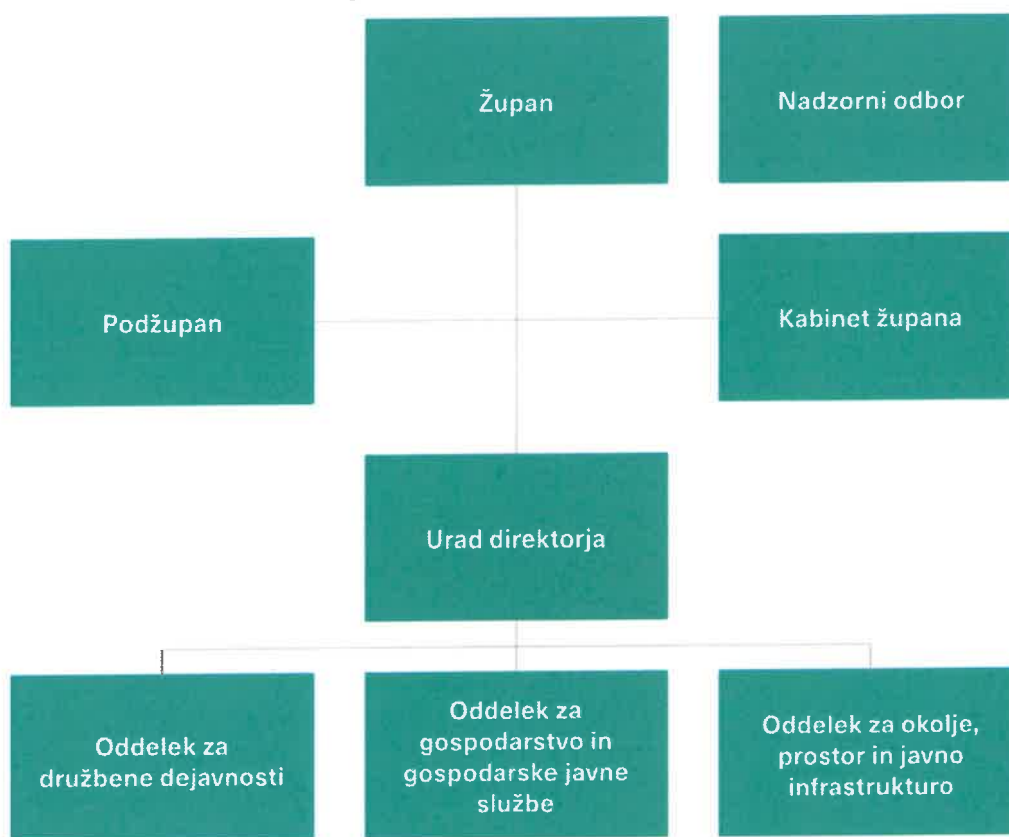
Predstojnik mestne uprave Mestne občine Nova Gorica je župan Samo Turel, ki zastopa in predstavlja občino, usmerja delo in daje navodila za vodenje mestne uprave in nadzoruje njeno delo, sprejme akt o sistemizaciji, odloča o sklenitvi oz. prenehanju delovnega razmerja zaposlenih v mestni upravi ter opravlja druge naloge v skladu z zakonom, statutom in splošnimi akti mestne občine.

Delo mestne uprave neposredno vodi direktor mestne uprave Aleš Markočič, ki ga imenuje in razrešuje župan. Direktor mestne uprave je za svoje delo in delo mestne uprave odgovoren županu, kateremu daje pobude v zvezi z organizacijo in delovanjem mestne uprave in redno poroča o svojem delu in delu mestne uprave.

Naloge mestne uprave se opravljajo v naslednjih temeljnih organizacijskih enotah v okviru zaposlenih občinske uprave, ki obsega 107 oseb in sicer v okviru naslednjih enot:

- Kabinet župana,
- Urad direktorja v okviru katerega delujejo službe za finance in računovodstvo, premoženjske in pravne zadeve, razvojna pisarna, za naročanje in investicije,
- Oddelek za družbene dejavnosti,
- Oddelek za gospodarstvo in gospodarske javne službe,
- Oddelek za okolje, prostor in javno infrastrukturo.

Slika 1: Organigram Mestne občine Nova Gorica



Vir: <https://www.nova-gorica.si/sl/mestna-obcina/vizitka/seznam-organizaciskih-dokumentov/organigram-organa/>

Po podatkih Statističnega urada RS ima občina na dan 31.12.2023 približno 32.010 prebivalcev s stalnim prebivališčem, ki živijo v 44 naseljih.

Mestna občina nova Gorica je v letu 2025 v sodelovanju s sosednjo Gorico v Italiji nosilka naslova Evropska prestolnica kulture GO! 2025, ki je izjemno obogatila kulturno-umetniško dogajanje, ter posledično turistični obisk. Dvignila se je prepoznavnost območja v širšem evropskem prostoru, kar posledični prinaša nove priložnosti na gospodarskem področju.

Na območju občine so številne naravne in kulturne znamenitosti, mnoge med njimi prepoznavne tudi v širšem slovenskem in celo svetovnem merilu (Unesco, Natura 2000). Med naravnimi izpostavimo predvsem reko Sočo ter naravna območja in vzpetine v zaledju, kot sta Gozd Panovec in širše območje Sabotina.

Med kulturno dediščino in urbanimi znamenitostmi izstopajo Samostan Kostanjevica, Grad Kromberk, Trg Evrope, Železniška postaja Nova Gorica, Kulturni dom Nova Gorica in Slovensko narodno gledališče Nova Gorica, v Solkanu pa zlasti Solkanski most ter dediščina prve svetovne vojne kot so območja Škabrijela, Svete Gore in Sabotina.

Naravna in kulturna dediščina sta pomemben del lokalne identitete kraja, zaradi česar jo želimo vključiti tudi pri urejanju Kolodvorske poti v Mestni občini Nova Gorica.

1.2 Predstavitev izdelovalca investicijske dokumentacije

IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	
Naziv:	ProSVET, Martina Magajna s.p.
Naslov:	Dilce 40, 6230 Postojna
Odgovorna oseba:	Martina Magajna, direktor
Telefon:	040 700 041
E-mail:	martina.magajna@prosvet.si
Matična številka:	6679889000
Davčna številka:	SI 23051094
Transakcijski račun:	IBAN SI56 1010 0005 3587 257 (Banka Intesa Sanpaolo d.d.)

Kader izdelovalca investicijske dokumentacije se že deset let ukvarja z izdelavo investicijske dokumentacije. Izkušnje ima zlasti z izdelavo investicijske dokumentacije in študij izvedljivosti za pridobitev nepovratnih sredstev EU.

2 UVODNO POJASNILO S POVZETKOM DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Dokument identifikacije investicijskega projekta zajema vsa obvezna poglavja skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

Mestna občina Nova Gorica je pristopila k celoviti ureditvi Kolodvorske poti ob upoštevanju načel »ne škoduj bistveno« in novega evropskega Bauhausa.

Učinek investicije je celovita ureditev Kolodvorske poti s poudarkom na ureditvi varnih peš povezav, ureditvi kolesarske signalizacije in ureditvi zelenih površin.

V nadaljevanju so v preglednici predstavljeni ključni elementi investicijskega projekta.

Tabela 1: Ključni podatki o projektu

NAROČNIK INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	MESTNA OBČINA NOVA GORICA Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica
IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	ProSVET, Martina Magajna s.p. Dilce 40, 6230 Postojna
INVESTITOR IN UPRAVLJAVEC	MESTNA OBČINA NOVA GORICA Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica
STROKOVNI DELAVCI OZ. SLUŽBE, ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE	Marko Mikulin, vodja Razvojne pisarne Andreja Trojar Lapanja, podsekretarka za razvojne in druge projekte
NAZIV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	PEŠ POVEZAVA OB KOLODVORSKI POTI
VRSTA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	Dokument identifikacije investicijskega projekta
NAMEN IZDELAVE DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta vsebuje podatke, potrebne za določitev investicijske namere in njenih ciljev v obliki funkcionalnih zahtev, ki jih bo morala investicija izpolnjevati. Dokument identifikacije investicijskega projekta vsebuje opise tehničnih, tehnoloških ali drugih prvin predlaganih rešitev in je podlaga za odločanje o nadaljnji izdelavi investicijske dokumentacije oziroma nadaljevanju investicije.
NAMEN INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	Namen projekta je izboljšati pogoje za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa ter s tem zmanjšati odvisnost od osebnih vozil v Mestni občini Nova Gorica. Z

	izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti se bo zagotovila varnejša in bolj vključujoča raba javnih površin, povečala prometna varnost ranljivih skupin (otroci, starejši, gibalno ovirani) ter zmanjšali negativni vplivi motornega prometa na okolje. Projekt neposredno zasleduje namen javnega razpisa JR EKP UTM 2025, ki je spodbujanje trajnostne mobilnosti, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, izboljšanje kakovosti zraka in bivanja ter razvoj zelene infrastrukture kot podpornega elementa trajnostnega prometa. S tem bo občina prispevala k uresničevanju nacionalnih in evropskih podnebno-okoljskih ciljev, hkrati pa zagotovila višjo kakovost življenja svojih prebivalcev in obiskovalcev. Prav tako je namen z inovativnostjo zagotoviti površine v kraju z namenom: • celovite ureditve obcestnega prostora Kolodvorske poti (južni in severni odsek) ter izboljšanja funkcionalnosti in varnosti javnega prostora • vzpostavitve neprekinjene in varne peš povezave vzdolž Kolodvorske poti • ureditve infrastrukture za pešce, ki vključuje pešpot, prehode za pešce, izboljšano orientacijo in berljivost prostora), • izboljšanja vodenja kolesarjev z dopolnitvijo manjkajoče kolesarske signalizacije ter navezavami na obstoječe kolesarske povezave, • povečanja prometne varnosti z novimi in jasno zaznavnimi prečkanji ter ukrepi umirjanja prometa (kontrastni materiali/teksture, vertikalna in horizontalna signalizacija), • nova ulična razsvetljava za osvetlitev nove pešpoti • izboljšanja mikroklima, senčenja in bivalnega ugodja ter prispevka k biotski raznovrstnosti z urejanjem in nadgradnjo zelenih površin (tudi medonosne zasaditve) ter umestitvijo počivališč z urbano opremo, • zagotavljanja usklajenosti z izvedenimi in načrtovanimi ureditvami širšega območja (Trg Evrope, železniška postaja, Epic Center, Super 8) ter načeli evropskega novega Bauhauusa in DNSH.
RAZVOJNI (SPLOŠNI) CILJ INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	Splošni cilj projekta je prispevati k razvoju trajnostne mobilnosti v Mestni občini Nova Gorica z zmanjšanjem obsega motoriziranega prometa in emisij toplogrednih plinov, izboljšanjem kakovosti zraka in bivanja ter zagotavljanjem varnega, vključujočega in privlačnega javnega prostora skladno z načeli trajnostnega razvoja.

**SPECIFIČNI CILJ
INVESTICIJSKEGA
PROJEKTA**

1) Izboljšati pogoje za trajnostno mobilnost (peš in kolesarsko)

- Vzpostaviti neprekinjeno, varno in berljivo peš povezavo vzdolž obravnavanega odseka z obnovo hodnikov/pešpoti in ureditvijo navezav za zagotavljanje povezanih peš povezav (južni del: obnova obstoječega hodnika; severni del: nova pešpot širine 2,0 m z vmesnimi zelenimi linijskimi pasovi, kjer prostorski pogoji to dopuščajo).
- Izboljšati orientacijo in dostopnost z jasno razporeditvijo peš površin, urejenimi robniki ter ustrezno prometno (vertikalno in horizontalno) signalizacijo za vodenje udeležencev.
- Dopolniti kolesarsko usmerjanje predvsem na priključkih in konfliktnih točkah z manjkajočo signalizacijo ter navezavo na obstoječe kolesarske povezave, kjer trenutno prihaja do konfliktov in nevarnih situacij – mešanje pešcev na kolesarski povezavi

2) Zmanjšati negativne vplive motornega prometa z umirjanjem prometa

- Utrditi režim umirjenega prometa z uvedbo in označitvijo omejitev (cona 30) ter navezava preko območja Trga Evrope, skladno s projektno prometno ureditvijo.
- Zmanjšati hitrosti in izboljšati prometno disciplino z izvedbo oblikovnih/tehničnih ukrepov (npr. hitrostne ovire v kombinaciji s prehodi) ter celovito dopolnitvijo vertikalne in horizontalne signalizacije.

3) Povečati prometno varnost ranljivih skupin (pešci, osebe z oviranostmi)

- Povečati varnost prečkanj z izvedbo/rekonstrukcijo prehodov za pešce tam kjer je zaradi programa potrebno in izboljšano zaznavnostjo (talne označbe, dodatna signalizacija, tlakovanje pasov na izbranih prehodih).
- Zagotoviti dostopnost za slepe in slabovidne z vgradnjo taktilnih vodilnih linij ter opozorilnih taktilnih polj na ključnih točkah in pred prehodi (predvideno na severnem odseku).

4) Urediti in povezati zeleno (ter po potrebi modro) infrastrukturo ob trasi

	• Sanirati degradirane in prizadete površine ter urediti zelene linijske pasove ob pešpoti in vozišču v skladu z načrtom krajinske arhitekture (humuziranje, zatravitev, zasaditve). • Vzpostaviti senčenje in mikroklimatsko blaženje z zasaditvami dreves, grmovnic in trajnic, izbranih za lokacijske razmere (nabor rastlin je definiran v popisu/Prilogi). • Izvedba odvodnje na način prelivanja na območje zasaditve z namenom zagotavljanja vlažnosti za trajnice, grmovnice in drevnine. 5) Dvigniti kakovost javnega prostora z enotno urbano opremo in počivališči • Umestiti počivališča in urbano opremo (npr. klopi, koši) na predvidenih lokacijah ter zagotoviti enoten oblikovalski jezik in berljivost prostora vzdolž celotne trase. • Cilj je oblikovati prijeten, pregleden in vključujoč ulični prostor, skladen z načeli kakovostnega oblikovanja (po potrebi lahko omenjate "evropski novi Bauhaus" kot oblikovalsko-usmeritveni okvir, brez obljub o rešitvah, ki niso v projektu). 6) Prispevati k nacionalnim in EU ciljem ter zagotavljati skladnost (CTN/RSO 2.8, DNSH in Podnebno nevtralsot) • Izvesti ukrepe, ki spodbujajo varno aktivno mobilnost in izboljšujejo kakovost prostora, ter so pripravljeni kot strokovna podlaga za uveljavljanje sofinanciranja v programskem obdobju 2023–2029 (CTN; RSO 2.8). • Upoštevati načelo DNSH, Podnebno odpornost (zmanjševanje negativnih vplivov gradnje, ravnanje z odpadki, varovanje tal/voda, ipd.), skladno z določili projektne dokumentacije in izvedbenimi zahtevami, še posebej pri tehničnih rešitvah izvedbe ukrepov in uporabi materialov.
PRIČAKOVANI REZULTATI IN UČINKI PROJEKTA	1. Peš površine • Severni odsek: nova enostranska pešpot na zahodni strani, širina do 2,0 m, dolžina pribl. 700 m (Super 8 – Cesta IX. korpusa). • Mimo Super 8: pribl. 34 m asfalt, nato makadam; počivališča so predvidena kot makadamske površine. 2. Prometno umirjanje in varnost

	• 3 prehodi za pešce v severnem odseku (2 kot vstop v območje 30 km/h) z kontrastnimi materiali in signalizacijo. • Južni odsek: hitrostna ovira s tlakovanim prehodom (P4–P5). • Taktilne oznake in dopolnjena prometna signalizacija, predvsem v severnem delu. 3. Zelene površine • Južni odsek: ureditev zelene površine pribl. 102 m² (od tega 78 m² nove zasaditve) ter območje ZO/1 pribl. 121 m² (nova gredica pribl. 30 m²). • Parkovna zelenica med Trgom Evrope in Super 8: pribl. 375 m² + 5 okrasnih gredic (18,70 m²). • Severni odsek: linijske zasaditve (npr. ZO/4-D pribl. 170 m in nadaljevanje do pribl. 230 m) ter ZO/6 – trata z drevesi pribl. 2.988 m². 4. Zasaditve – povzetek • 62 dreves, 801 grmovnica, 8.767 trajnic (skupaj). 5. Urbana oprema • Postavitev klopi v medsebojni razdalji med 100 in 150 m (severni odsek) ter že zagotovljene klopi na južnem odseku. 6. Odvodnjavanje, razsvetljava, DNSH, Podnebna odpornost, NEB • Odvodnjavanje s poudarkom na infiltraciji in naravi bližjih, prepustnih rešitvah. • Nova javna razsvetljava za pešpot; na izbranih mestih možnost informativnih tabel.
OBSEG INVESTICIJSKIH DEL	Obseg investicijskih del obsega celovit nabor ukrepov, ki bodo izvedeni v središču Mestni občini Nova Gorica in se nanašajo na področje trajnostne mobilnosti, skladno z zahtevami javnega razpisa MOPE (JR EKP UTM 2025). Dela vključujejo: • ureditev peš povezave ob Kolodvorski poti – nova pešpot v dolžini približno 700 m (severni odsek), vključno z odsekom mimo objekta Super 8 (približno 34 m v asfaltni izvedbi) ter nadaljevanjem v makadamski izvedbi, • ukrepi umirjanja prometa in prometne varnosti, vključno z ureditvijo prehodov za pešce (severni odsek: 3 prehodi) ter dopolnitvijo prometne signalizacije (tudi taktilni elementi, kjer je predvideno), • odvodnjavanje in komunalne prilagoditve na območju posegov (meteorna ureditev, prilagoditve jaškov in zaščita obstoječih vodov), • nova javna razsvetljava za osvetlitev pešpoti,

	• krajinsko-arhitekturna ureditev: sanacija in ureditev zelenih površin ter izvedba linijskih zasaditev (npr. linijska gredica do prehoda proti avtovlaku v dolžini približno 170 m ter nadaljevanje linijskega pasu v skupni dolžini približno 230 m), • počivališča in urbana oprema na ključnih točkah vzdolž trase (predvidena so 3 počivališča). Z izvedbo ukrepov se izboljšata varnost in udobje pešcev, zmanjšajo se negativni vplivi prometa, ter se okrepi zelena infrastruktura in kakovost urejenega javnega prostora.
LOKACIJA INVESTICIJE	Investicija se izvaja na območju Mestne občine Nova Gorica, na Kolodvorski poti in razdeljena na dva odseka, in sicer južni del od križišča z Erjavčevo ulico do Trga Evropa (odsek JUG P1 – P13) in severni del od Trga Evropa do križišča s Cesto IX. Korpusa (odsek SEVER P19 - P56).
STROKOVNA DOKUMENTACIJA	➤ Tehnično poročilo Kolodvorska pot v Novi Gorici, št. projekta: 11-762/24, izvedbeni načrt, št. načrta: 11-762-0/2/24, Igor Žugič, univ. dipl.inž.gradb., Ljubljana, november 2025 ➤ KRAJINSKA ARHITEKTURA UREDITVENA IN ZASADITVENA SITUACIJA Kolodvorska pot v Novi Gorici, št. projekta: 11-762/24, načrt krajinske arhitekture, št. načrta: 11-762/24-3/2025, GIRI d.o.o., Lavričeva 9, 1000 Ljubljana, Andreja Baškovč, univ. dipl. inž. kraj. arh. ZAPS 1070 PKA PPN, Benchmarked d.o.o. Orjana Velikonja Grbac, V.O.I. d.o.o., Igor Žugič, univ. dipl. inž. gradb. G-0692, Giri d.o.o, Ljubljana, november 2025
ČASOVNI NAČRT DEL	Od 12/2025 do 03/2028, pri čemer je začetek projekta izdelava DIIP
VREDNOST INVESTICIJE	1.014.359,53 EUR brez DDV ter 1.237.518,63 EUR z DDV v stalnih cenah ter 1.061.553,27 EUR brez DDV ter 1.295.094,99 EUR z DDV v tekočih cenah
VIRI FINANCIRANJA	Občina bo s projektom kandidirala na Javni razpisi za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029 (JR EKP UTM 2025)

2.1 Osnovni podatki o naročniku in investitorju

NAZIV	Mestna občina Nova Gorica
NASLOV	Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica
ODGOVORNA OSEBA	Samo Turel, župan

2.2 Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije

NAZIV	ProSVET, Martina Magajna s.p.
NASLOV	Dilce 40, 6230 Postojna
ODGOVORNA OSEBA	Martina Magajna

2.3 Osnovni podatki o strokovnih delavcih oz. službah, odgovornih za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske, projektne in druge dokumentacije

NAZIV	Mestna občina Nova Gorica
NASLOV	Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica
ODGOVORNA OSEBA	Marko Mikulin, Vodja razvojne pisarne Andreja Trojar Lapanja, Podsekretarka za razvojne in druge projekte

2.4 Namen in cilj investicijskega projekta

Namen projekta je izboljšati pogoje za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa ter s tem zmanjšati odvisnost od osebnih vozil v Mestni občini Nova Gorica. Z izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti se bo zagotovila varnejša in bolj vključujoča raba javnih površin, povečala prometna varnost ranljivih skupin (otroci, starejši, gibalno ovirani) ter zmanjšali negativni vplivi motornega prometa na okolje.

Projekt neposredno zasleduje namen javnega razpisa JR EKP UTM 2025, ki je spodbujanje trajnostne mobilnosti, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, izboljšanje kakovosti zraka in bivanja ter razvoj zelene infrastrukture kot podpornega elementa trajnostnega prometa. S tem bo občina prispevala k uresničevanju nacionalnih in evropskih podnebno-okoljskih ciljev, hkrati pa zagotovila višjo kakovost življenja svojih prebivalcev in obiskovalcev.

Prav tako je namen z inovativnostjo zagotoviti površine v kraju z namenom:

- celovite ureditve obcestnega prostora Kolodvorske poti (južni in severni odsek) ter izboljšanja funkcionalnosti in varnosti javnega prostora
- vzpostavitev neprekinjene in varne peš povezave vzdolž Kolodvorske poti
- ureditve infrastrukture za pešce, ki vključuje pešpot, prehode za pešce, izboljšano orientacijo in berljivost prostora),
- izboljšanja vodenja kolesarjev z dopolnitvijo manjkajoče kolesarske signalizacije ter navezavami na obstoječe kolesarske povezave,
- povečanja prometne varnosti z novimi in jasno zaznavnimi prečkanji ter ukrepi umirjanja prometa (kontrastni materiali/teksture, vertikalna in horizontalna signalizacija),
- nova ulična razsvetljava za osvetlitev nove pešpoti
- izboljšanja mikroklima, senčenja in bivalnega ugodja ter prispevka k biotski raznovrstnosti z urejanjem in nadgradnjo zelenih površin (tudi medonosne zasaditve) ter umestitvijo počivališč z urbano opremo,
- zagotavljanja usklajenosti z izvedenimi in načrtovanimi ureditvami širšega območja (Trg Evrope, železniška postaja, Epic Center, Super 8) ter načeli evropskega novega Bauhausa in DNSH.

Splošni cilj projekta je prispevati k razvoju trajnostne mobilnosti v Mestni občini Nova Gorica z zmanjšanjem obsega motoriziranega prometa in emisij toplogrednih plinov, izboljšanjem kakovosti zraka in bivanja ter zagotavljanjem varnega, vključujočega in privlačnega javnega prostora skladno z načeli trajnostnega razvoja.

Specifični cilji projekta so:

1) Izboljšati pogoje za trajnostno mobilnost (peš in kolesarsko)

- Vzpostaviti neprekinjeno, varno in berljivo peš povezavo vzdolž obravnavanega odseka z obnovo hodnikov/pešpoti in ureditvijo navezav (južni del: obnova obstoječega hodnika; severni del: nova pešpot širine 2,0 m z vmesnimi zelenimi pasovi, kjer prostorski pogoji to dopuščajo).
- Izboljšati orientacijo in dostopnost z jasno razporeditvijo peš površin, urejenimi robniki ter ustrezno prometno (vertikalno in horizontalno) signalizacijo za vodenje udeležencev.
- (Če je relevantno za projekt) Dopolniti kolesarsko usmerjanje predvsem na priključkih in konfliktnih točkah z manjkajočo signalizacijo ter navezavo na obstoječe kolesarske povezave (brez uvajanja novih kolesarskih pasov, kjer ti niso predmet posega).

2) Zmanjšati negativne vplive motornega prometa z umirjanjem prometa

- Vzpostaviti/utrditi režim umirjenega prometa z uvedbo in označitvijo omejitev (cona 30) ter ureditvijo območij skupnega prometnega prostora na navezavi preko Trga Evropa, skladno s projektno prometno ureditvijo.
- Zmanjšati hitrosti in izboljšati prometno disciplino z izvedbo oblikovnih/tehničnih ukrepov (npr. hitrostne ovire v kombinaciji s prehodi) ter celovito dopolnitvijo vertikalne in horizontalne signalizacije.

3) Povečati prometno varnost ranljivih skupin (pešci, osebe z oviranostmi)

- Povečati varnost prečkanj z izvedbo/rekonstrukcijo prehodov za pešce in izboljšano zaznavnostjo (talne označbe, dodatna signalizacija, tlakovanje pasov na izbranih prehodih).
- Zagotoviti dostopnost za slepe in slabovidne z vgradnjo taktilnih vodilnih linij ter opozorilnih taktilnih polj na ključnih točkah in pred prehodi (predvideno na severnem odseku).

4) Urediti in povezati zeleno (ter po potrebi modro) infrastrukturo ob trasi

- Sanirati degradirane in prizadete površine ter urediti zelene pasove ob pešpoti in vozišču v skladu z načrtom krajinske arhitekture (humuziranje, zatravitev, zasaditve).
- Vzpostaviti senčenje in mikroklimatsko blaženje z zasaditvami dreves, grmovnic in trajnic, izbranih za lokacijske razmere (nabor rastlin je definiran v popisu/Prilogi).

5) Dvigniti kakovost javnega prostora z enotno urbano opremo in počivališči

- Umestiti počivališča in urbano opremo (npr. klopi, koši) na predvidenih lokacijah ter zagotoviti enoten oblikovalski jezik in berljivost prostora vzdolž celotne trase.
- Cilj je oblikovati prijeten, pregleden in vključujoč ulični prostor, skladen z načeli kakovostnega oblikovanja (po potrebi lahko omenjate "evropski novi Bauhaus" kot oblikovalsko-usmeritveni okvir, brez obljub o rešitvah, ki niso v projektu).

6) Prispevati k nacionalnim in EU ciljem ter zagotavljati skladnost (CTN/RSO 2.8, DNSH)

- Izvesti ukrepe, ki spodbujajo varno aktivno mobilnost in izboljšujejo kakovost prostora, ter so pripravljeni kot strokovna podlaga za uveljavljanje sofinanciranja v programskem obdobju 2023–2029 (CTN; RSO 2.8).
- Upoštevati načelo DNSH (zmanjševanje negativnih vplivov gradnje, ravnanje z odpadki, varovanje tal/voda, ipd.), skladno z določili projektne dokumentacije in izvedbenimi zahtevami.

Pričakovani rezultati projekta so:

1 Peš površine

- Severni odsek: enostranska pešpot na zahodni strani Kolodvorske poti, širina do 2,0 m, dolžina približno 700 m (od objekta Super 8 do križišča s Cesto IX. korpusa).
- Odsek mimo objekta Super 8: približno 34 m pešpoti v asfaltni izvedbi; nadaljevanje pešpoti v makadamski izvedbi.
- Počivališča: predvidena kot makadamske površine.

2 Prometno umirjanje in varnost

- Severni odsek: predvideni so trije prehodi za pešce; dva izmed njih označujeta vstop v območje omejitve hitrosti 30 km/h in sta oblikovana z uporabo kontrastnih materialov (asfalt/kamen) ter dopolnjena s signalizacijo.
- Južni odsek: izvedba hitrostne ovire v kombinaciji s tlakovanim prehodom za pešce med profiloma P4–P5.
- Taktilne oznake in nova prometna signalizacija: predvidene na obravnavanih odsekih, zlasti v severnem delu.

3 Zelene površine in zasaditve

- Južni odsek: ureditev zelene površine z navezavo na nov (dvignjen) prehod za pešce; površina ureditve približno 102 m², od tega 78 m² nove zasaditve (trajnice in nizke grmovnice).
- ZO/1 (južni odsek): celotna površina območja približno 121 m², od tega približno 30 m² nova gredica s cvetočimi trajnicami in nizkimi grmovnicami.
- Parkovna zelenica med Trgom Evrope in objektom Super 8: približno 375 m²; na površini se izvede tudi 5 okrasnih gredic (skupna površina gredic 18,70 m²).
- Severni odsek: med P20–P21 ureditev zelene površine 65 m²; med P21–P23 ureditev zelenega pasu trajnic in grmovnic 57 m².
- ZO/4-B: zelen pas v dveh delih – 300 m² (dolžina 126 m) in 164 m² (dolžina 69 m).
- ZO/4-C: linijska gredica približno 210 m² (dolžina približno 100 m).
- ZO/4-D: linijska gredica do prehoda proti postaji za avtovlak – dolžina približno 170 m, površina okoli 500 m²; nadaljevanje do križišča s Cesto IX. korpusa – skupna dolžina približno 230 m, skupna površina okoli 196 m².
- ZO/6 (severni odsek): trata z drevesi – celotna površina približno 2.988 m².

4 Rastlinski material – povzetek količin

- Drevesa: 62 kom (4 kom v južnem odseku; 58 kom v severnem odseku).
- Grmovnice: 801 kom (96 kom v južnem odseku; 705 kom v severnem odseku).
- Trajnice: 8.767 kom (664 kom v južnem odseku; 8.103 kom v severnem odseku).

5 Odvodnjavanje, javna razsvetljava in DNSH ter Podnebna odpornost in NEB

- Odvodnjavanje je zasnovano tako, da daje prednost infiltraciji in razpršitvi padavinskih vod proti zelenim površinam ter zmanjšuje obremenitev kanalizacijskega sistema; pri ureditvah se uporabljajo prepustne oziroma naravi bližje rešitve.
- Predvidena je nova javna razsvetljava za ustrezno osvetlitev pešpoti in razširitev; na izbranih mestih je omogočena umestitev informativnih tabel (orientacija, vsebine o zasaditvah).

Učinki (širši vplivi projekta)

- **Povečanje deleža trajnostne mobilnosti:** več prebivalcev bo uporabljalo hojo in kolesarjenje namesto osebnih vozil.
- **Zmanjšanje negativnih vplivov prometa:** manj emisij CO₂, manj hrupa, manj toplotnih otokov v središču naselja.
- **Izboljšanje prometne varnosti:** novi prehodi, kontrastni materiali, signalizacija in taktilni elementi izboljšajo varnost ranljivih udeležencev
- **Višja kakovost bivanja in urejen javni prostor:** privlačnejša in bolj funkcionalna ureditev Mestne občine Nova Gorica, ki spodbuja aktivno življenje.
- **Krepitev zelene infrastrukture:** povečanje biotske raznovrstnosti in naravi prijaznih rešitev v urbanem okolju tudi v sinergiji z vzporednim projektom ureditve zelene infrastrukture.
- **Podpora občinskim in državnim strateškim dokumentom ter občinske celostne prometne strategije:** projekt neposredno prispeva k doseganju ciljev JR EKP UTM 2025 in evropske politike podnebne nevtralnosti ter OCPS

3 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

Osnovni podatki o Mestni občini Nova Gorica NAZIV	Mestna občina Nova Gorica
NASLOV	Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica
ODGOVORNA OSEBA	Samo Turel, župan
TELEFON:	05 3350111
E-MAIL:	mestna.obcina@nova-gorica.si
MATIČNA ŠTEVILKA:	5881773000
DAVČNA ŠTEVILKA:	SI53055730
TRANSAKCIJSKI RAČUN:	IBAN SI56 0128 4010 0014 022 IBAN SI56 0128 4777 7000 064 IBAN SI56 0128 4849 9891 594
GLAVNA DEJAVNOST:	84.110 (Splošna dej. javne uprave)
ODGOVORNA OSEBA ZA PRIPRAVO IN IZVAJANJE INVESTICIJE:	Marko Mikulin, vodja Razvojne pisarne – priprava investicije Jernej Kogoj, vodja Službe za investicije – izvedba investicije

Mestna občina nova Gorica je v letu 2025 v sodelovanju s sosednjo Gorico v Italiji nosilka naslova Evropska prestolnica kulture GO! 2025, ki je izjemno obogatila kulturno-umetniško dogajanje, ter posledično turistični obisk. Dvignila se je prepoznavnost območja v širšem evropskem prostoru, kar posledični prinaša nove priložnosti na gospodarskem področju.

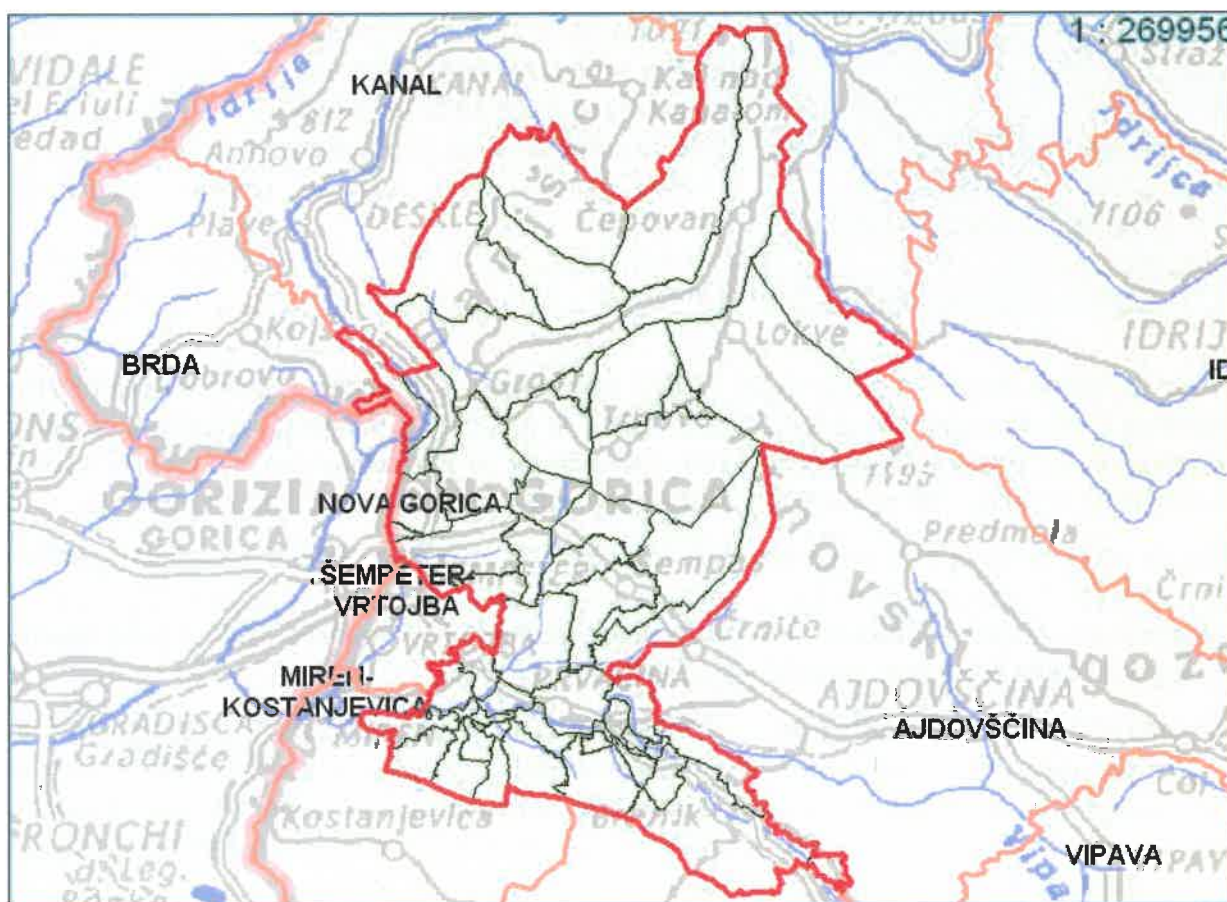
Mesto vrtin je nastalo po drugi svetovni vojni. Leži tik ob meji z Italijo, s sosednjim mestom Gorica pa je pravzaprav neločljivo povezano, lahko bi rekli, da mesti prehajata ena v drugo. Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo in padcem schengenske meje je prehod med obema mestoma postal odprt, bolj naraven in povezujoč.

Mestna občina Nova Gorica je ena od 12 mestnih občin v Republiki Sloveniji in največja občina v Goriški regiji, kjer imajo sedež vse pomembnejše regionalne institucije. Leži v skrajno zahodnem delu Slovenije tik ob meji z Republiko Italijo in meji na sosednje občine Gorica (Italija), Brda, Kanal, Tolmin, Idrija, Ajdovščina, Komen, Miren-Kostanjevica, Šempeter-Vrtojba in Renče-Vogrsko.

Razdeljena je na 19 krajevnih skupnosti s 44 naselji: Banjšice, Branik (Branik, Preserje, Spodnja Branica, Steske, Pedrovo), Čepovan, Dornberk (Brdo, Budihni, Dornberk, Draga, Potok pri Dornberku, Saksid, Tabor, Zalošče), Gradišče nad Prvačino, Grgar, Grgarske Ravne - Bate (Grgarske Ravne, Bate, Dragovica), Kromberk - Loke (Kromberk, Loke), Lokovec, Lokve - Lazna (Lokve, Lazna), Nova Gorica (Nova Gorica, Pristava), Osek - Vitovlje (Osek, Vitovlje), Ozeljan - Šmihel (Ozeljan, Šmihel), Prvačina, Ravnica (Ravnica, Podgozd), Rožna Dolina (Ajševica, Rožna Dolina, Stara Gora), Solkan (Solkan, Šmaver, Sveta Gora), Šempas, Trnovo (Trnovo, Nemci, Voglarji). Za Mestno občino Nova Gorica je značilna lega na prehodu med Sredozemljem, Alpami in celinsko Evropo. Podnebje je prehodno submediteransko z veliko sonca, s povprečno milimi in vlažnimi zimami ter vročimi poletji. Na klimatske razmere pa delno vpliva tudi kraško podnebje. Ozemlje je zelo razgibano. Razprostira se po različnih naravnih enotah, ki jih povezujejo soške vode. Na skrajnem severozahodu leži hrib Sabotin. Hriboviti svet se nadaljuje na levi strani Soče z zahodnim delom Visokega Krasa, to je skrajnimi severozahodnimi odrastki Dinarskega gorovja, kamor

sodita planoti Banjšice in Trnovski gozd. Planoti z vseh strani obkrožajo globoko vrezane doline, in sicer na zahodu Soška dolina, na vzhodu in jugu planoti ločuje izrazito suha dolina Čepovanski dol, na severu pa se površje strmo prevesi v dolino Idrijce. Nekoliko bolj postopen prehod je na jugozahodni strani, kjer se Banjšice v stopnjah spuščajo proti Grgarski kotlinici, ta pa pri Solkanu na Soško ravnino. Na južnem delu se ozemlje povzpne na Kras, osrednji del ozemlja pa predstavlja vinorodna Spodnja Vipavska dolina. Velik pomen igra geostrateška in prometna lega Mestne občine Nova Gorica med Padsko nižino na jugozahodu, dolino Soče, ki se na severu zajeda daleč v Alpe, in osrednjo Slovenijo, od koder vodijo poti tudi proti Panonski nižini na severovzhodu.

Slika 2: Ozemlje Mestne občine Nova Gorica



Vir: <https://www.kam.si/obcina-nova-gorica/>

Turizem

Turizem v Mestni občini Nova Gorica ponuja obiskovalcem številne možnosti za raziskovanje naravnih lepot, kulturnih znamenitosti in aktivni oddih. Mesto Nova Gorica se ponaša s sodobno arhitekturo, kulturnimi prireditvami in čezmejnimi sodelovanjem z Italijo.

Podeželska območja občine so znana po čudovitih pohodniških in kolesarskih poteh, vinogradih ter odlični lokalni kulinariki. Občina se ponaša z vrhunskimi vini, kjer obiskovalci lahko uživajo v vinskih turah, degustacijah in spoznavanju bogate vinogradniške tradicije, hkrati pa uživajo v mirnem podeželskem okolju.

Slika 3: Podeželje Mestne občine Nova Gorica



Vir: <https://www.nova-gorica.si/sl/o-obcini/predstavitev/>

Gospodarstvo

Gospodarstvo je raznoliko in temelji na storitvenih dejavnostih, kot so trgovina, turizem, igralništvo, vinogradništvo ter manjše industrijske dejavnosti.

Igralništvo, z znanimi igralniškimi in zabavišnimi centri, je eden ključnih gospodarskih stebrov mesta. Pomembno vlogo ima tudi vinogradništvo, ki vključuje proizvodnjo vrhunskih vin in povezane vinsko-turistične dejavnosti, zlasti na podeželju.

Industrijski sektor vključuje manjša podjetja s poudarkom na predelovalni industriji in inovativnih tehnoloških rešitev. Občina zaradi svoje lege ob meji z Italijo predstavlja pomembno stičišče za čezmejno sodelovanje, kar omogoča številne poslovne priložnosti. Mesto ponuja tudi podporo podjetništvu s sodobnimi poslovnimi inkubatorji in tehnološkimi parki, ki spodbujajo razvoj informacijskih tehnologij in inovacij.

Občina Nova Gorica je del goriške statistične regije. Meri 280 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 10. mesto.

Statistični podatki za leto 2023 kažejo o tej občini tako sliko:

Sredi leta 2023 je imela občina približno 32.010 prebivalcev (približno 16.050 moških in 15.960 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 9. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 115 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu večja kot v celotni državi (105 prebivalcev na km²).

Število živorojenih je bilo nižje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu negativen, znašal je -3,5 (v Sloveniji -2,1). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo nižje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej pozitiven, znašal je 1,1. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil negativen, znašal je -2,3 (v Sloveniji 3,3).

Povprečna starost občanov je bila 46,1 leta in tako višja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,1 let).

Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je prebivalo 181 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino višja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 145). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju hitreje kot v celotni Sloveniji. Podatki, prikazani po spolu, kažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v vseh slovenskih občinah, razen v šestih (Črna na Koroškem, Dobrovnik/Dobronak, Grad, Hodoš/Hodos, Jezersko in Mislinja), višja od indeksa staranja za moške. V občini je bilo – tako kot v večini slovenskih občin – med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.

V občini je delovalo 17 vrtcev, obiskovalo pa jih je 1129 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1–5 let, jih je bilo 77 % vključenih v vrtec, kar je manj kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (83 %). V tamkajšnjih osnovnih šolah se je v šolskem letu 2023/2024 izobraževalo približno 2.870 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 1.240 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo 35 študentov in 7 diplomantov; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 38 študentov in 8 diplomantov.

Med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 72 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), to je več od slovenskega povprečja (69 %).

Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno 2 % nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 1 % nižja.

Med 1.000 prebivalci občine jih je 649 imelo osebni avtomobil. Ta je bil star povprečno 13 let.

V obravnavanem letu je bilo v občini zbranih 466 kg komunalnih odpadkov na prebivalca, to je 88 kg več kot v celotni Sloveniji.

Tabela 2: Primerjalni podatki Mestna občina Nova Gorica - Slovenija

PODATKI ZA LETO 2023	OBČINA	SLOVENIJA
Površina km ² - 1. januar	280	20.271
Število prebivalcev - 1. julij	32.013	2.120.937
Gostota naseljenosti - 1. julij	115	105
Povprečna starost prebivalcev - 1. julij	46,1	44,1
Skupni prirast (na 1.000 prebivalcev)	-2,3	3,3
Število zaposlenih oseb (po delovnem mestu)	13.159	833.363
Stopnja delovne aktivnosti (%)	71,6	69,3
Povprečna mesečna neto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.429,63	1.445,12
Prihodek podjetij (1.000 EUR)	2.186.962	167.559.026

Povprečna starost osebnih avtomobilov (leta) - 31. december	13,1	11,1
--	------	------

3.2 Obstoječe stanje

Kolodvorska pot predstavlja skrajno zahodno obmejno prometno povezavo mesta Nova Gorica v smeri jug (Erjavčeva ulica) – sever (Cesta IX. korpusa) oziroma mejnega prehoda z republiko Italijo na Erjavčevi ulici v smeri proti Solkanu.

Pred obsežnimi obnovitvenimi deli železniške postaje Nova Gorica in Trga Evrope je prometnica predstavljala pomembno tranzitno smer v smeri sever – jug. Iz podatkov štetja (izvedeno z namensko video opremo), ki ga je v juniju 2023 v križiščih Erjavčeve ulice in Kolodvorske poti ter Kolodvorske poti in Ceste IX. korpusa izvedel PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., izhaja skupno število vozil med 6:00 in 22:00 v križišču z Erjavčevo ulico 1387 vozil, od tega tovornih vozil in avtobusov 201 (od tega 68 težkih in 89 lahkih tovornih vozil). V križišču Kolodvorske poti s Cesto IX. korpusa je bilo v enakem časovnem obdobju naštetih skupno 1076 vozil, od tega 102 tovornih vozil in avtobusov (od tega 71 lahkih in 25 težkih tovornih vozil).

Z ureditvijo širšega območja železniške postaje Nova Gorica je Kolodvorska pot izgubila splošno tranzitno funkcijo oziroma je le-ta zaradi zapore v območju Trga Evropa omogočena le imetnikom dovolilnic za prevoz preko trga.

Kolodvorska pot je v načrtu razdeljena na dva odseka, in sicer južni del od križišča z Erjavčevo ulico do Trga Evropa (odsek P1 – P13) in severni del od Trga Evropa do križišča s Cesto IX. korpusa.

Odsek JUG (P1 – P13)

Od križišča z Erjavčevo ulico je obstoječa cesta dvopasovna, širina vozišča 6,0 m, na vzhodni strani je vozišče obrobljeno z dvignjenimi betonskimi robniki, ob njih je hodnik za pešce širine 2,20 m, ki poteka vse do poslopja železniške postaje. Asfaltna površina se cca 70 m pred začetkom Trga Evropa razširi v plato pred železniškim zdravstvenim domom. Širina platoja znaša do 14,70 m. Vzhodni del ob zdravstvenem domu je namenjen parkiranju, zahodni del pa predstavlja nadaljevanje Kolodvorske poti, ki se navezuje na prevozni pas dolžine cca 120 m znotraj območja Trga Evropa, preko katerega je mogoč prevoz le za imetnike dovolilnic. Omejitev je urejena s potopnimi količki.

Na zahodni strani ceste je cca 1,80 m zeleni pas do parapetnega zidu, po katerem poteka meja med Slovenijo in Italijo.

Slika 4: Pogled profila P11 v smeri proti jugu



Vir: Tehnično poročilo Kolodvorska pot v Novi Gorici

Slika 5: Pogled profila P9 v smeri proti jugu

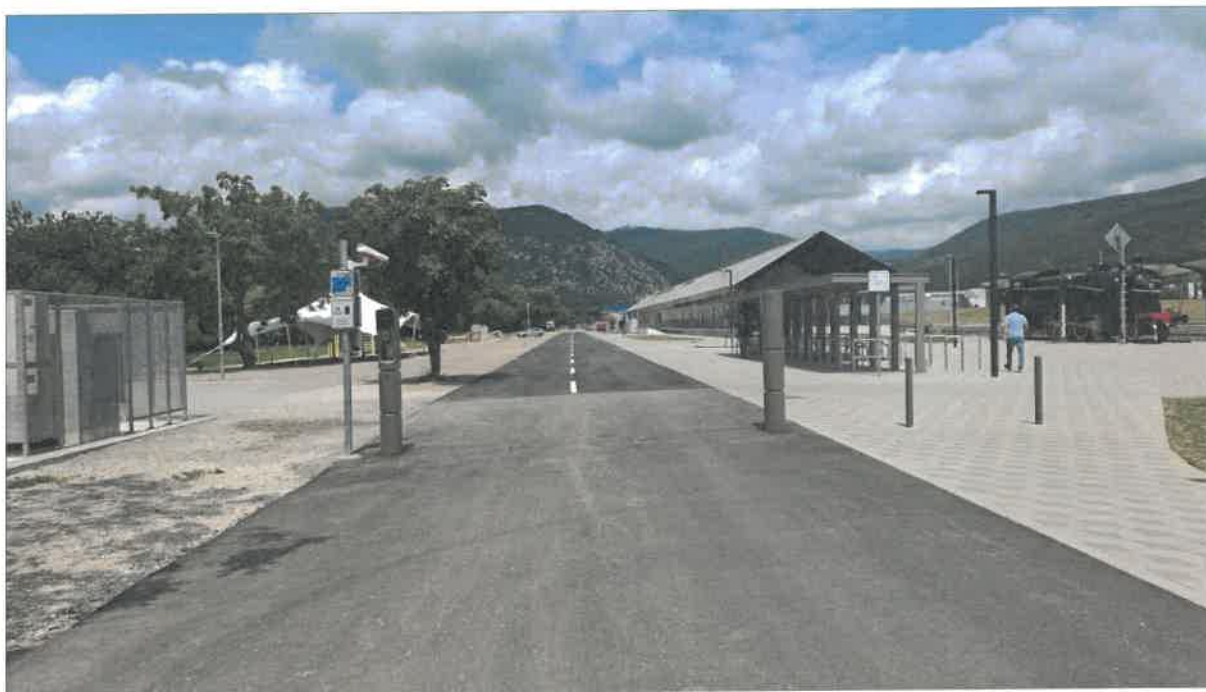


Vir: Tehnično poročilo Kolodvorska pot v Novi Gorici

Odsek SEVER (P19 – P56)

Območje omejenega javnega prometa je na severni strani Kolodvorske poti vzpostavljeno do potopnih količkov v P22 + 7,50 m. Vozišče Kolodvorske poti je do profila P33 + 6 m urejeno v končni sestavi asfaltnih slojev, od pogreznjenih robnikov na vzhodni strani (vgrajeno skladno z načrti zunanjih ureditev železniškega podhoda in objekta EPIC) v širini cca 6,30 m. V nadaljevanju je asfatno vozišče starejšega datuma, širina pa znaša cca od 5,80 do 6,0 m, na vzhodni strani se vozišče nadaljuje v asfaltni plato severno od objekta FERSPED oziroma asfaltirani pas ob vozišču širine cca 2,50 m. Kolodvorska pot se v profilu P57 navezuje na Cesto IX. korpusa.

Slika 6: Pogled profila P20 v smeri proti severu



Vir: Tehnično poročilo Kolodvorska pot v Novi Gorici

3.3 Razlogi za investicijsko namero

Obstoječi obcestni prostor Kolodvorske poti v Mestni občini Nova Gorica je na več odsekih funkcionalno neenoten, prometno obremenjen ter z vidika aktivne mobilnosti prostorsko nepovezan. Na ključnih mestih se pojavljajo pomanjkljivosti pri neprekinjenosti in varnosti peš povezav, neustrezna oziroma premalo berljiva prečkanja, ter konflikti med različnimi uporabniki prostora. Posledično so pogoji za varno in udobno hojo slabši, zlasti za ranljive skupine kot so otroci, starejši in funkcionalno ovirani, ter za obiskovalce.

Kolodvorska pot predstavlja pomembno povezovalno os med železniško postajo, Trgom Evrope ter programi v njenem vplivnem območju in navezavami na širše urbano tkivo. Pričakovani in dejanski povečani tokovi pešcev zaradi razvoja območja in javnih programov dodatno povečujejo potrebo po ureditvi celovite, varne in berljive peš osi, ki bo omogočala učinkovite in vključujoče povezave ter zmanjšala rabo osebnih vozil na kratkih razdaljah.

Dodatno so javne in zelene površine ob Kolodvorski poti na posameznih delih degradirane oziroma neizkoriščene, z omejeno senčno funkcijo in manjšo mikroklimatsko učinkovitostjo.

Pomanjkanje kakovostno urejenih zelenih pasov in zasaditev zmanjšuje bivalno ugodje, povečuje izpostavljenost toplotnim obremenitvam ter zmanjšuje odpornost prostora na podnebne spremembe. Hkrati je za del odsekov prepoznana potreba po izboljšanju odvodnjavanja padavinskih voda in urejanju robnih območij, kjer se zaradi obstoječih ureditev pojavljajo funkcionalne in vzdrževalne težave.

Investicijska namera je zato usmerjena v izvedbo ukrepov, ki bodo:

- vzpostavili neprekinjeno in varno peš povezavo ter izboljšali dostopnost ključnih točk v območju,
- izboljšali prometno varnost z urejenimi in poudarjenimi prečkanji, jasno signalizacijo in ukrepi umirjanja prometa,
- nadgradili zeleni obcestni pas z zasaditvami in ureditvami, ki izboljšujejo mikroklimo, senčenje in biotsko raznovrstnost,
- zagotovili višjo kakovost javnega prostora z umestitvijo počivališč in urbane opreme,
- prispevali k ciljem trajnostne mobilnosti ter k skladnosti z relevantnimi nacionalnimi in evropskimi usmeritvami vključno z načeli kakovostnega, vključujočega in trajnostnega urejanja prostora ter načelom ne povzročanja znatne škode.

Investicijska namera izhaja tudi iz strateških in zakonodajnih okvirov:

- Nacionalnih in evropskih usmeritev na področju trajnostne mobilnosti,
- zahtev javnega razpisa **JR EKP UTM 2025**, ki spodbujajo zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, izboljšanje kakovosti zraka in bivanja, razvoj zelene infrastrukture ter večjo prometno varnost,
- potreb občine po zagotavljanju varnih šolskih poti in vključujočih javnih površin za vse prebivalce,
- sledenju zastavljenih ciljev iz sprejete Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Nova Gorica.

Našteti razlogi skupaj utemeljujejo potrebo po investiciji, ki bo s celovito ureditvijo obcestnega prostora Kolodvorske poti zagotovila varnejšo, dostopnejšo in podnebno bolj odporno ureditev ter višjo kakovost bivanja za prebivalce in obiskovalce Mestne občine Nova Gorica.

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

4.1 Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami

Investicija je usklajena s strateškimi in izvedbeni dokumenti tako na občinski kot državni in ravni EU.

Projekt je usklajen s sledečimi razvojnimi strategijami: -

- Strategija razvoja Slovenije 2030,
- Slovenska strategija trajnostne pametne specializacije S5,
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije,
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije,
- Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji,
- Javni razpis MOPE: JR EKP UTM 2025
- Regionalni razvojni program Severne Primorske (Goriške) razvojne regije 2021–2027,
- Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Nova Gorica,
- Občinski prostorski načrt (OPN) Mestne občine Nova Gorica,
- Strategija slovenskega turizma 2022–2028,
- Strategija razvoja kulture MONG (2025–2028),

4.1.1 Strategija razvoja Slovenije 2030

Strategijo razvoja Slovenije 2030 je Vlada RS sprejela na svoji 159. redni seji, 7. 12. 2017 ter je podlaga celovitega procesa srednjeročnega načrtovanja, ki predvideva določitev prednostnih nalog in ukrepov, ti pa morajo biti določeni tako, da upoštevajo usmeritve fiskalne politike.

Osrednji cilj Strategije razvoja Slovenije 2030 je zagotoviti kakovostno življenje za vse, ki ga je mogoče uresničiti z uravnovešenim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki upošteva omejitve in zmožnosti planeta ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje rodove. Na ravni posameznika se kakovostno življenje kaže v dobrih priložnostih za delo, izobraževanje in ustvarjanje, v dostojnem, varnem in aktivnem življenju, zdravem in čistem okolju ter vključevanju v demokratično odločanje in soupravljanje družbe.

Strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so:

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

Razvojni cilji strategije:

- ✓ Cilj 1: Zdravo in aktivno življenje
- ✓ Cilj 2: Znanje in spretnosti za kakovostno življenje in delo
- ✓ Cilj 3: Dostojno življenje za vse
- ✓ Cilj 4: Kultura in jezik kot temeljna dejavnika nacionalne identitete
- ✓ Cilj 5: Gospodarska stabilnost

- ✓ Cilj 6: Konkurenčni in družbeno odgovoren podjetniški in raziskovalni sektor
- ✓ Cilj 7: Vključujoč trg dela in kakovostna delovna mesta
- ✓ Cilj 8: Nizkoogljično krožno gospodarstvo
- ✓ Cilj 9: Trajnostno upravljanje naravnih virov
- ✓ Cilj 10: Zaupanja vreden pravni sistem
- ✓ Cilj 11: Varna in globalno odgovorna Slovenija
- ✓ Cilj 12: Učinkovito upravljanje in kakovostne javne storitve

SRS za obdobje 2014–2020 poudarja, da je potrebno posebno pozornost nameniti razvoju, ki prinaša delovna mesta, večjo produktivnost in ne negativno vpliva na okolje. Vizija razvoja v okviru SRS: »Slovenija je konkurenčna družba znanja in inoviranja, ki ob spoštovanju okoljskih omejitev zagotavlja blagostanje svojih prebivalcev in postaja model moderne eko regije«. Razvojne prioritete SRS:

1. Konkurenčno gospodarstvo;
2. Znanje in zaposlovanje;
3. Zeleno življenjsko okolje ter
4. Vključujoča družba.

Razvoj mora temeljiti na izboljšanju učinkovitosti rabe vseh virov, človeških, finančnih in naravnih, na inovativni in intenzivni uporabi informacijsko komunikacijskih in tehnologije, ter na ustrezni delitvi bremen in ugodnosti ob povečanju zaposlenosti. Predpogoji za to pa so pravna država, učinkovita javna uprava in ustrezna prometna infrastruktura za trajnostno mobilnost. S svojim ciljem predstavlja obravnavani projekt v osnutku Strategije razvoja Slovenije 2014–2020 določene cilje na četrti razvojni prioriteti: Vključujoča družba, katere cilj je zagotoviti dostopnost kulture vsem družbenim skupinam in skrb za družbeno kohezivnost. To se bo doseglo z vlaganjem v zelene površine in trajnostno mobilnost.

4.1.2 Slovenska strategija trajnostne pametne specializacije S5

V programskem obdobju 2021–2027 je nadgrajena Strategija pametne specializacije v Sloveniji kot cilj zastavila zeleni prehod, ki ga razumemo kot inovativno, nizkoogljično, digitalno in na znanju temelječo preobrazbo gospodarstva in družbe. Pri tem procesu igrajo deležniki na področjih, kjer Slovenija izkazuje primerjalne prednosti in so vključena v prednostna področja S5, vodilno vlogo. Koncept ob nedavno sprejeti Uredbi EU o taksonomiji tudi na ravni EU dobiva trajnostni značaj. V Sloveniji tak razvoj koncepta uveljavljamo pod kratico S5 (ang. *Slovenian Sustainable Smart Specialisation Strategy*), ki predstavlja celovito in osrednjo podlago za dodeljevanje dela sredstev v okviru ESRR znotraj cilja Pametna Evropa.

Strateški cilj S5 je zeleni prehod, ki ga razumemo kot **inovativna, nizkoogljična, digitalna in na znanju temelječa preobrazba gospodarstva in družbe**.

Strategija spodbuja ogljično neodvisno družbo, ki vključuje rešitve z uporabo podatkov agregatne mobilnosti oziroma migracij znotraj posamezne občine in med občinami; pametno prometno ureditev mest; multimodalno platformo mobilnosti.

Ureditev zelenih površin z zelenimi in modrimi ukrepi ustvarja pogoje za zmanjšanje ogljičnega odtisa ter primernih površin, ki ima pozitiven vpliv zlasti pomemben za ranljive skupine, ki imajo možnost prilagajanja na vse večje temperaturne razlike še manjše.

4.1.3 Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050

Strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050 je strateški prostorski akt, ki ga je 28. 06. 2023 z resolucijo sprejel Državni zbor Republike Slovenije. Pripravo SPRS2050 je vidilo Ministrstvo za naravne vire in prostor, Direktorat za prostor in graditev.

Projekt je skladen s SPRS2050, ki določa dolgoročne strateške cilje države in usmeritve razvoja dejavnosti v prostoru. Projekt je skladen s strateškimi usmeritvami prostorskega razvoja, ki podpira razvoj čezmejnih urbanih območij in čezmejno povezanih poselitvenih in gospodarskih sistemov – na širših mestnih območjih v obmejnem prostoru se v povezavi s sosednjimi čezmejnimi središči povečujejo gospodarska, raziskovalno-izobraževalna in kulturna vloga posameznih središč z namenom krepitev njihove vloge na čezmejnem funkcionalnem urbanem območju. S tem se na širšem čezmejnem funkcionalnem območju krepijo skupne konkurenčne prednosti, zlasti doseganje kritične mase za izboljšanje inovacijskih zmogljivosti, in racionalnejša raba infrastrukturnih zmogljivosti.

Strateški cilji SPRS2050 postavljajo okvirne pogoje za doseganje prostorske kohezije, krepitev vloge Slovenije v procesih čezmejnega in mednarodnega povezovanja ter za oblikovanje novih, več funkcionalnih rešitev za razvojne težave sodobne družbe.

V tem smislu cilji:

- krepijo prostorsko učinkovitost rabe virov, povezanost prostora (znotraj države in v mednarodnem prostoru), konkurenčnost posameznih območij in skladen regionalni razvoj;
- izboljšujejo prostorsko kakovost – kakovost bivalnega in naravnega okolja, dostopnost stanovanj, dostopnost storitev ter spodbujajo socialno vključenost;
- krepijo prostorsko identiteto s krepitvijo lokalnega znanja, pripadnosti in vizije skupnosti ter s krepitvijo prepoznavnosti Slovenije kot države z visoko kakovostjo ohranjenih naravnih in kulturnih prvin krajine.

Cilji SPRS2050 so:

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

Projekt je skladen s cilji prostorskega razvoja SPRS2050 predvsem v naslednjih pogledih:

- **Cilj 1:** Vzpostaviti ustrezne razmere za prehod v podnebno nevtralno družbo,
- prednostna naloga P2: Povečati varčnost in učinkovitost rabe prostora ter naravnih virov
- prednostna naloga P3: Prenoviti razvrednotena urbana in krajinska območja

(z izvedbo projekta se bo prispevalo k ustrezni tudi urbani ureditvi, z izvedbo projekta se bo pripomoglo k skladnemu regionalnemu razvoju, na prostorskih potencialnih in virih območja na trajnostni način, s tem da se bo nudila podpora gospodarstvu, kulturnemu in socialnemu razvoju, omogočajo zaposlenost v lokalnem okolju in prispevalo k preprečevanju izseljevanja prebivalstva, povečevanju odpornosti na podnebne spremembe ter omogočanju prilagajanja nanje, zmanjševalo ranljivost prostora ter krepilo nacionalno in regionalno prostorsko identiteto);

□ **Cilj 3:** Zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih,

- prednostna naloga P6: Povečati privlačnost in kakovost bivanja v slovenskih mestih

- prednostna naloga P8: Izboljšati odpornost naselij na podnebne spremembe

(z izvedbo projekta se bo oblikovalo mestni/urbani prostor v prostor za interakcijo, inovacije, kulturne in skupnostne povezanosti, kjer se bodo na območju posegov prepletali prostori za bivanje, delo in prosti čas v navezavi na okolico in krajino; na območju se bo izboljšalo trajnostno mobilnost kot osnovni koncept udobne, učinkovite, zdrave in okolju prijazne dostopnosti, prispevalo se bo k uvajanju rešitev krožnega gospodarstva; gradnja bo izvedena skladno z načeli trajnostne gradnje, v okolici pa se bo uredilo tudi ustrezne zelene površine in raščena tla, kot pomembnemu blažilcu vpliva podnebnih sprememb, zlasti z vidika zmanjšanja vplivov emisij toplogrednih plinov in prašnih delcev v okolje; k večji privlačnosti urbanega območja pa bo prispevala tudi celostna prenova in kvalitetno zasnovane urbanistične rešitve, kjer naj bi se posegi v okviru projekta izvajali; zasnovane urbanistične rešitve in arhitekturne zasnove upoštevajo tudi kakovostno stavbno, arhitekturno in kulturno dediščino, kakovostno oblikovane in vzdrževanje javne grajene in zelene površine v povezavi z zelenimi sistemi ter v življenje skupnosti dobro vključeno kulturno dediščino in javno dostopne dele območja);

□ **Cilj 5:** Izboljšati odpornost in prilagodljivost prostora na spremembe - prednostna naloga P12: Izboljšati odpornost prostora - prednostna naloga P13: Okrepiti zmožnosti zaznavanja izzivov in njihovih učinkov na prostor

(z izvedbo projekta se bo spodbujala krepitev sinergij v prostoru ter omogočalo doseganje več funkcionalnosti prostora, zlasti na tistih področjih, kjer to lahko prispeva k večji odpornosti prostora na podnebne spremembe ter omilitvi škodljivih posledic naravnih nesreč; okrepljena bo skrb za ustrezno umestitev rešitev ter istočasno ohranitev ekološke poveztljivosti).

Iz vsega navedenega vidimo, da je projekt skladen s SPRS2050, saj bo njegova izvedba pripomogla k uresničevanju ciljev SPRS2050.

4.1.4 Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN)

Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt (NEPN) je akcijsko strateški dokument, ki ga je skladno z Uredbo EU 2018/1999 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov dolžna sprejeti vsaka država članica EU.

NEPN za obdobje do leta 2030 (s pogledom do 2040) določa cilje, politike in ukrepe na petih razsežnostih energetske unije:

1. razogljičenje (emisije TGP in OVE),
2. energetska učinkovitost,
3. energetska varnost,
4. notranji trg ter
5. raziskave, inovacije in konkurenčnost.

Slovenija mora v naslednjem desetletju obvladati hitro rast potniškega in tovornega prometa ter usmerjati prometne tokove na alternativna prevozna sredstva. Pri tem je ključnega pomena postopno zmanjševanje rabe energije s povečanjem energetske učinkovitosti in prehodom na nizkoemisijška vozila. K trajnostni mobilnosti svoj delež prispevata tudi pešačenje in kolesarjenje, zato bomo aktivno spodbujali izgradnjo kolesarske infrastrukture in infrastrukture za pešce. Na ta

način bo Slovenija omogočila prebivalstvu enostaven, hiter, zelen in za okolje ter mestna središča neinvaziven promet v zadnjih kilometrih. Cilj je, da se v deležu potovanj zmanjša število potovanj z osebnim avtomobilom (zdaj je takšnih 67 % potovanj) in bistveno poveča število potovanj peš, s kolesom ali javnim potniškim prevozom.

Predmetni projekt, ki predstavlja ureditev zelene infrastrukture in ukrepe trajnostne mobilnosti, bo prispeval ravno k temu cilju, saj bodo prebivalci v rangi 500 metrov lahko pešačili v prijaznem okolju ter s tem prispevali k zmanjšanju ogljičnega odtisa, sama investicija pa k ugodnejšemu okolju za prebivalce, obiskovalce in turiste.

4.1.5 Program Evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 (PEKP 21-27)

Evropska kohezijska politika je glavna naložbena politika Evropske unije. Z njeno pomočjo se je v Sloveniji uresničilo že številne projekte, ki so bistveno prispevali k hitrejšemu razvoju države. V obdobju hitrih sprememb, ki jih narekujeta zeleni in digitalni prehod, so za Slovenijo ključnega pomena ukrepi v smeri večje odpornosti gospodarstva in družbe, izkoriščanja novih priložnosti ter pospešitve prehoda v visoko produktivno, nizkoogljico in krožno gospodarstvo, s končnim ciljem kakovostnega življenja za vse.

Projekt je skladen s cilji PEKP 21-27, in sicer s ciljno politiko 2 »Bolj zelena, nizkoogljica Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti.«

CILJ: Izboljšanje varstva in ohranjanja narave ter biotske raznovrstnosti in zelene infrastrukture, tudi v mestnem okolju, in zmanjšanje vseh oblik onesnaževanja. Ukrepi za izboljšanje stanja biotske raznovrstnosti v omrežju Natura 2000 in na drugih prednostnih območjih varstva narave so namenjeni prioritetnim Natura 2000 območjem za izboljšanje stanja vrst in habitatnih tipov, v manjšem delu ureditvi z obiskom najbolj obremenjenih delov narave ter vlaganjem v zeleno infrastrukturo v urbanem okolju, Prednostna naloga 3: Zelena preobrazba za podnebno nevtralnost. Specifični cilj RSO2.7. Izboljšanje varstva in ohranjanja narave ter biotske raznovrstnosti in zelene infrastrukture, tudi v mestnem okolju, in zmanjšanje vseh oblik onesnaževanja (ESRR)

ter prav tako

CILJ: Spodbujanje trajnostne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika. Investicije na področju trajnostne urbane mobilnosti bodo pripomogle k dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v dnevni migraciji prebivalstva ter zmanjšanju emisij toplogrednih plinov (TPG). Trajna rešitev za ta izziv je prehod na trajnostno mobilnost z nizkimi emisijami CO₂ in onesnaževal zraka ter z nizko porabo energije s poudarkom na aktivni mobilnosti, zato bodo ukrepi usmerjeni na navedena področja. Hkrati pa bodo ukrepi usmerjeni v povečanje uporabe vozil na alternativne energente. Poleg ukrepov za izboljšanje javnega potniškega prometa z uvajanjem brezemisijevih vozil, je namreč ključno zagotavljanje ustrezne polnilne infrastrukture za alternativne energente za različne vrste vozil. Prednostno bodo sredstva namenjena infrastrukturi za multimodalni potniški promet od vrat do vrat. Hrbtenica sistema mora biti javni potniški promet (JPP), dopolnjuje pa se s kolesarskimi povezavami in infrastrukturo za pešce, s poudarkom na dostopu do postajališč JPP ter s točkami prestopa iz osebnega avtomobila na JPP ali sopotništvo ali ostale aktivne oblike prevoza, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti,

odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in čezmejno mobilnostjo».

4.1.6 Javni razpis MOPE: JR EKP UTM 2025

Javni razpis MOPE JR EKP UTM 2025 je instrument financiranja v okviru Programa evropske kohezijske politike 2021–2027 v Sloveniji, namenjen sofinanciranju naložb občin v obdobju 2023–2029, ki spodbujajo trajnostno mobilnost in prispevajo k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov ter onesnaževal zraka iz prometa. Razpis podpira operacije, ki omejujejo osebni motorni promet in bistveno izboljšujejo infrastrukturo za javni potniški promet (JPP), pešce in kolesarje, pri čemer morajo biti ukrepi praviloma načrtovani v potrjenih lokalnih in/ali regionalnih celostnih prometnih strategijah.

Projekt ureditve obcestnega prostora Kolodvorske poti v Mestni občini Nova Gorica je skladen z namenom in cilji razpisa, saj vzpostavlja varnejše, dostopnejše in zvezne pogoje za aktivno mobilnost ter izboljšuje kakovost javnega prostora v vplivnem območju pomembnih generatorjev poti. Operacija se vsebinsko umešča predvsem v naslednje razpisne ukrepe:

- Ukrep 3: Infrastruktura za pešce (gradnja in/ali rekonstrukcija pločnikov in drugih peš povezav, izboljšanje prečkanj in varnosti pešcev),
- Ukrep 4: Infrastruktura za kolesarje (v obsegu izboljšanja vodenja kolesarjev in dopolnitve manjkajoče signalizacije, kjer je to del projektne rešitve).

CILJ (JR EKP UTM 2025): Podpora razvoju trajnostnih, dostopnih, varnih, zveznih in udobnih prometnih ureditev za dnevno mobilnost prebivalstva

Razpis spodbuja sistematično izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti na lokalni ravni, s ciljem povečanja deleža poti, opravljenih na trajnosten način (t. i. modal split), ter izboljšanja kakovosti življenja. V okviru projekta se to odraža v vzpostavitvi neprekinjene peš povezave, izboljšanih prečkanjih in prometni varnosti ter večji berljivosti in uporabnosti javnega prostora vzdolž Kolodvorske poti.

CILJ: Zmanjšanje negativnih vplivov prometa in podpora podnebni odpornosti infrastrukture

Razpis zahteva, da naložbe prispevajo k zmanjšanju prometnih emisij in k bolj varnim ter privlačnim alternativam avtomobilskim potovanjem, hkrati pa upoštevajo horizontalna načela (vključenost, dostopnost) ter zahteve DNSH in ukrepe za krepitev podnebne odpornosti. Projekt to naslavlja z ukrepi umirjanja prometa, urejanjem zelenih pasov in zasaditev (senčenje, mikroklima, biotska raznovrstnost), uporabo primernih materialov ter z ureditvami, ki izboljšujejo odvodnjavanje/ponikanje in splošno odpornost obcestnega prostora.

CILJ: Izboljšanje prometne varnosti ranljivih udeležencev

Razpis poudarja povečanje varnosti in udobja za pešce in kolesarje. Projekt prispeva k temu z ureditvijo prehodov za pešce, jasnejšo prometno signalizacijo, izvedbo ukrepov za umirjanje prometa ter s prilagoditvami, ki izboljšujejo dostopnost in orientacijo uporabnikov v prostoru.

Takšna opredelitev zagotavlja jasno povezavo med operacijo in razpisnimi cilji ter omogoča neposredno utemeljitev upravičenosti projekta v okviru JR EKP UTM 2025.

Projekt ureditve obcestnega prostora Kolodvorske poti v Mestni občini Nova Gorica zasleduje ukrepe javnega razpisa JR EKP UTM 2025 celovito in celostno, saj vključuje celovito prometno in urbanistično-oblikovalsko ureditev obravnavanih odsekov (ukrep 1) z vzpostavitvijo oziroma bistvenim izboljšanjem površin za pešce in izboljšanjem vodenja kolesarjev, hkrati pa uvaja ukrepe za umirjanje prometa (cona umirjenega prometa 30 km/h, poudarjena prečkanja, ustrezna vertikalna in horizontalna signalizacija) ter s tem prispeva k zmanjšanju potrebe po motoriziranih poteh na kratkih razdaljah in k varnejšemu prometnemu režimu; neposredno naslavlja infrastrukturo za pešce (ukrep 3) z izvedbo nove neprekinjene peš povezave in ureditvijo prehodov ter dostopnosti, elemente kolesarske infrastrukture (ukrep 4) pa z dopolnitvijo manjkajoče kolesarske signalizacije in navezav na obstoječe kolesarske povezave; za povečanje privlačnosti peš infrastrukture se sočasno izvede ozelenitev in zasaditev obcestnih pasov ter ureditev počivališč z urbano opremo, pri čemer se zagotovi, da izvedene rešitve ne povzročajo zožitve profila peš površin (oziroma kolesarskih, kjer so vodene po ločenih površinah), temveč izboljšujejo varnost, udobnost in uporabniško izkušnjo javnega prostora.

4.1.7 Regionalni razvojni program Severne Primorske (Goriške) razvojne regije 2021–2027

Splošni okvir za določitev ciljev in usmeritev regionalne politike v Sloveniji ter pripravo regionalnih razvojnih programov (RRP) določata Strategija razvoja Slovenije 2030 (SRS 2030) in Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS 2050). Regionalni razvojni program Severne Primorske (Goriške) razvojne regije 2021–2027 je strateško-programski dokument na ravni razvojne regije, ki vključuje tudi Mestno občino Nova Gorica, ter opredeljuje ključne razvojne prioritete in ukrepe v obdobju 2021–2027.

Vsebinska izhodišča programiranja v okviru evropske kohezijske politike so usmerjena na pet ciljev:

1. Pametnejša Evropa s spodbujanjem inovativne in pametne gospodarske preobrazbe;
2. Bolj zelena, nizkoogljična Evropa s spodbujanjem prehoda na čisto in pravično energijo, zelene in modre naložbe, krožno gospodarstvo, prilagajanje podnebnim spremembam ter preprečevanje in upravljanje tveganj;
3. Bolj povezana Evropa z izboljšanjem mobilnosti in regionalne povezljivosti;
4. Bolj socialna Evropa za izvajanje evropskega stebra socialnih pravic;
5. Evropa, ki je bližje državljanom, s spodbujanjem trajnostnega in celostnega razvoja mest in lokalnih pobud.

RRP Severne Primorske (Goriške) razvojne regije te usmeritve operacionalizira skozi razvojne prioritete, med katerimi sta za predmetni projekt posebej relevantni:

- Razvojna prioriteta »Zelena regija«, ki usmerja prehod v nizkoogljične in podnebno odporne rešitve ter krepitev zelene infrastrukture in kakovosti prostora;
- Razvojna prioriteta »Povezana regija«, ki poudarja izboljšanje dostopnosti, trajnostne mobilnosti ter povezljivosti in učinkovitosti prometnih sistemov.

Projekt ureditve obcestnega prostora Kolodvorske poti v Mestni občini Nova Gorica je skladen z navedenima prioriteta, saj z ureditvijo varnejših in neprekinjenih peš povezav, izboljšanjem prečkanj, ukrepi umirjanja prometa ter dopolnitvijo prometne opreme in signalizacije prispeva h krepitvi trajnostne mobilnosti in boljši povezanosti območja. Hkrati z ureditvijo in nadgradnjo zelenih površin, zasaditvami ter ukrepi za izboljšanje mikroklima in odpornosti prostora podpira cilje zelene preobrazbe in prilagajanja na podnebne spremembe ter izboljšuje kakovost javnega prostora.

4.2 Celostna prometna strategija Mestne občine Nova Gorica

Mestna občina Nova Gorica je regijsko upravno, izobraževalno in zaposlitveno središče ter pomembna vstopna točka za širše turistično območje. Ob tem se občina sooča z visoko stopnjo motorizacije in z njo povezanimi negativnimi vplivi, zlasti v obliki obremenitev cestnega omrežja, parkirnih površin ter javnega prostora, kar se odraža tudi v kakovosti bivanja, prometni varnosti in okoljskih obremenitvah.

Celostna prometna strategija Mestne občine Nova Gorica (CPS MONG) ugotavlja, da so pogoji za hojo na številnih lokacijah nezadostni, in izpostavlja skoraj 40 problematičnih točk za pešce, med njimi približno 20 na šolskih poteh. Med ključnimi izzivi so prekinjene ali manjkajoče peš povezave, neustrezna prečkanja, neprimerne hitrosti vozil, konflikti zaradi parkiranja na površinah za pešce ter slaba osvetljenost peš povezav. Strategija dodatno izpostavlja pomanjkanje senčenja in elementov, ki povečujejo privlačnost hoje (npr. drevesa, pitniki, usmerjevalne table, zemljevidi), ter pomanjkljivo prilagojenost infrastrukture funkcionalno oviranim osebam (npr. znižani robniki, taktilne oznake, varna in zvezna infrastruktura).

Na področju javnega potniškega prometa CPS MONG poudarja, da je za prehod na trajnostno mobilnost ključna izboljšava kakovosti in privlačnosti JPP ter boljša integracija med prometnimi sistemi. Med izpostavljenimi pomanjkljivostmi so neintegriranost avtobusnega in železniškega sistema (prostorsko in časovno) ter omejene možnosti kombiniranja JPP s kolesarjenjem in parkiranjem koles; hkrati se železniška infrastruktura pojavlja tudi kot dejavnik oteženega peš povezovanja na nekaterih območjih.

CPS MONG ukrepe strukturira v pet temeljnih strateških stebrov: vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja, hoja, kolesarjenje, privlačen javni potniški promet ter optimizacija motoriziranega prometa (zlasti upravljanje parkiranja in umirjanje prometa).

Projekt ureditve obcestnega prostora Kolodvorske poti neposredno sledi usmeritvam CPS MONG, saj vzpostavlja zvezno in varno peš povezavo (približno 700 m) v vplivnem območju železniške postaje, ureja prečkanja in prometno opremo, vključuje ukrepe umirjanja prometa (cona 30 in oblikovani prehodi) ter nadgrajuje kakovost javnega prostora z ozelenitvijo, senčenjem in urbano opremo. S tem projekt naslovno pokriva osrednje izzive CPS na področju hoje, prometne varnosti ranljivih skupin in dostopnosti do vozlišč javnega potniškega prometa.

4.3 Trajnostna urbana strategija Nova Gorica do leta 2030

TUS NG 2030 kot enega ključnih razvojnih poudarkov izpostavlja zmanjševanje ogljičnega odtisa ter vzpostavitev celovitega sistema trajnostne mobilnosti, ki vključuje urejanje prometa z javnim prevozom, kolesarskimi in peš povezavami ter upravljanje prometa v somestju. V okviru

Prednostne usmeritve III: ZELENO IN ZDRAVO MESTO strategija posebej opredeli področni cilj Trajnostna mobilnost in ukrep 3.1 Optimizacija prometa in celovit sistem trajnostne mobilnosti, katerega namen je izboljšati sistem trajnostne mobilnosti v mestu in subcentrih z urejanjem prometnic ter kolesarskimi in peš povezavami.

Projekt na Kolodvorski poti je vsebinsko neposredno umeščen v ta okvir, saj vzpostavlja manjkajoče oziroma neprekinjene peš povezave na severnem odseku in izboljšuje varnost ter uporabniško izkušnjo hoje v vplivnem območju železniške postaje in Trga Evrope. S tem projekt operativno uresničuje usmeritev strategije, ki med prednostnimi aktivnostmi ukrepa 3.1 izrecno navaja nadgradnjo in zaokrožitev omrežja kolesarskih in peš poti ter varen peš in kolesarski prehod med mestom in železniško postajo.

Z vidika merljivih učinkov je pomembno, da TUS pri prednostni usmeritvi Zeleno in zdravo mesto kot ključne kazalnike za področni cilj Trajnostna mobilnost navaja med drugim: razmerje med oblikami prevoza (modal split), dolžino zgrajenih kolesarskih poti in dolžino urejenih pešpoti (v km) ter cilj zmanjšanja emisij CO₂ na območju MONG (v strategiji je navedeno zmanjšanje za 40%).

Projekt k tem kazalnikom neposredno prispeva z izvedbo približno 0,7 km urejene pešpoti (700 m) ter z ukrepi, ki spodbujajo preusmeritev kratkih poti z avtomobila na hojo (boljša zveznost, orientacija, osvetlitev, varnejša prečkanja).

TUS obravnava trajnostno mobilnost tudi širše – kot del urejanja mirujočega prometa, upravljanja mestnega prometa in izboljšanja javnega prostora. V opisu ukrepa 3.1 strategija izpostavlja, da je vzpostavitev celovitega sistema trajnostne mobilnosti in umik avtomobilov iz centra mesta eno prednostnih področij ukrepanja, ob tem pa se navezuje na obstoječe prometne strateške dokumente (vključno s CPS) in cilje dostopnosti za osebe z gibalnimi/senzornimi ovirami.

Projekt to podpira z ukrepi umirjanja prometa (cona 30, oblikovani prehodi, signalizacija) ter z taktilnimi elementi in izboljšano vodenostjo pešcev na ključnih točkah, kar je neposredno skladno s poudarkom na dostopnosti in varnosti ranljivih skupin v javnem prostoru.

V povezavi z območjem ob železnici TUS v razvojnih projektih izpostavlja tudi celostno prenovo Trga Evrope ter varno povezavo za pešce čez železniške tire kot del širšega razvojnega pasu in intermodalnega povezovanja.

Ureditev Kolodvorske poti, ki se navezuje na Trg Evrope, postajo in povezave v tem vplivnem območju, je zato smiselno interpretirati kot komplementaren izvedbeni prispevek k usmeritvam strategije na robu območja železniške infrastrukture (povezljivost, varni dostopi, berljiv javni prostor).

Dodatno je projekt usklajen tudi s Prednostno usmeritvijo IV: POVEZANO IN DOSTOPNO MESTO, kjer so med kazalniki navedeni ukrepi za umiritev in zmanjšanje prometa v mestu, izboljšave povezane z železniško postajo ter orientacijsko/signalizacijsko opremo (npr. nove cestne oznake).

Projekt tukaj prispeva predvsem skozi izvedbo konkretnih lokalnih ukrepov (oblikovani prehodi kot "vstopni elementi" cone 30, izboljšana prometna oprema in orientacija ob poti), kar je

neposredno skladno z merjenjem napredka na ravni "števila ukrepov za umiritev in zmanjšanje prometa".

Nazadnje projekt podpira tudi širši koncept TUS, da se kakovost javnega prostora izboljšuje z večjo vlogo zelenih površin, zmanjševanjem vročinskih obremenitev in z oblikovanjem bolj prijaznega mesta za pešce. Čeprav so te tematike v TUS razporejene po več prednostnih usmeritvah, je ključno, da se v sklopu ciljev nizkoogljičnega, podnebno prilagojenega mesta predvidevajo rešitve, ki izboljšujejo trajnostno rabo prostora in odpornost urbanih sistemov.

Ureditve zelenih površin, senčenja ter usmerjanje padavinske vode v zelene pasove (kjer je predvideno) so zato smiselno predstavljene kot sočasni podnebno-prilagoditveni učinki projekta.

4.4 Spisek strokovnih podlag

Strokovne podlage za izdelavo investicijskega programa so:

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16)
- Zakon o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11 – uradno prečiščeno besedilo, in spremembe)
- Zakon o financiranju občin (Uradni list RS, št. 123/06, 57/08, 36/11, 14/15 – ZUUJFO, 71/17 in 21/18 – popr., 80/20 – ZIUOOPE, 189/20 – ZFRO, 207/21 in 44/22 – ZVO-2)
- Zakon o javnem naročanju (ZJN-3) (Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21 in 10/22)

5 PREDSTAVITEV VARIANT »Z« INVESTICIJO PREDSTAVLJENIH V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE

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

Za investicijo sta v presojo vključeni dve varianti in sicer:

- Varianta »brez investicije«: minimalna varianta ali varianta brez investicije (obstoječe stanje),
- Varianta »z investicijo«: izvedba projekta
 - »Varianta 1a«: izvedba projekta z nepovratnimi sredstvi,
 - »Varianta 1b«: izvedba projekta z lastnimi sredstvi.

5.1 Varianta »brez investicije«:

Če se investicija ne izvede, bo obcestni prostor Kolodvorske poti v Mestni občini Nova Gorica ostal prostorsko in funkcionalno neenotno urejen, pri čemer se bodo ohranile ključne pomanjkljivosti z vidika trajnostne mobilnosti. Peš povezave bodo ostale delno prekinjene oziroma neustrezno urejene, prečkanja bodo ponekod še naprej premalo berljiva in manj varna, konfliktne točke med različnimi uporabniki prostora (pešci, kolesarji, motorni promet ter parkiranje) pa se ne bodo odpravile. Posledično bo kakovost javnega prostora ob Kolodvorski poti ostala nižja, mobilnostne izbire pa bodo še naprej bolj naklonjene uporabi osebnega avtomobila tudi na kratkih razdaljah.

Za prebivalce in uporabnike območja, zlasti za ranljive skupine (otroci, starejši, funkcionalno ovirani), to pomeni ohranjanje prometnih tveganj in slabših pogojev za varno in udobno hojo. Neizvedba ukrepov bo negativno vplivala tudi na dostopnost in uporabniško izkušnjo v vplivnem območju ključnih generatorjev poti, zlasti železniške postaje, Trga Evrope in drugih javnih programov v okolici, kjer se pričakujejo povečani tokovi pešcev.

Negativne posledice bi se pokazale tudi na okoljskem in prostorskem področju. Brez ureditve zelenih pasov, zasaditev in drugih krajinskih ureditev bo prostor manj odporen na podnebne obremenitve (prekomerno segrevanje površin, pomanjkanje senčenja), ostale bodo tudi omejitve pri bolj sonaravnem ravnanju s padavinskimi vodami. Neizkoriščen bo potencial obcestnega prostora za kakovostnejše bivanje, zadrževanje in orientacijo uporabnikov (počivališča, urbana oprema), kar zmanjšuje privlačnost območja in njegovo vlogo v širšem urbanem omrežju javnih prostorov.

Občina bi brez investicije zamudila priložnost za pridobitev nepovratnih sredstev iz javnega razpisa JR EKP UTM 2025, kar pomeni, da bi stroški vzdrževanja in morebitnih prihodnjih posegov padli v celoti na občinski proračun. Prav tako se ne bi izpolnili strateški cilji države in EU glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, trajnostne mobilnosti ter prilagajanja na podnebne spremembe. Z ne izvedbo investicije investitor tudi ne bi dosegal v Občinski celostni prometni strategiji zastavljenih ciljev.

Glede na navedeno varianta »brez« investicije ni mogoča in predstavlja izhodiščno varianto.

5.2 Varianta »z investicijo«:

Izvedba investicijskega projekta bo zagotovila celovito ureditev obcestnega prostora Kolodvorske poti v Mestni občini Nova Gorica, s poudarkom na izboljšanju pogojev za trajnostno mobilnost (predvsem hojo), prometno varnost ter kakovost javnega prostora. Investicija vključuje izvedbo nove neprekinjene peš povezave, ureditev oziroma izboljšanje prečkanj, ukrepe umirjanja prometa in nadgradnjo prometne opreme ter signalizacije, hkrati pa urejanje zelenih površin, zasaditev, mikroambientov in urbane opreme, ki povečujejo bivalno ugodje in podnebno odpornost območja.

S projektom investitor sledi evropskim in slovenskim usmeritvam na področju zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, spodbujanja aktivne mobilnosti ter izboljševanja kakovosti urbanega okolja. Ureditve so načrtovane tako, da ustvarjajo bolj povezano, berljivo in vključujočo peš os med ključnimi točkami v območju (železniška postaja, Trg Evrope, obstoječi programi ob Kolodvorski poti) ter zmanjšujejo konfliktne točke med različnimi udeleženci v prometu.

Ureditve zelenih pasov, gredic in zasaditev prispeva k izboljšanju mikroklimе (senčenje, zmanjševanje toplotnih obremenitev), k večji biotski raznovrstnosti ter k bolj urejenemu in privlačnemu javnemu prostoru. Počivališča z urbano opremo dopolnjujejo funkcionalnost trase in povečujejo kakovost uporabniške izkušnje za prebivalce in obiskovalce. Projekt tako predstavlja varianto, ki ob celoviti izvedbi zagotavlja manjši ogljični odtis (zlasti preko preusmerjanja kratkih poti v hojo), višjo prometno varnost ter višjo kakovost bivanja in uporabe prostora.

Primerjalna analiza stroškov in koristi med variantama:

- V primeru variante brez investicije se identificirane pomanjkljivosti ne odpravijo, cilji investicije niso uresničeni, peš povezave ostanejo neenotne oziroma prekinjene, prometna varnost ranljivih skupin se ne izboljša, prav tako se ne izkoristi potencial prostora za kakovostnejšo zeleno ureditev in podnebno prilagajanje. Občina tudi ne izkoristi možnosti sofinanciranja in bi morebitne nujne ureditve v prihodnje v celoti bremenile občinski proračun. Glede na postavljene cilje in zahteve investitorja ne moremo govoriti o tej varianti kot o izbrani.
- V primeru variante z investicijo občina pridobi urejen, varnejši in bolj dostopen obcestni prostor, ki spodbuja aktivno mobilnost, izboljšuje povezljivost med ključnimi programi v območju, zmanjšuje konfliktne točke v prometu ter nadgrajuje kakovost javnega prostora z zelenimi ureditvami in urbano opremo. Projekt prispeva k doseganju ciljev javnega razpisa JR EKP UTM 2025 ter širših ciljev na področju trajnostne mobilnosti, kakovosti bivanja in podnebne odpornosti. Zaradi teh razlogov se za primerno izbere varianto z investicijo.

V skladu z oceno na podlagi DGD znaša skupna vrednost 1.015.759,53 EUR brez DDV ter 1.239.226,63 EUR z DDV v stalnih cenah ter 1.062.953,28 EUR brez DDV ter 1.296.803,00 EUR z DDV v tekočih cenah. Investicija predstavlja ekonomsko nedeljivo celoto aktivnosti, ki izpolnjujejo natančno določeno tehnično-tehnološko funkcijo. Predmetna investicija je za nadaljnji razvoj območja nujno potrebna. Pomeni izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev, privlačnosti kraja in osnovne pogoje za razvoj različnih dejavnosti.

5.3 Opis optimalne variante

Projekt je smiselno načrtovan po načelih NTR – na naravi temelječe rešitve (NBS):

Projekt vključuje ureditve obcestnega prostora Kolodvorske poti v Mestni občini Nova Gorica, ki bodo pozitivno vplivale na zdravje in dobro počutje ljudi, zmanjševanje izpostavljenosti toplotnim obremenitvam, izboljšanje mikroklimе, krepitev biotske raznovrstnosti ter povečanje kakovosti

javnega prostora. Zasaditve in zeleni pasovi ob cesti predstavljajo naravi bližjo rešitev za senčenje, zadrževanje in ponikanje padavinskih voda ter zmanjševanje negativnih učinkov urbanega segrevanja, hkrati pa prispevajo k bolj prijetni in privlačni izkušnji hoje.

Cilj projekta je ureditev obcestnega prostora Kolodvorske poti tako, da postane varnejša, bolj dostopna in prijetnejša peš povezava ter kakovosten javni prostor za prebivalce in obiskovalce, zlasti v vplivnem območju železniške postaje, Trga Evrope ter drugih pomembnih programov ob Kolodvorski poti.

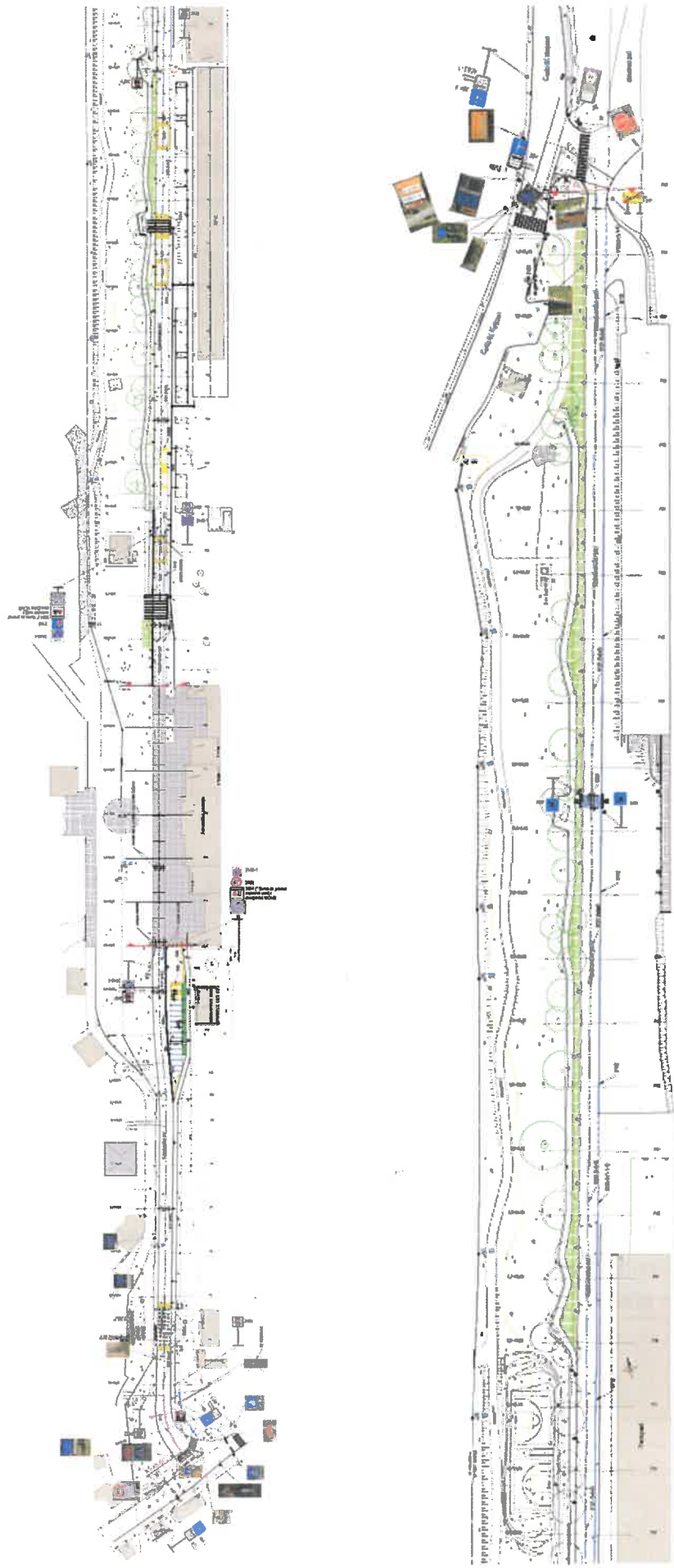
V projekt so vključeni naslednji elementi, skladno z izpostavljenimi družbenimi izzivi in prostorskimi omejitvami obravnavanega območja:

- vzpostavitev neprekinjene in varne peš povezave (enostranska pešpot na zahodni strani Kolodvorske poti na severnem odseku) ter izboljšanje navezav na ključne točke v prostoru;
- izboljšanje prometne varnosti z ureditvijo novih oziroma izboljšanih prehodov za pešce, uporabo kontrastnih materialov na prečkanjih, dopolnitvijo vertikalne in horizontalne signalizacije ter ukrepi umirjanja prometa (cona umirjenega prometa 30 km/h);
- povečanje vključujočnosti prostora z ureditvami, ki izboljšujejo orientacijo in dostopnost uporabnikov (zlasti ranljivih skupin), v obsegu, kot je projektno predvideno na posameznih odsekih;
- ureditev in nadgradnja zelenih površin v obcestnem pasu z zasaditvami (trajnice, grmovnice, drevesa; tudi medonosne in na sušo odporne vrste), ki povečujejo senčenje, izboljšujejo mikroklimo in krepijo biotsko raznovrstnost;
- uporaba naravi bližjih in prepustnih materialov (npr. makadamske površine pešpoti in počivališč) ter izvedba rešitev za bolj sonaravno ravnanje s padavinsko vodo (zadrževanje/ponikanje, kjer je predvideno);
- ureditev počivališč z urbano opremo (klopi, koši in po potrebi druga oprema), ki podpira udobno in varno uporabo prostora, zlasti za starejše ter obiskovalce.

Vsi predvideni posegi so usmerjeni v povečanje varnosti in kakovosti prostora za aktivno mobilnost ter v izboljšanje bivalnega ugodja ob Kolodvorski poti. Projekt daje prednost pešcem z vzpostavitvijo zvezne peš infrastrukture, izboljšanimi prečkanji in umirjenim prometnim režimom, pri čemer se motorni promet organizira skladno z ureditvijo območja in z jasno prometno signalizacijo. Z vidika podnebne odpornosti projekt pomembno prispeva k zmanjševanju učinkov toplotnih otokov in k izboljšanju mikroklimatskih razmer z ozelenitvijo in senčenjem, hkrati pa z izbranimi zasaditvami in materiali zmanjšuje potrebe po intenzivnem vzdrževanju.

Tehnični elementi obnove Kolodvorske poti sledijo obstoječi trasi ceste z upoštevanjem že izvedenih ureditev v območju Trga Evrope in dela Kolodvorske poti na odseku med P19 in P33, ki so bila izvedena v okviru zunanjih ureditev izhoda iz železniškega podhoda, objekta EPIC ter vozišča Kolodvorske poti na tem odseku za potrebe kolesarske dirke Giro d'Italia.

Slika 7: Situacija prometne ureditve



Vir. Kolodvorska pot v Novi Gorici, št. projekta: 11-762/24, izvedbeni načrt, št. načrta: 11-762-0/2/24

Slika 8: Pregledna situacija



5.3.1 Predvidene ureditve

Odsek JUG (P1 – P13)

Projektna rešitev predvideva obnovo obstoječega hodnika z zamenjavo dvignjenega robnika ob vzhodni strani ceste in dograditvijo novega robnika na zahodni strani ceste ter preplastitev celotnega vozišča z novim obrabnim slojem asfalta, brez predhodnega rezkanja obstoječega asfalta (z izjemo območij navezave na obstoječe stanje). Območje posega je omejeno na del ceste od P2+6 m dalje. Na območju razširitve pred železniškim zdravstvenim domom je predvidena ureditev razširjenega območja v označena parkirne površine na vzhodni strani (12 parkirnih mest dimenzije 2,5 x 5,0 m in dve parkirni mesti za invalide dimenzije 4,0 x 5,0). Med parkirnimi mesti in hodnikom za pešce je predviden zeleni pas širine cca 1,80 m, ki se na severni strani zaključuje, tako da je omogočen uvoz ob južni strani postajnega poslopja.

Na razširjenem območju vzhodno od tlakovane mulde (območje parkirnih mest do kontakta s tlakovanim območjem Trga Evropa) se obstoječe asfalte v celoti odstrani, zamenja tamponski sloj v debelini 20 cm in utrdi v predvideni novi asfaltni utrditvi.

Zahodni del površine se uredi kot dvopasovna cesta, širina vozišča pa se iz začetnih 6,0 m zoži na 5,60 m. Med obema površinama je predvidena tlakovana mulda.

Na odseku med P4 in P5 je predvidena izvedba hitrostne ovire v kombinaciji s tlakovanjem prehoda za pešce. Skupna dolžina hitrostne ovire znaša 21,45 m. Tlakovani pasovi se izvedejo s ploščam iz naravnega kamna dimenzij 35/35/9 cm, v posameznem pasu se položita po dve plošči, tako da znaša širina posameznega pasu 0,70 m, med v nizu postavljenimi 10 pasovi pa so 1,0 m asfaltirani pasovi.

Odsek SEVER (P19 – P56)

Na odseku od P19 – P33 + 6,0 m, kjer je asfaltno vozišče urejeno v končno stanje, je predvideno natančno rezanje asfalta, ki je bil položen v širini cca 6,30 m, tako da bo mogoča kontaktna vgradnja robnikov na zahodni strani ceste. Na območju ob objektu SUPER 8 je ob robniku predvidena dograditev tlakovane koritnice širine 0,35 m, ki je na območju prehoda med P20 in P21 prekinjena s pasovi plošč iz naravnega kamna dimenzij 35/35/9 cm. Na dolžini koritnice so že vgrajeni vtočni jaški, ki jim je potrebno višinsko prilagoditi LTŽ rešetke.

Pred objektom SUPER 8 se v nadaljevanju prehoda za pešce, ki je urejen z nizom 9 tlakovanih pasov širine 0,35 m, uredi hodnik za pešce širine 2,0 m v asfaltni izvedbi. Vmesni pas do robnika ob tlakovani koritnici se v širini 1,55 m uredi kot zelenica. Tlakovana koritnica se zaključi pri uvozu na parkirišče severno od objekta SUPER 8 (profil P23).

Od profila P23 dalje je ob zahodnem robu ceste predvidena ureditev pešpoti širine 2,0 m utrjene v pesku. Pešpot je od predvidenega novega dvignjenega betonskega robnika 15/25 na zahodni strani vozišča ločena z vmesnim zelenim pasom, katerega širina se zaradi poteka deloma v lokih vzdolž trase spreminja in znaša od 2 – 5,60 m, deloma pa je ob košarkarskih igriščih med P33 in P38 zeleni pas zaradi pomanjkanja prostora izpuščen. Ob pešpoti so predvidena tudi tri počivališča.

Med profiloma P29 in P30 je predvidena ureditev hitrostne ovire v kombinaciji s prehodom za pešce v dolžini 10,80 m. Prehod za pešce je obeležen s petimi tlakovanimi pasovi širine 0,35 m z vmesnimi asfaltnimi pasovi širine 1,0 m. Utrditev je podaljšana preko pešpoti.

Na odseku od P33 + 6,0 m dalje je predvidena preplastitev obstoječega asfalta z novo obrabno plastjo v debelini 4 cm. Novi dvignjeni betonski robniki se vgradijo na zahodni strani vozišča, obstoječi asfalt pa se do profila P56 zrezka v debelini 4 cm, tako da višinska ureditev po preplastitvi ostane približno na obstoječih višinah.

V načrtu ceste je predvidena ureditev zahodne strani ceste v sledečem obsegu:

- vgradnja betonskih robnikov,
- vgradnja vtočnih jaškov z vtokom pod robnik za odvodnjo z vmesnimi povezovalnimi DKC cevmo DN 250,
- potrebna zemeljska dela in vgradnja spodnjega ustroja pešpoti s finalno obdelavo v finem pesku in polaganjem obojestranskih vkopanih robnikov 8/20 cm,
- humuziranje vseh površin med pešpotjo in voziščem ter površin zahodno od pešpoti

Uredi se zelena površina med Trgom Europa in Super 8, v velikosti 375 m Tako urejena površina bo služila kot povezovalni element med objektom Super 8, Trgom Evrope in območjem ob Kolodvorski poti. Upoštevajo se naravne smeri gibanja pešcev ter hkrati preprečuje nekontrolirano prehajanje čez zelenico. Del površine je namenjen oblikovanju mirnih, urejenih počivališč.

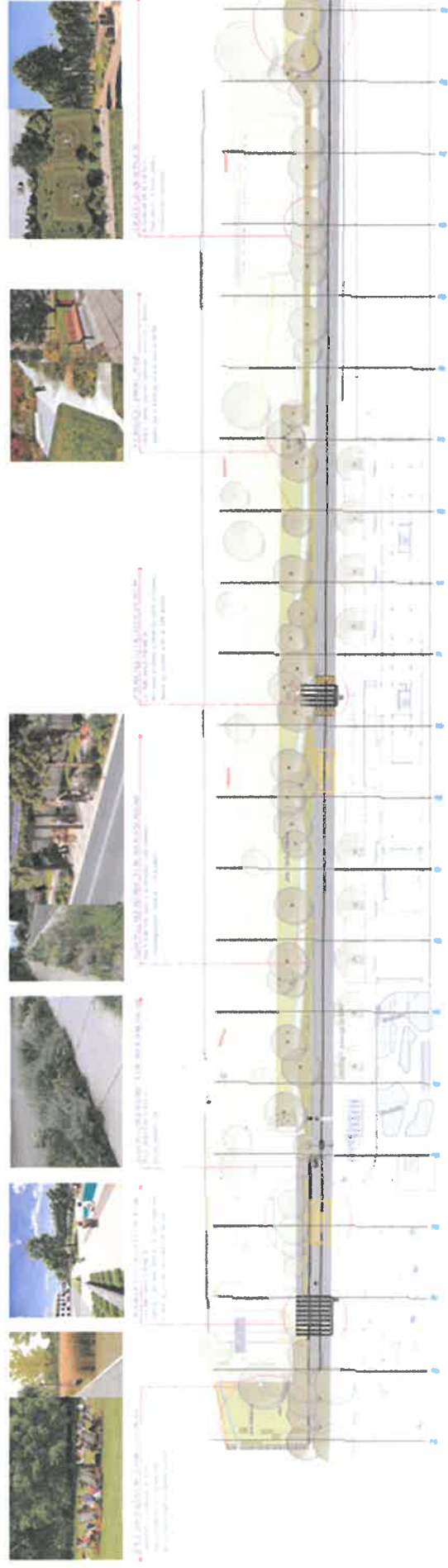
Vzdolž celotne trase ceste Kolodvorska pot je predvidena ureditev zelenih površin. Te so oblikovane trajnostno, z izborom dreves, grmovnic in trajnic, prilagojenih lokalnim razmeram, skromnim rastiščem in dolgotrajnim sušnim obdobjem, značilnim za primorsko podnebje. Zasaditvena struktura je oblikovana v več slojih:

- travno-zeliščni pas z medonosnimi trajnicami in okrasnimi travami,
- grmovni sloj z nižjimi cvetočimi vrstami, odpornimi na sušo,
- posamezna velika drevesa, ki ustvarjajo senčne točke in izboljšujejo mikroklimo.

Poseben poudarek je namenjen medonosnim in za opraševalce privlačnim rastlinam, ki s svojim cvetenjem skozi večji del vegetacijske sezone zagotavljajo prehranske vire za čebele, čmrlje in druge koristne žuželke. Takšna zasaditev povečuje biotsko raznovrstnost in ustvarja povezane ekološke površine vzdolž pešpoti. Ob ekološki vrednosti prostora, taka ureditev izboljšuje udobje pešcev, saj zmanjšuje pregrevanje površin in omogoča večjo izkušnjo sprehajalcev z opazovanjem okolice.

Dolgoročna trajnost upravljanja zelenih površin upošteva načela nizke porabe vode, minimalno vzdrževanje ter dolgo življenjsko dobo zasaditev, ki daje prednost avtohtonim in dobro naturaliziranim tujerodnim rastlinam. Drevnine nimajo invazivnega značaja in so skladne s sezname: Drevesa za prihodnost (<https://www.arboretum.si/arboretum/drevesa-za-prihodnost/>), invazivne rastline (<https://www.gov.si teme/invazivne-tujerodne-vrste-rastlin-in-zivali/#e48353>, https://www.invazivke.si/vrste_seznam.aspx).

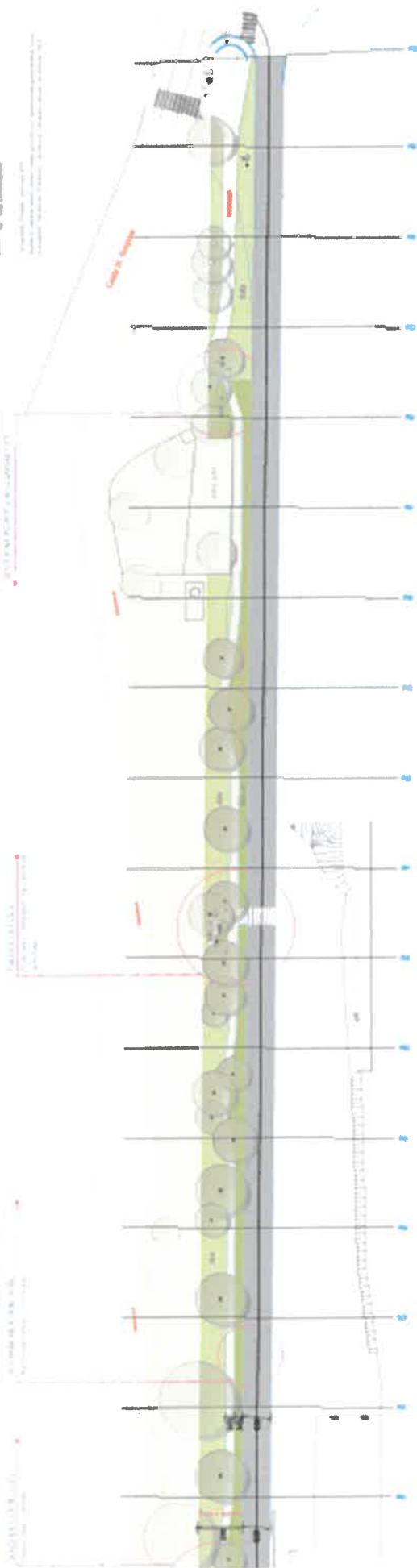
Slika 9: Krajinska uređitvena situacija, sever





1537

1. **Identify the problem**
 2. **Identify the cause**
 3. **Identify the effect**
 4. **Identify the solution**
 5. **Identify the outcome**



5.3.2 Novi evropski Bauhaus

Temeljna tla se izboljša s 30 cm kamnitega nasipnega materiala (zmrzlinško odporen drobljenec 0/100 mm). Navedena voziščna konstrukcija je predvidena na območjih razširitev oziroma plomb.

Hodnik za pešce: Na območju uvozov se vgradi dodatna nosilna plast AC 16 base B70/100 A4 v debelini 5 cm. Temeljna tla se izboljša s 30 cm kamnitega nasipnega materiala (zmrzlinško odporen drobljenec 0/64 mm).

Pešpot: Temeljna tla se izboljša s 30 cm kamnitega nasipnega materiala (zmrzlinško odporen drobljenec 0/64 mm).

Tlakovano muldo in koritnico ter tlakovane pasove na prehodih za pešce se izvede z granitnimi kockami 15/15/15 oziroma ploščami iz naravnega kamna dimenzij 35/37/9 cm, položenimi na plast mikroarmiranega betona C30/37 XF4 v debelini 24 cm, dodana jeklena mikroarmatura dolžine 30 do 50 mm debeline do 0,6 mm, količine najmanj 60 kg/m³ betona ali rebrasta armatura 7 x fi18 mm/1m, vgrajena v zgornji polovici na globini 10 cm; XF4 (OSMO 25) zmrzlinška odpornost betona v prisotnosti talnih soli.

5.3.3 Odvodnjavanje – meteorna kanalizacija

Odsek JUG (P1 – P13)

Na južnem delu Kolodvorske poti poteka kanal, v katerega se stekajo meteorne vode iz vtočnih jaškov z vtokom pod robnik na vzhodni strani ceste oziroma jaškov z LTŽ rešetkami na razširjeni površini pred železniškim zdravstvenim domom.

Sistem odvodnje se v okviru obnove hodnika in preplastitve vozišča ne menja, vtočni jaški, ki se zamenjajo z novimi, se pretežno ohranjajo na obstoječih lokacijah, dodatno pa sta predvidena dva nova vtočna jaška z vtokom pod robnik na obeh straneh hitrostne ovire med P4 in P5 ter dva na tlakovani muldi na razširjeni površini med P9a in P13. Vsi jaški se izvedejo iz bet, cevi Ø50, globine 1,50 m. Iztoki iz jaškov se izvedejo s PVC cevmi DN200, polno obbetonirane. Vezne cevi se na obstoječi kanal priključujejo s PVC fazonskimi kosi na novih lokacijah, na mestih obstoječih priključkov pa se preveri stanje le-teh in nove priključne cevi prilagodi obstoječemu stanju. Novi pokrovi jaškov so premera 500 mm iz duktilne litine, nosilnosti 250 kN, LTŽ rešetke pa dimenzije 400x400 mm in nosilnosti 400 kN.

Odsek SEVER (P19 – P56)

Na odseku od P19 – P23 so že vgrajeni vtočni jaški z LTŽ rešetkami in povezani na sistem meteorne kanalizacije Trga Evropa. Rešetke je potrebno prilagoditi končni ureditvi tlakovane koritnice.

Na odseku od P23 do konca trase je predvidena vgradnja 41 novih vtočnih jaškov z vtokom pod robnik. Jaški se izvedejo s perforiranimi betonskimi cevmi premera 50 cm, globine 1,0 m. V dnu jaška se vgradi plast zrnate kamnine granulacije 4/16 mm, tako da jašek deluje kot ponikovalni. Med jaški je predvidena povezava z drenažnimi cevmi DN 250, tako da celotna mreža jaškov in povezovalnih cevi deluje kot drenažni sistem. Jaški so vzdolž trase razporejeni na razdalji 20 m, od profila P48 dalje pa zaradi minimalnega vzdolžnega nagiba zgoščeni na 10 m.

5.3.4 Komunalni vodi

Na območju posega potekajo sledeči komunalni vodi :

- vodovod,
- mešana kanalizacija,
- odpadna kanalizacija
- elektrika,
- SVTK vod,
- cestna razsvetljava.

Potek vseh komunalnih vodov je razviden iz grafičnih prilog.

V sklopu projektne rešitve je predvidena zakoličba in zavarovanje komunalnih vodov na območju izgradnje ceste in hodnika za pešce, prilagoditev pokrovov obstoječih jaškov na ustrezno višino glede na projektno rešitev.

5.3.5 Vodovod

Odsek JUG (P1 – P13)

Obstoječi vodovod prečka traso ceste med P2 in P3 in iz italijanske strani preide na vzhodno stran Kolodvorske poti in poteka pretežno na odmiku cca 1,50 m od vzhodnega roba vozišča v smeri proti Trgu Evropa.

Po vzhodni strani ceste poteka vodovod neposredno ob robu ceste od P6 + 7,0 m proti Trgu Evropa.

Odsek SEVER (P19 – P56)

Obstoječi vodovod poteka ob zahodnem robu vozišča na odmiku cca 0,5 m od roba ceste iz smeri Trga Evropa do P33, kjer prečka Kolodvorsko pot, pred prečkanjem je izveden odcep v smeri proti košarkarskima igriščema.

5.3.6 Kanalizacija

Odsek JUG (P1 – P13)

Kanalizacija odpadnih voda poteka od profila P3 + 10 m (nadaljevanje proti jugu v smeri mejnega prehoda poteka po zelenici ob meji) po zahodni strani ceste na odmiku cca 1,70 m od zahodnega roba vozišča in se nadaljuje preko Trga Evrope.

Mešani kanal poteka ob vzhodni strani ceste do Trga Evropa. Vanj se stekajo meteorne vode z območja Trga ter meteorne vode južnega dela Kolodvorske poti.

Odsek SEVER (P19 – P56)

Odpadni kanal se iz južnega dela preko Trga Evropa nadaljuje do profila P33. Os kanala je cca 1,90 m oddaljena od zahodnega roba vozišča.

5.3.7 Električna

Z izjemo prečkanja NN voda v P33 na območju predvidenih posegov na Kolodvorski poti ni elektroenergetskih vodov.

5.3.8 SVTK omrežje

Odsek JUG (P1 – P13)

SVTK trasa poteka od kabelskega jaška v P9a preko razširjenega območja Kolodvorske poti pred poslopjem ŽZD in se nadaljuje preko Trga Evrope (prevozni del Trga prečka med P14 in P15), nato pa trasa preide na zahodno stran Kolodvorske poti.

Odsek SEVER (P19 – P56)

Od severnega konca Trga Evropa (P19) se trasa SVTK postopoma približuje zahodnemu robu vozišča, odmik cca 3,0 m v P19 se med P21 in P22 zmanjša na cca 1,0 m. V nadaljevanju se trasa ponovno rahlo odmika od zahodnega roba vozišča, odmik se do profila P40 poveča na cca 2,0 m. Odmik od roba vozišča se do kabelskega jaška med P52 in P53 še nekoliko poveča, od omenjenega kabelskega jaška pa se trasa usmeri diagonalno preko vozišča. Prečkanje vozišča poteka vse do križišča s Cesto IX. korpusa.

Poleg vzdolžnega poteka sta vzdolž trase dve prečkanji, in sicer med P22 in P23 ter v P48.

5.3.9 Cestna razsvetljava

Omrežje cestne razsvetljave je urejeno na južnem odseku (visoki kandelabri so locirani na vzhodni strani ceste). Na severnem delu cestne razsvetljave ni, osvetljena so samo košarkarska igrišča med P34 in P38.

Predvidena je nova ulična razsvetljava, ki bo osvetljevala novo pešpot. Projektna rešitev je obdelana v posebnem načrtu, ki je sestavni del projekta.

5.3.10 Prometna oprema in signalizacija

Prometna ureditev Kolodvorske poti je zasnovana kot območje umirjenega in omejenega javnega motornega prometa, ki zaradi nujnosti dostopa do industrijske cone Solkan in FERSPED-a še vedno ohranja ciljno-izvorni tranzitni promet za vse vrste motornih vozil, ki pa z zaporo Trga Evropa s potopnimi količki strogo omejen.

Z vidika javnega prometa postaja Kolodvorska pot slepa ulica, razdeljena na južni odsek od Erjavčeve ulice do Trga Evropa in severni odsek od potopnih količkov, ki so locirani cca 70 m severno od Trga Evropa, do križišča s Cesto IX. korpusa na skrajnem severu.

Na južnem delu je vzpostavljeno območje omejene hitrosti 30 km/h, ki se preko Trga Evropa nadaljuje kot območje skupnega prometnega prostora, ki se zaključi s potopnimi količki v podaljšku severne fasade objekta SUPER 8. Nadaljevanje Kolodvorske poti do konca objekta EPIC ima ponovno režim omejene hitrosti 30 km/h, v nadaljevanju pa velja splošna omejitev v naselju 50 km/h.

5.3.11 Horizontalna signalizacija

Odsek JUG (P1 – P13)

Talna signalizacija v območju križišča z Erjavčevo ulico se ohranja v celoti, obnovi se le ločilna neprekinjena črta (5111) v dolžini 24 m, ki se nadaljuje z ločilno prekinjeno črto 5121 v rastru 5 – 5 m.

Klančini hitrostne ovire med P4 in P5 se obeležita z rumeno označbo 5335-1.

Parkirna mesta pred poslopjem ŽZD se obeležijo z belo barvo (označba 5356-1), dve parkirni mesti za invalide pa z rumeno barvo (obeležba 5352).

Označba za prepoved ustavljanja in parkiranja (5332) je predvidena na lokacijah uvozov južno in severno od poslopja ŽZD.

Pred potopnima količkoma na južni strani Trga Evropa sta predvideni obojestranski usmerjevalni črti (5321), ki usmerjata vozila v območje enosmernega omejenega prometa preko Trga (odvzem prednosti v smeri proti severu).

Vse navedene označbe se obeleži z enokomponentno/rumeno belo barvo, vključno 250 g/m² posipa z drobcami/kroglicami stekla, strojno, debelina plasti suhe snovi 250µm.

Odsek SEVER (P19 – P56)

Na odseku od P23 – P33 je že obeležena ločilna prekinjena črta 5121 v rastru 5 – 5 – 5. Enaka obeležba je predvidena do konca območja obdelave. Za prehod iz normalne širine vozišča 6,0 m na območje skupnega prometnega prostora je med P22 in P23 (pred potopnima stebričkoma) je predvidena obeležba usmerjevalnih črt 5321, na območje omejene širine vozišča (3,50 m) proti Trgu Evropa pa je predvidena obeležba obojestranske prekinjene robne črte 5122-1 v rastru 1 – 1 – 1. Robna črta črta je predvidena tudi na vzhodni strani vozišča odseku od P33 dalje. Predvidena je robna neprekinjena črta 5112, med P40 in P41 + 10 m in od P54 + 9,9 m dalje pa kot robna prekinjena črta 5122-2 v rastru 1 – 1 – 1 m.

Prehodi za pešce na severnem delu Kolodvorske ceste so trije:

- med P20 in P21 – prehod se nahaja znotraj območja skupnega prometnega prostora in je prehod je obeležen z nizom 9 tlakovanih pasov
 - med P29 in P30 – prehod se izvede v kombinaciji s hitrostno oviro; klančini hitrostne ovire se obeleži z rumeno označbo 5335-1, prehod pa je obeležen z nizom 5 tlakovanih pasov
 - med P46 in P47 – predvidena je klasična oblika – označba 5231, širina prehoda 4,0 m.
- Med P23 in P25 je predvidena obeležba postajališča BUS 5333-2, dolžina postajališča 18,0 m.

5.3.12 Vertikalna signalizacija

Odsek JUG (P1 – P13)

V križišču z Erjavčevo ulico se ohranja obstoječa signalizacija, z izjemo znakov 2310 (konec kolesarske steze ali poti) in 2301-2, ki označuje obvezno smer. Oba znaka se nahajata na koncu površine, po kateri je bil dodatno voden promet kolesarjev. Ta del površine se nameni izključno pešcem.

Na Erjavčevi ulici se obojestransko pred priključkom Kolodvorske poti doda znaka 3204-1 z dopolnilno tablo 4603-1 ("razen za imetnike dovolilnic, pešce in kolesarje"), ki voznike opozarja, da Kolodvorska pot nima izhoda oziroma da gre za slepo ulico.

Na začetku Kolodvorske poti (P2) je predvidena postavitve znaka 2421 – območje omejene hitrosti 30 km/h oziroma na nasprotni strani zahodni strani znaka za konec območja omejene hitrosti 2422.

Z začetkom Trga Evropa (P13) se prične območje skupnega prometnega prostora – predvidena je postavitve znakov 2445-1, 3504 (že postavljeno) in znaka 2105, ki opozarja na prednost vozil iz nasprotne smeri (režim vožnje preko Trga Evropa je zaradi širine namenjene za prevoz 3,50 m urejen enosmerno z odvzemom prednosti v smeri proti severu). Na zahodni strani uvoznega/izvoznega ustja se postavi znaka 2446-1 (konec območja skupnega prometnega prostora) in 2421 – začetek cone 30 km/h.

Odsek SEVER (P19 – P56)

Vertikalna signalizacija pred potopnima količkoma med P22 in P23 je identična signalizaciji na južni strani, z izjemo znaka 2106, ki daje prednost vozilom v smeri proti jugu.

Območje omejene hitrosti se konča/prične med P33 in P34, predvidena je postavitve znakov 2442 na vzhodni in 2421 na zahodni strani vozišča.

Prehod za pešce med P46 in P47 se dodatno obeleži z znakoma 2431.

Med profiloma P54 in P55 stoji na zahodni strani vozišča obstoječi znak 2434 ("Nova Gorica"), glede na stanje je predvidena zamenjava. Na nasprotni strani se postavi novi znak 2435 – konec naselja (trenutno tkega znaka ni).

V križišču s Cesto IX. korpusa se ohranja vsa obstoječa signalizacija, ki se ji iz obeh smeri pred priključkom Kolodvorske poti doda znaka 3204-1 oziroma 3204-2 z dopolnilnima tablama 4603-1 ("razen za imetnike dovolilnic, pešce in kolesarje").

Znaki se postavijo stebričke iz vroče cinkane jeklene cevi.

5.3.13 Taktilne oznake za slepe in slabovidne

Odsek JUG (P1 – P13)

Na južnem odseku taktilne oznake v tej fazi niso predvidene.

Odsek SEVER (P19 – P56)

Na odseku od Trga Evropa (P19) do prehoda za pešce med P29 in P30 je predvideno vzdolžno vodenje z vgradnjo linijskih taktilnih taktilnih označb.

Na križiščih vodilnih linij (v smeri prehoda za pešce v P21, odcep smer EPIC - jug med P25 in P26, smer glavni vhod EPIC (P28) in na koncu vodilne linije – prehod za pešce med P29 in P30) so predvideni razširjeni opozorilni elementi dimenzije 90 x 90 cm iz čepastih betonskih taktilnih plošč, dim. 30/30 cm.

Pred prehodi za pešce je predvidena vgradnja opozorilne taktilne površine širine 60 cm na celotni širini prehoda.

Vse obeležbe so predvidene iz betonskih čepastih oziroma linijskih plošč dimenzije 30/30 cm in se polagajo na predhodno utrjeno podlago - podložni beton, zunanje fuge fugirane s trajnoelastično fugirno maso. Taktilne označbe morajo biti izdelane skladno s SIST 1186, v kontrastni barvi glede na okoliško površino.

5.3.14 EU RAZPIS TRAJNOSTNA MOBILNOST

V projekt je vključen naslednji upravičen namen javnega razpisa:

5.3.14.1 *Ukrep 3: Infrastruktura za pešce*

Projekt neposredno izvaja ukrep 3, saj vključuje gradnjo in/ali rekonstrukcijo peš povezav: izvedbo enostranske pešpoti na zahodni strani Kolodvorske poti na severnem odseku v dolžini približno 700 m (od območja ob objektu Super 8 do križišča Kolodvorska pot – Cesta IX. korpusa). Pešpot je na delu (mimo objekta Super 8) izvedena v asfaltni izvedbi (34 m), v nadaljevanju pa v makadamski izvedbi skladno s projektno rešitvijo. V okviru ukrepa se uredijo tudi navezave na obstoječe dostope ter izboljšajo prečkanja in varnost pešcev na ključnih točkah, vključno z ureditvijo novih oziroma izboljšanih prehodov za pešce (severni odsek: 3 prehodi; južni odsek: nov prehod za varno prečkanje).

Projekt celovite ureditve obcestnega prostora Kolodvorske poti, ki je že izvedena v območju Trga Evrope vključuje prometno in urbanistično-oblikovalsko ureditev obravnavanih odsekov z vzpostavitev novih oziroma bistveno izboljšanih površin za pešce in z ukrepi za prometno varnost ter umirjanje prometa. Na območju je urejena cona umirjenega prometa s hitrostjo 20km/h za vozila, ki imajo na območju dovoljeno občasno prehajanje. V okviru sofinanciranega ukrepa se izvede ureditve prečkanj, ki so zasnovane kot poudarjeni elementi umirjanja (kontrastni materiali, tlakovani pasovi, jasno berljiva signalizacija). Projekt vključuje tudi izboljšanje organizacije obcestnega prostora na konfliktnih mestih (robni pasovi, robniki, razmejitve med prometnimi in peš površinami) ter dopolnitev prometno-tehnične opreme, s čimer se prispeva k zmanjšanju konfliktov in boljši varnosti ranljivih udeležencev.

Na območju so kolesarske povezave že vzpostavljene, projekt pa v okviru ukrepa dopolnjuje in izboljšuje pogoje za kolesarjenje predvsem z dopolnitvijo manjkajoče kolesarske signalizacije, izboljšanim vodenjem kolesarjev in urejanjem konfliktnih točk na obravnavanih odsekih (zlasti v južnem odseku). Ukrepi se izvajajo tako, da se izboljša berljivost prostora in varnost sočasnega poteka peš in kolesarskih tokov ter navezave na obstoječe kolesarsko omrežje.

5.3.15 Skladnost projekta s horizontalnimi načeli

Projekt Ureditev občestnega prostora Kolodvorske poti v mestni občini Nova Gorica je v vseh fazah – od načrtovanja, projektiranja, izvajanja do obratovanja – zasnovan in bo izveden ob spoštovanju horizontalnih načel, kot jih določa 6. člen Uredbe (EU) 2021/1060.

1. Skladnost z načeli spoštovanja temeljnih pravic

Projekt je pripravljen v skladu z Listino EU o temeljnih pravicah in Konvencijo Združenih narodov o pravicah invalidov.

- Ureditve za pešce (neprekinjena peš povezava, izboljšana prečkanja in prometna ureditev) povečujejo varnost in samostojnost gibanja ranljivih skupin (otroci, starejši, funkcionalno ovirani).
- Prometne ureditve z ukrepi umirjanja prometa ter izboljšana berljivost prostora prispevajo k varnemu in vključujočemu javnemu prostoru za vse uporabnike.
- Kjer je projektno predvideno, se izvajajo tudi elementi za izboljšanje dostopnosti in orientacije (npr. taktilni/opozorilni elementi na ključnih točkah), skladno s projektno dokumentacijo.

2. Spodbujanje enakosti moških in žensk

Projekt sledi načelu enakosti spolov in enakih možnosti:

- Izboljšana infrastruktura za hojo in varnejša prometna ureditev sta dostopni in uporabni za vse, ne glede na spol.
- Povečanje varnosti in udobja hoje ter prečkanj koristi vsem uporabnikom, vključno s starši in skrbniki pri vsakodnevni opravi in spremljanju otrok, ter zmanjšuje tveganja pri premikih v urbanem prostoru.
- V procesih priprave in izvedbe projekta se zagotavlja enakopravna obravnava vseh deležnikov.

3. Preprečevanje diskriminacije

Projekt aktivno preprečuje diskriminacijo na podlagi spola, starosti, invalidnosti, etnične pripadnosti, vere ali spolne usmerjenosti:

- Ureditve so zasnovane tako, da izboljšujejo dostopnost in varnost javnega prostora za različne skupine uporabnikov (pešci, funkcionalno ovirani, starejši, otroci, obiskovalci).
- Z jasno signalizacijo, urejenimi prečkanji in umirjenim prometnim režimom se zmanjšujejo prometna tveganja, ki nesorazmerno vplivajo na ranljive skupine.
- Načrtovanje temelji na nediskriminatornem pristopu, ki zagotavlja vključevanje vseh prebivalcev in obiskovalcev pri uporabi javnega prostora.

4. Spodbujanje trajnostnega razvoja

Projekt pomembno prispeva k ciljem trajnostnega razvoja, Pariškega sporazuma in načelu »ne škoduj bistveno«:

- spodbujanje aktivne mobilnosti (predvsem hoje) in izboljšanje povezljivosti zmanjšujeta potrebo po kratkih poteh z osebnim avtomobilom ter s tem prispevata k zmanjševanju emisij in hrupa;
- ozelenitev obcestnega prostora, zasaditve in ureditve zelenih pasov prispevajo k izboljšanju mikroklima, senčenju ter blaženju učinkov toplotnih otokov;
- uporaba naravi bližjih in deloma prepustnih materialov (npr. makadamske površine) ter projektne rešitve za zadrževanje/ponikanje padavinskih voda prispevajo k podnebni odpornosti;
- izbor zasaditev je usmerjen v odporne vrste in večplastne zasaditve, kar zmanjšuje potrebe po vzdrževanju ter povečuje biotsko raznovrstnost

Projekt je usklajen s cilji Agende ZN 2030 in z nacionalnimi ter evropskimi strateškimi dokumenti, ki spodbujajo nizkoogljično družbo, odpornost na podnebne spremembe in trajnostno mobilnost.

Z izvedbo ukrepov projekt v celoti izpolnjuje zahteve glede zagotavljanja skladnosti s horizontalnimi načeli iz 6. člena Uredbe (EU) 2021/1060. To bo potrjeno tudi s podpisano Izjavo o strinjanju in sprejemanju pogojev javnega razpisa.

5.4 Izbor optimalne variante

Tabela 3: Primerjava med variantami

Kriteriji	»Varianta 0«	»Varianta 1a«	»Varianta 1b«
Ogrožanje okolja	<u>negativni vplivi</u> (stanje brez investicije se bo nevarnost večala) -1	<u>pozitivni vplivi</u> (stanje se izboljša) 1	<u>pozitivni vplivi</u> (stanje se izboljša, vendar v daljšem časovnem obdobju) 0,5
Izpolnjevanje predpisov	<u>negativni vplivi</u> (brez investicije se ne upoštevajo smernice in direktive EU) -1	<u>pozitivni vplivi</u> (izpolnjuje vse predpise) 1	<u>pozitivni vplivi</u> (izpolnjuje vse predpise, vendar v daljšem časovnem obdobju) 0,5
Vpliv na prebivalstvo	<u>negativni vplivi</u> (brez investicije za uporabnike ne bo mogoče izboljšanje stanja z vidika ugodja, ne bo se zmanjšal ogljični odtis) -1	<u>pozitivni vplivi</u> (ogroženost se zmanjša) 1	<u>pozitivni vplivi</u> (ogroženost se zmanjša, vendar v daljšem časovnem obdobju) 0,5
Stroški investicije	<u>nevtrarno</u> (ni investicije)	<u>negativni vpliv</u>	<u>negativni vpliv</u>

	0	(potrebna je poraba javnofinančnih sredstev) -1	(potrebna je poraba javnofinančnih sredstev) -1
Možnost realizacije	<u>nevtravno</u> (ni investicije) 0	<u>pozitivni vpliv</u> (predvidena je izvedba s pomočjo nepovratnih sredstev) 1	<u>negativni vpliv</u> (predvidena je izvedba z lastnimi sredstvi, kar pomeni dodatno obremenitev občinskega proračuna in nezmožnost izvedbe drugih zastavljenih projektov) -1
Skupaj	-3	3	-0,5
Rang	3	1	2

6 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

6.1 Opredelitev vrste projekta

Tabela 4: Določitev vrste investicije

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

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

6.2 Metodologija za določitev vrste in vsebine investicijske dokumentacije

Tabela 5: Metodologija za določitev vrste in vsebine investicijske dokumentacije

Kriteriji (mejne vrednosti investicijskega projekta) za določitev vrste dokumenta	Dokument identifikacije investicijskega projekta	Predinvesticijska zasnova	Investicijski program
manj od 300.000 EUR	Ne		
• če je objekt tehnološko zahteven, • če bodo nastale pomembne finančne posledice v času obratovanja in, • če se bo projekt (so)financiral s proračunskimi sredstvi,	Da	Ne	Ne
več od 300.000 in manj od 500.000 EUR	Da	Ne	Ne
več od 500.000 EUR in manj od 2.500.000 EUR	Da	Ne	Da
Več od 2.500.000 EUR	Da	Da	Da

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

Z vidika kriterija »Vrednost projekta« je potrebno za investicijski projekt izdelati dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program.

Tabela 6: Potrebna izdelava investicijske dokumentacije

X	Dokument identifikacije investicijskega projekta
	Predinvesticijska zasnova

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

6.3 Navedba odgovornih oseb

Odgovorna oseba za izdelavo Investicijskega programa:

Martina Magajna

ProSVET, Martina Magajna s.p.

Dilce 40, 6230 Postojna

Odgovorna oseba naročnika:

Župan Samo Turel

MESTNA OBČINA NOVA GORICA

Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica

Odgovorna oseba za pripravo in izvedbo investicijskega projekta:

Marko Mikulin, vodja razvojne pisarne – priprava investicijskega projekta in pridobivanje sofinanciranja

Jernej Kogoj, vodja službe za investicije – izvedba investicijskega projekta

MESTNA OBČINA NOVA GORICA

Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica

6.4 Predvidena organizacija in izvedba projekta

Zaradi zahtevnosti in kompleksnosti projekta bo organizacija za izvedbo projekta sestavljena z več članov, ki bodo vsebinsko pokrivali vse potrebne strukture znanja.

Vodja pri pripravi investicijskega projekta – priprava projektne dokumentacije in zagotovitev pogojev za izvedljivost investicijskega projekta, ki je predmet tega dokumenta, je Marko Mikulin, vodja Razvojne pisarne. Investicijsko dokumentacijo in vlogo za sofinanciranje bo zagotovljena v okviru Razvojne pisarne ob sodelovanju strokovnih sodelavk. Izvedba investicije – zagotovitev izvajalca, strokovnega gradbenega nadzora in izvedbe bo vodena s strani Službe za investicije, ki jo vodi Jernej Kogoj. Sodelovale bodo še: Pravna služba, Služba za javno naročanje, Finančno-računovodska služba in po potrebi drugi sodelavci iz organizacijskih enot.

S strani Razvojne pisarne bo zagotovljena skrb za vzpostavitev interdisciplinarne projektne skupine z namenom:

- zagon projekta, formiranje skupine, ki bo zadolžena za izvajanje aktivnosti v povezavi z investicijo,
- priprava časovnega načrta izvajanja investicije,
- zbiranje ponudb izvajalcev na podlagi popisov del za investicijo,
- vodenje postopka za izbiro izvajalca,
- koordinacija izvajanja projekta in ustrezno ukrepanje v primeru odstopanj,
- ocenjevanje doseženih rezultatov projekta glede na zastavljene cilje,
- razreševanje problemov,
- spremljanje finančnega načrta,
- poročanje v povezavi s sofinancerskimi sredstvi.

V projekt bodo vključeni tudi drugi posamezniki iz občinskih strokovnih služb glede na potrebe oz. pri tistih specifičnih nalogah v projektu, ki jih pokrivajo v okviru svojih rednih delovnih nalog. V projektno skupino bodo po potrebi vključeni tudi drugi zunanji strokovni sodelavci, ki bodo sodelovali pri izvedbi projekta.

V izdelavo projektne dokumentacije bo vključen pooblaščen krajinski arhitekt.

V izdelavo projektne dokumentacije za ozelenjevanje stavb in odprte grajene površine bo vključen pooblaščen arhitekt.

6.5 Način in postopek izbire izvajalcev

Izbiro izvajalcev del bo investitor izvedel po sistemu javnega naročanja v skladu z veljavno javnonaročniško zakonodajo. Ker je projekt ocenjen nad mejno vrednostjo, je glede na upoštevanje veljavne zakonodaje treba izpeljati postopek izvedbe javnega naročila.

6.6 Način končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja ter vzdrževanja

Po zaključku investicijskih del bo izveden kvaliteten pregled, končni obračun ter prevzem oziroma primopredaja objekta.

6.7 Ocena investicijskega projekta po stalnih in tekočih cenah

Ocena stroškov izvedbe temelji na naslednjih osnovah:

- pri izračunu ocenjene vrednosti je bil kot predračunska osnova upoštevana ocena projektanta na podlagi izdelane idejne zasnove,
- za stroške sistema izposoje e-koles vrednost podana v ponudbenem predračunu izbranega ponudnika, podpisnika okvirnega sporazuma,
- za stroške strokovnega nadzora in koordinatorja za varnost in zdravje pri delu so bile upoštevane predvidene vrednosti, glede na izvedbo podobnih projektov na trgu,
- zakonsko določen plačilni rok opravljenih del je 30 dni,
- ker se planira izvedba investicije v roku daljšem od enega leta je izveden preračun iz stalnih v tekoče cene ob upoštevanju povprečne napovedi inflacije povzete po Pomladanski napovedi UMAR-ja, ki znaša za:
 - leto 2026 2,4 %
 - leto 2027 2,2 %
 - ker za leta 2028 in 2029 še ni podane ocene povprečne letne inflacije, smo pri preračunu upoštevali napoved za leto 2027, tj. 2,2 %.

Vse ocenjene vrednosti so izračunane in podane v EUR in so prikazane brez DDV in z DDV (22 %).

6.7.1 Vrednost investicije

Tabela 7: Ocena vrednosti investicije v stalnih cenah, v EUR

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	DDV	Skupaj z DDV
	JAVNA RAZSVETLJAVA			
I.	Gradbena dela	61.508,50	13.531,87	75.040,37
II.	Svetlobna oprema	38.935,00	8.565,70	47.500,70

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	DDV	Skupaj z DDV
III.	Elektro oprema	4.030,00	886,60	4.916,60
IV.	Kabli	17.550,00	3.861,00	21.411,00
V.	Montaža	5.578,44	1.227,26	6.805,70
VI.	Druga dela	14.591,00	3.210,02	17.801,02
VII.	Krmiljenje	9.440,00	2.076,80	11.516,80
	Skupaj javna razsvetljava	151.632,94	33.359,25	184.992,19
	GRADBENA DELA, JUŽNI DEL			
I.	Preddela	26.321,20	5.790,66	32.111,86
II.	Zemeljska dela	23.873,08	5.252,08	29.125,16
III.	Voziščne konstrukcije	115.895,28	25.496,96	141.392,24
IV.	Odvodnjavanje	10.110,00	2.224,20	12.334,20
V.	Oprema cest	2.984,50	656,59	3.641,09
VI.	Tuje storitve	13.860,00	3.049,20	16.909,20
VII.	Nepredvidena dela (10%)	19.304,41	4.246,97	23.551,38
	Skupaj GOI dela, južni del	212.348,46	46.716,66	259.065,12
	GRADBENA DELA, SEVERNI DEL			
I.	Preddela	40.328,85	8.872,35	49.201,20
II.	Zemeljska dela	74.148,19	16.312,60	90.460,79
III.	Voziščne konstrukcije	147.060,57	32.353,32	179.413,89
IV.	Odvodnjavanje	42.824,50	9.421,39	52.245,89
V.	Gradbena in obrtniška dela	5.434,00	1.195,48	6.629,48
VI.	Oprema cest	28.061,36	6.173,50	34.234,86
VII.	Tuje storitve	36.510,00	8.032,20	44.542,20
VIII.	Nepredvidena dela (10%)	37.436,75	8.236,09	45.672,84
	Skupaj GOI dela, južni del	411.804,22	90.596,93	502.401,15
	KRAJINSKA UREDITEV, JUŽNI DEL			
I.	Trajnice	10.018,64	2.204,10	12.222,74
II.	Grmovnice	4.739,10	1.042,60	5.781,70
III.	Drevesa	3.240,00	712,80	3.952,80
IV.	Urbana oprema	1.388,00	305,36	1.693,36
	Skupaj krajinska ureditev, južni del	19.385,74	4.264,86	23.650,60
	KRAJINSKA UREDITEV, SEVERNI DEL			
I.	Trajnice	63.389,41	13.945,67	77.335,08
II.	Grmovnice	23.076,65	5.076,86	28.153,51
III.	Drevesa	32.234,00	7.091,48	39.325,48
IV.	Trata z drevesi	30.047,00	6.610,34	36.657,34
V.	Urbana oprema	13.824,00	3.041,28	16.865,28
VI.	Robniki	2.025,00	445,50	2.470,50
	Skupaj krajinska ureditev, severni del	164.596,06	36.211,13	200.807,19
A.	SKUPAJ GOI DELA	959.767,42	211.148,83	1.170.916,25
I.	<i>Baza cestnih podatkov, števci</i>	<i>3.000,00</i>	<i>660,00</i>	<i>3.660,00</i>
II.	<i>Projektantski nadzor</i>	<i>9.199,09</i>	<i>2.023,80</i>	<i>11.222,89</i>

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	DDV	Skupaj z DDV
III.	Projektna dokumentacija, PID	3.000,00	660,00	3.660,00
IV.	Strokovni nadzor	28.793,02	6.334,46	35.127,48
V.	Informiranje in obveščanje javnosti	2.500,00	550,00	3.050,00
VI.	Investicijska dokumentacija	4.500,00	990,00	5.490,00
VII.	Šestmesečni stroški vzdrževanja	3.600,00	792,00	4.392,00
B.	SKUPAJ OSTALI STROŠKI	54.592,11	12.010,26	66.602,37
	SKUPAJ brez DDV	1.014.359,53	223.159,10	1.237.518,63
	Davek na dodano vrednost - 22%	223.159,10	223.159,10	
	Skupaj z davkom	1.237.518,63		1.237.518,63

Skupni stroški s pripadajočim davkom na dodano vrednost znašajo 1.237.518,63 EUR, v stalnih cenah.

Tabela 8: Ocena vrednosti investicije v tekočih cenah, v EUR

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	DDV	Skupaj z DDV
	JAVNA RAZSVETLJAVA			
I.	Gradbena dela	64.370,37	14.161,49	78.531,86
II.	Svetlobna oprema	40.746,57	8.964,25	49.710,82
III.	Elektro oprema	4.217,51	927,85	5.145,36
IV.	Kabli	18.366,57	4.040,64	22.407,21
V.	Montaža	5.837,99	1.284,36	7.122,35
VI.	Druga dela	15.269,89	3.359,38	18.629,27
VII.	Krmiljenje	9.879,22	2.173,43	12.052,65
	Skupaj javna razsvetljava	158.688,12	34.911,40	193.599,52
	GRADBENA DELA, JUŽNI DEL			
I.	Pred dela	27.545,87	6.060,09	33.605,96
II.	Zemeljska dela	24.983,84	5.496,45	30.480,29
III.	Voziščne konstrukcije	121.287,65	26.683,28	147.970,93
IV.	Odvodnjavanje	10.580,40	2.327,69	12.908,09
V.	Oprema cest	3.123,36	687,14	3.810,50
VI.	Tuje storitve	14.504,88	3.191,07	17.695,95
VII.	Nepredvidena dela (10%)	20.202,61	4.444,57	24.647,18
	Skupaj GOI dela, južni del	222.228,61	48.890,29	271.118,90
	GRADBENA DELA, SEVERNI DEL			
I.	Pred dela	42.205,27	9.285,16	51.490,43
II.	Zemeljska dela	77.598,16	17.071,60	94.669,76
III.	Voziščne konstrukcije	153.903,00	33.858,66	187.761,66
IV.	Odvodnjavanje	44.817,04	9.859,75	54.676,79
V.	Gradbena in obrtniška dela	5.686,83	1.251,10	6.937,93
VI.	Oprema cest	29.367,00	6.460,74	35.827,74
VII.	Tuje storitve	38.208,74	8.405,92	46.614,66
VIII.	Nepredvidena dela (10%)	39.178,61	8.619,29	47.797,90

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	DDV	Skupaj z DDV
	Skupaj GOI dela, južni del	430.964,65	94.812,22	525.776,87
	KRAJINSKA UREDITEV, JUŽNI DEL			
I.	Trajnice	10.484,79	2.306,65	12.791,44
II.	Grmovnice	4.959,60	1.091,11	6.050,71
III.	Drevesa	3.390,75	745,97	4.136,72
IV.	Urbana oprema	1.452,58	319,57	1.772,15
	Skupaj krajinska ureditev, južni del	20.287,72	4.463,30	24.751,02
	KRAJINSKA UREDITEV, SEVERNI DEL			
I.	Trajnice	66.338,79	14.594,53	80.933,32
II.	Grmovnice	24.150,36	5.313,08	29.463,44
III.	Drevesa	33.733,78	7.421,43	41.155,21
IV.	Trata z drevesi	31.445,03	6.917,91	38.362,94
V.	Urbana oprema	14.467,20	3.182,78	17.649,98
VI.	Robniki	2.119,22	466,23	2.585,45
	Skupaj krajinska ureditev, severni del	172.254,39	37.895,96	210.150,35
A.	SKUPAJ GOI DELA	1.004.423,48	220.973,17	1.225.396,65
I.	<i>Baza cestnih podatkov, števci</i>	3.139,58	690,71	3.830,29
II.	<i>Projektantski nadzor</i>	9.627,11	2.117,96	11.745,07
III.	<i>Projektna dokumentacija, PID</i>	3.139,58	690,71	3.830,29
IV.	<i>Strokovni nadzor</i>	30.132,70	6.629,19	36.761,89
V.	<i>Informiranje in obveščanje javnosti</i>	2.673,88	588,25	3.262,13
VI.	<i>Investicijska dokumentacija</i>	4.608,00	1.013,76	5.621,76
VII.	<i>Šestmesečni stroški vzdrževanja</i>	3.808,94	837,97	4.646,91
B.	SKUPAJ OSTALI STROŠKI	57.129,79	12.568,55	71.406,35
	SKUPAJ brez DDV	1.061.553,27	233.541,72	1.295.094,99
	Davek na dodano vrednost - 22%	233.541,72	233.541,72	
	Skupaj z davkom	1.295.094,99		1.295.094,99

Skupni stroški s pripadajočim davkom na dodano vrednost znašajo 1.295.094,99 EUR, v tekočih cenah.

6.7.2 Vrednost projekta ločeno na upravičene in neupravičene stroške

Z delom projekta, ki se nanaša na trajnostno mobilnost, bo investitor kandidiral za pridobitev nepovratnih sredstev z naslova Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (EKP UTM 2025). Mestna občina z izvedbo peš povezave zaključuje večletni cikel urejanja območja ob nekdanji meji z Republiko Italijo in železniški postaji, ki je bilo v letu 2025 osrednje prizorišče Evropske prestolnice kulture 2025.

V okviru javnega razpisa so predmet sofinanciranja lahko naložbe v okviru naslednjih upravičenih namenov:

Ukrep 1: Celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti

V okviru naložb v celovito preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti (ukrep 1) predstavlja upravičen namen celovita (prometna in urbanistično-oblikovalska) rekonstrukcija ulic in cest z vzpostavitvijo novih površin oz. bistvenim izboljšanjem obstoječih površin za pešce in/ali kolesarje, vključno z izvedbo ukrepov za varnost, udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce (kot npr. ozelenitev/zasaditev površin, vodni elementi), brez zožitev profila za pešce (ali kolesarje, če so vodeni po ločeni površini) ter sočasna izvedba ukrepov za bistveno zmanjšanje količine motoriziranega prometa in njegovo umiritev.

V okviru upravičenega namena za ukrep 1 so možne vrste naložb naslednje:

- rekonstrukcija večpasovne ceste (zmanjšanje števila voznih pasov za motoriziran promet in zoženje širine vozišča na minimum, obvezna uvedba rumenih pasov za JPP in največ enega pasu v vsako smer za ostala motorna vozila, brez ločenih razvrstilnih pasov v križiščih);
- rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum;
- rekonstrukcija dvosmerne ceste v enosmerno, enopasovno;
- rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje;
- vzpostavitev območja umirjenega prometa;
- vzpostavitev kolesarske ulice/ceste;
- uvedba skupnega prometnega prostora.

Ukrep 2: Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)

V okviru naložb v ureditev namenskih površin za JPP (ukrep 2) predstavlja upravičen namen gradnja in/ali rekonstrukcija avtobusnih postajališč ter avtobusnih postaj skladno z drugim odstavkom 45. člena Zakona o cestah (ZCes-2). Namen ukrepa je zagotoviti varne, udobne in dostopne površine za uporabnike javnega potniškega prometa ter s tem spodbuditi večjo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti in zmanjšanje odvisnosti od osebne motorne prometa.

V okviru upravičenega namena za ukrep 2 so možne vrste naložb naslednje:

- gradnja novih avtobusnih postajališč,
- rekonstrukcija obstoječih avtobusnih postajališč z izboljšanjem varnosti, dostopnosti in udobja,
- gradnja novih avtobusnih postaj,
- rekonstrukcija obstoječih avtobusnih postaj z vključevanjem sodobnih standardov za potnike, vključno z dostopnostjo za gibalno ovirane osebe,
- ureditev spremljajoče infrastrukture, ki omogoča lažji dostop do postajališč in postaj (pločniki, kolesarnice, razsvetljava, informacijski sistemi).

Ukrep 3: Infrastruktura za pešce

V okviru naložb v infrastrukturo za pešce (ukrep 3) predstavlja upravičen namen gradnja in/ali rekonstrukcija pločnikov in ostalih peš povezav, ki zagotavljajo varno, neprekinjeno, udobno in dostopno gibanje pešcev. Namen ukrepa je povečati delež poti, opravljenih peš, izboljšati prometno varnost ranljivih skupin (otroci, starejši, funkcionalno ovirani) ter okrepiti povezljivost med ključnimi točkami v naselju oziroma občini, hkrati pa prispevati k zmanjšanju emisij in hrupa zaradi preusmeritve dela kratkih poti iz osebne avtomobila v aktivne oblike mobilnosti.

V okviru upravičenega namena za ukrep 3 so možne vrste naložb naslednje:

- gradnja novih pločnikov in pešpoti ter drugih površin za pešce;
- rekonstrukcija oziroma sanacija obstoječih pločnikov in peš povezav (npr. razširitve,

izboljšanje kvalitete hodne površine, odprava ozkih grl in prekinitev);

- ureditev varnih prečkanj in navezav (npr. prehodi za pešce, dvignjena prečkanja, znižani robniki, oblikovne rešitve za povečanje berljivosti in varnosti);
- izvedba ukrepov za izboljšanje dostopnosti in vključujoče rabe (npr. taktilni/opozorilni elementi, prilagoditve za funkcionalno ovirane, urejena orientacija);
- izvedba spremljajoče infrastrukture za varno in privlačno uporabo peš povezav (npr. javna razsvetljava, urbana oprema, počivališča, ozelenitev, usmerjevalna signalizacija).

Ukrep 4: Infrastruktura za kolesarje

V okviru naložb v infrastrukturo za kolesarje (ukrep 4) predstavljajo upravičen namen naslednje aktivnosti:

- gradnja/rekonstrukcija kolesarskih povezav;
- postavitve varnih kolesarnic, nadstrešnic in stojal za parkiranje koles;
- postavitve/nadgradnje postaj sistema izposoje javnih koles.

V okviru zgoraj navedenih ukrepov lahko vlagatelj kot podporni ukrep vključi tudi naložbo v digitalizacijo na področju prometa, s katero spodbuja oz. podpira namen naložbe v okviru ukrepa ali ukrepov, pri čemer priznani upravičeni stroški za digitalizacijo ne smejo preseči 20 % priznanih upravičenih stroškov operacije in ne smejo znašati več kot 50.000,00 EUR. Podporni ukrep digitalizacije se lahko izvaja tudi na drugem območju/območjih v občini izven lokacije naložbe, vendar mora biti vsebinsko povezan z osnovno naložbo. V okviru podpornega ukrepa digitalizacije so možne vrste naložb naslednje:

- digitalizacija prometne infrastrukture, ki je potrebna za učinkovito upravljanje prometa (izdelava evidence parkirnih mest na ozemlju občine in vpis v nacionalno parkirno platformo SiPark, popis in vpis kolesarske in peš infrastrukture v Banko cestnih podatkov (v nadaljnjem besedilu: BCP));
- digitalizacija upravljanja, optimizacije in vodenja prometa ali statističnega spremljanja prometa na lokalni ravni (npr. odštevalniki časa čakanja na zeleno luč za trajnostne oblike mobilnosti, semaforizacija prehodov in krmiljenje semaforjev, ki daje prednost JPP, kolesarjem in/ali pešcem, (npr. na podlagi senzorjev, GPS sledenja), števci prometa, ki razločujejo posamezne trajnostne oblike mobilnosti za spremljanje strukture prometnih načinov, števci kolesarjev, ipd.);
- uvedba aplikacij za prometne storitve za končne uporabnike.

Posamezna vloga lahko vključuje enega ali več istih ali različnih zgoraj navedenih ukrepov (ukrepi od 1 do 4). V okviru javnega razpisa se spodbujajo čim bolj celovite operacije, ki vključujejo več kot eno vrsto ukrepov.

Sofinanciranje operacij se zagotavlja s sredstvi evropske kohezijske politike iz Kohezijskega sklada, načrtovanih v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«.

Sredstva evropske kohezijske politike se po tem javnem razpisu dodeljujejo kot nepovratna sredstva, pri čemer se uveljavljanje upravičenih stroškov izvaja po dejanskih stroških.

Predmet sofinanciranja so operacije, katerih skupni priznani upravičeni stroški znašajo najmanj 125.000 EUR in največ 2.500.000 EUR.

S sredstvi Kohezijskega sklada se priznani upravičeni stroški operacije sofinancirajo v višini največ do 80 % priznanih upravičenih stroškov operacije glede na omejitve tega javnega razpisa (od tega 85 % iz EU dela in 15 % slovenske udeležbe).

V primeru, da se na ravni operacije po njenem zaključku pričakuje ustvarjanje prihodkov in jih je mogoče objektivno oceniti, je treba izračunati stopnjo finančne vrzeli operacije. Operacija, ki ustvarja prihodek, je vsaka operacija, ki ustvarja »neto prihodek« po njenem zaključku. Za izračun finančne vrzeli in določitev najvišjega zneska sofinanciranja so relevantni neto prihodki, ki se določijo, kot razlika med prihodki in stroški, pri čemer se upošteva referenčno obdobje, ustrezno za sektor ali podsektor, ki se nanaša na operacijo. V primeru, da finančna vrzel izkazuje upravičenost do nižje ravni pomoči EU, kot to določa javni razpis, se za določitev zneska sofinanciranja upošteva stopnja sofinanciranja iz izračuna finančne vrzeli.

S sklepom o dodelitvi sredstev se dodeli maksimalna višina sredstev sofinanciranja na podlagi dokumentacije, predložene v vlogi in preliminarne pregleda upravičenosti stroškov. Dokončna višina dodeljenih sredstev sofinanciranja se določi v okviru administrativnega preverjanja upravičenosti stroškov glede na izkazane in dokazane upravičene stroške v zahtevkih za izplačilo.

Sredstva za vse neupravičene stroške in upravičene stroške, ki niso sofinancirani s sredstvi evropske kohezijske politike, mora v celoti zagotoviti upravičenec z lastnimi in/ali drugimi viri.

Dvojno uveljavljanje stroškov in izdatkov, ki so že bili povrnjeni iz katerega koli drugega javnega vira, ni dovoljeno. V tem primeru bo zahtevano vračilo že izplačanega zneska sofinanciranja.

Upravičeni stroški so:

1. Gradnja in infrastrukturni posegi
 - o stroški izvedbe gradenj, adaptacij, rekonstrukcij ulic in pripadajoče opreme (npr. urban inženiring, tlakovanje, zeleni elementi, redna oprema, nadstreški)
2. Nabava in montaža opreme
 - o vključno z merilci hitrosti, števci kolesarjev, urbano opremo, elementi za JPP, kolesarnice ipd.
3. Projektna in investicijska dokumentacija
 - o ob izdelavi skladno z UEM (DIIP, PZI, IP)
4. Stroški nadzora in investicijskega inženiringa
 - o vključujejo strokovni nadzor projekta
5. Stroški rekonstrukcije komunalne infrastrukture
 - o npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje ipd., vendar največ do 50 % priznanih upravičenih stroškov znotraj projekta (brez komunalne infrastrukture)
6. Digitalizacija in upravljanje mobilnosti
 - o rešitve za upravljanje parkiranja motornih vozil – le kot del celovite trajnostne strategije, do največ 20 % priznanih stroškov operacije in ne več kot 50.000 EUR

Tabela 9: Ocena vrednosti investicije glede na upravičenost v stalnih cenah, v EUR

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
	JAVNA RAZSVETLJAVA			
I.	Gradbena dela	61.508,50	61.508,50	0,00
II.	Svetlobna oprema	38.935,00	38.935,00	0,00
III.	Elektro oprema	4.030,00	4.030,00	0,00
IV.	Kabli	17.550,00	17.550,00	0,00
V.	Montaža	5.578,44	5.578,44	0,00
VI.	Druga dela	14.591,00	14.591,00	0,00
VII.	Krmiljenje	9.440,00	9.440,00	0,00
	Skupaj javna razsvetljava	151.632,94	151.632,94	0,00
	GRADBENA DELA, JUŽNI DEL			
I.	Preddela	26.321,20	13.743,93	12.577,27
II.	Zemeljska dela	23.873,08	9.768,11	14.104,96
III.	Voziščne konstrukcije	115.895,28	30.485,46	85.409,82
IV.	Odvodnjavanje	10.110,00	5.010,00	5.100,00
V.	Oprema cest	2.984,50	1.120,00	1.864,50
VI.	Tuje storitve	13.860,00	4.366,67	9.493,33
VII.	Nepredvidena dela (10%)	19.304,41	6.449,42	12.854,99
	Skupaj GOI dela, južni del	212.348,46	70.943,59	141.404,87
	GRADBENA DELA, SEVERNI DEL			
I.	Preddela	40.328,85	18.225,85	22.103,00
II.	Zemeljska dela	74.148,19	74.148,19	0,00
III.	Voziščne konstrukcije	147.060,57	83.108,37	63.952,20
IV.	Odvodnjavanje	42.824,50	42.824,50	0,00
V.	Gradbena in obrtniška dela	5.434,00	5.434,00	0,00
VI.	Oprema cest	28.061,36	21.437,28	6.624,08
VII.	Tuje storitve	36.510,00	31.935,00	4.575,00
VIII.	Nepredvidena dela (10%)	37.436,75	27.711,32	9.725,43
	Skupaj GOI dela, južni del	411.804,22	304.824,51	106.979,71
	KRAJINSKA UREDITEV, JUŽNI DEL			
I.	Trajnice	10.018,64	5.850,40	4.168,24
II.	Grmovnice	4.739,10	4.739,10	0,00
III.	Drevesa	3.240,00	0,00	3.240,00
IV.	Urbana oprema	1.388,00	1.388,00	0,00
	Skupaj krajinska ureditev, južni del	19.385,74	11.977,50	7.408,24
	KRAJINSKA UREDITEV, SEVERNI DEL			
I.	Trajnice	63.389,41	63.389,41	0,00
II.	Grmovnice	23.076,65	23.076,65	0,00
III.	Drevesa	32.234,00	32.234,00	0,00
IV.	Trata z drevesi	30.047,00	30.047,00	0,00
V.	Urbana oprema	13.824,00	13.824,00	0,00
VI.	Robniki	2.025,00	2.025,00	0,00

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
	Skupaj krajinska ureditev, severni del	164.596,06	164.596,06	0,00
A.	SKUPAJ GOI DELA	959.767,42	703.974,60	255.792,82
I.	<i>Baza cestnih podatkov, števci</i>	3.000,00	3.000,00	0,00
II.	<i>Projektantski nadzor</i>	9.199,09	9.199,09	0,00
III.	<i>Projektna dokumentacija, PID</i>	3.000,00	3.000,00	0,00
IV.	<i>Strokovni nadzor</i>	28.793,02	28.793,02	0,00
V.	<i>Informiranje in obveščanje javnosti</i>	2.500,00	2.500,00	0,00
VI.	<i>Investicijska dokumentacija</i>	4.500,00	4.500,00	0,00
VII.	<i>Šestmesečni stroški vzdrževanja</i>	3.600,00	0,00	3.600,00
B.	SKUPAJ OSTALI STROŠKI	54.592,11	50.992,11	3.600,00
	SKUPAJ brez DDV	1.014.359,53	754.966,71	259.392,82
	Davek na dodano vrednost - 22%	223.159,10	166.092,68	57.066,42
	Skupaj z davkom	1.237.518,63	921.059,39	316.459,24

Tabela 10: Ocena vrednosti investicije glede na upravičenost v tekočih cenah, v EUR

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
	JAVNA RAZSVETLJAVA			
I.	Gradbena dela	64.370,37	64.370,37	0,00
II.	Svetlobna oprema	40.746,57	40.746,57	0,00
III.	Elektro oprema	4.217,51	4.217,51	0,00
IV.	Kabli	18.366,57	18.366,57	0,00
V.	Montaža	5.837,99	5.837,99	0,00
VI.	Druga dela	15.269,89	15.269,89	0,00
VII.	Krmiljenje	9.879,22	9.879,22	0,00
	Skupaj javna razsvetljava	158.688,12	158.688,12	0,00
	GRADBENA DELA, JUŽNI DEL			
I.	Pred dela	27.545,87	14.383,41	13.162,46
II.	Zemeljska dela	24.983,84	10.222,60	14.761,24
III.	Voziščne konstrukcije	121.287,65	31.903,88	89.383,77
IV.	Odvodnjavanje	10.580,40	5.243,11	5.337,29
V.	Oprema cest	3.123,36	1.172,11	1.951,25
VI.	Tuje storitve	14.504,88	4.569,84	9.935,04
VII.	Nepredvidena dela (10%)	20.202,61	6.749,50	13.453,11
	Skupaj GOI dela, južni del	222.228,61	74.244,45	147.984,16
	GRADBENA DELA, SEVERNI DEL			
I.	Pred dela	42.205,27	19.073,86	23.131,41
II.	Zemeljska dela	77.598,16	77.598,16	0,00
III.	Voziščne konstrukcije	153.903,00	86.975,23	66.927,77
IV.	Odvodnjavanje	44.817,04	44.817,04	0,00
V.	Gradbena in obrtniška dela	5.686,83	5.686,83	0,00
VI.	Oprema cest	29.367,00	22.434,71	6.932,29

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
VII.	Tuje storitve	38.208,74	33.420,87	4.787,87
VIII.	Nepredvidena dela (10%)	39.178,61	29.000,67	10.177,93
	Skupaj GOI dela, južni del	430.964,65	319.007,38	111.957,26
	KRAJINSKA UREDITEV, JUŽNI DEL			
I.	Trajnice	10.484,79	6.122,61	4.362,18
II.	Grmovnice	4.959,60	4.959,60	0,00
III.	Drevesa	3.390,75	0,00	3.390,75
IV.	Urbana oprema	1.452,58	1.452,58	0,00
	Skupaj krajinska ureditev, južni del	20.287,72	12.534,79	7.752,93
	KRAJINSKA UREDITEV, SEVERNI DEL			
I.	Trajnice	66.338,79	66.338,79	0,00
II.	Grmovnice	24.150,36	24.150,36	0,00
III.	Drevesa	33.733,78	33.733,78	0,00
IV.	Trata z drevesi	31.445,03	31.445,03	0,00
V.	Urbana oprema	14.467,20	14.467,20	0,00
VI.	Robniki	2.119,22	2.119,22	0,00
	Skupaj krajinska ureditev, severni del	172.254,39	172.254,39	0,00
A.	SKUPAJ GOI DELA	1.004.423,48	736.729,13	267.694,35
I.	<i>Baza cestnih podatkov, števci</i>	3.139,58	3.139,58	0,00
II.	<i>Projektantski nadzor</i>	9.627,11	9.627,11	0,00
III.	<i>Projektna dokumentacija, PID</i>	3.139,58	3.139,58	0,00
IV.	<i>Strokovni nadzor</i>	30.132,70	30.132,70	0,00
V.	<i>Informiranje in obveščanje javnosti</i>	2.673,88	2.673,88	0,00
VI.	<i>Investicijska dokumentacija</i>	4.608,00	4.608,00	0,00
VII.	<i>Šestmesečni stroški vzdrževanja</i>	3.808,94	0,00	3.808,94
B.	SKUPAJ OSTALI STROŠKI	57.129,79	53.320,85	3.808,94
	SKUPAJ brez DDV	1.061.553,27	790.049,98	271.503,29
	Davek na dodano vrednost - 22%	233.541,72	173.811,00	59.730,72
	Skupaj z davkom	1.295.094,99	963.860,98	331.234,01

7 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

7.1 Strokovne podlage

Vsebina Dokumenta identifikacije investicijskega projekta je skladna z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

Vsebina projekta je bila določena na podlagi primerljivih projektov ter na podlagi naslednjih strokovnih podlag:

- Tehnično poročilo Kolodvorska pot v Novi Gorici, št. projekta: 11-762/24, izvedbeni načrt, št. načrta: 11-762-0/2/24, Igor Žugič, univ. dipl.inž.gradb., Ljubljana, november 2025
- KRAJINSKA ARHITEKTURA UREDITVENA IN ZASADITVENA SITUACIJA Kolodvorska pot v Novi Gorici, št. projekta: 11-762/24, načrt krajinske arhitekture, št. načrta: 11-762/24-3/2025, GIRI d.o.o., Lavričeva 9, 1000 Ljubljana, Andreja Baškovč, univ. dipl. inž. kraj. arh. ZAPS 1070 PKA PPN, Benchmarked d.o.o. Orjana Velikonja Grbac, V.O.I. d.o.o., Igor Žugič, univ. dipl. inž. gradb. G-0692, Giri d.o.o, Ljubljana, november 2025

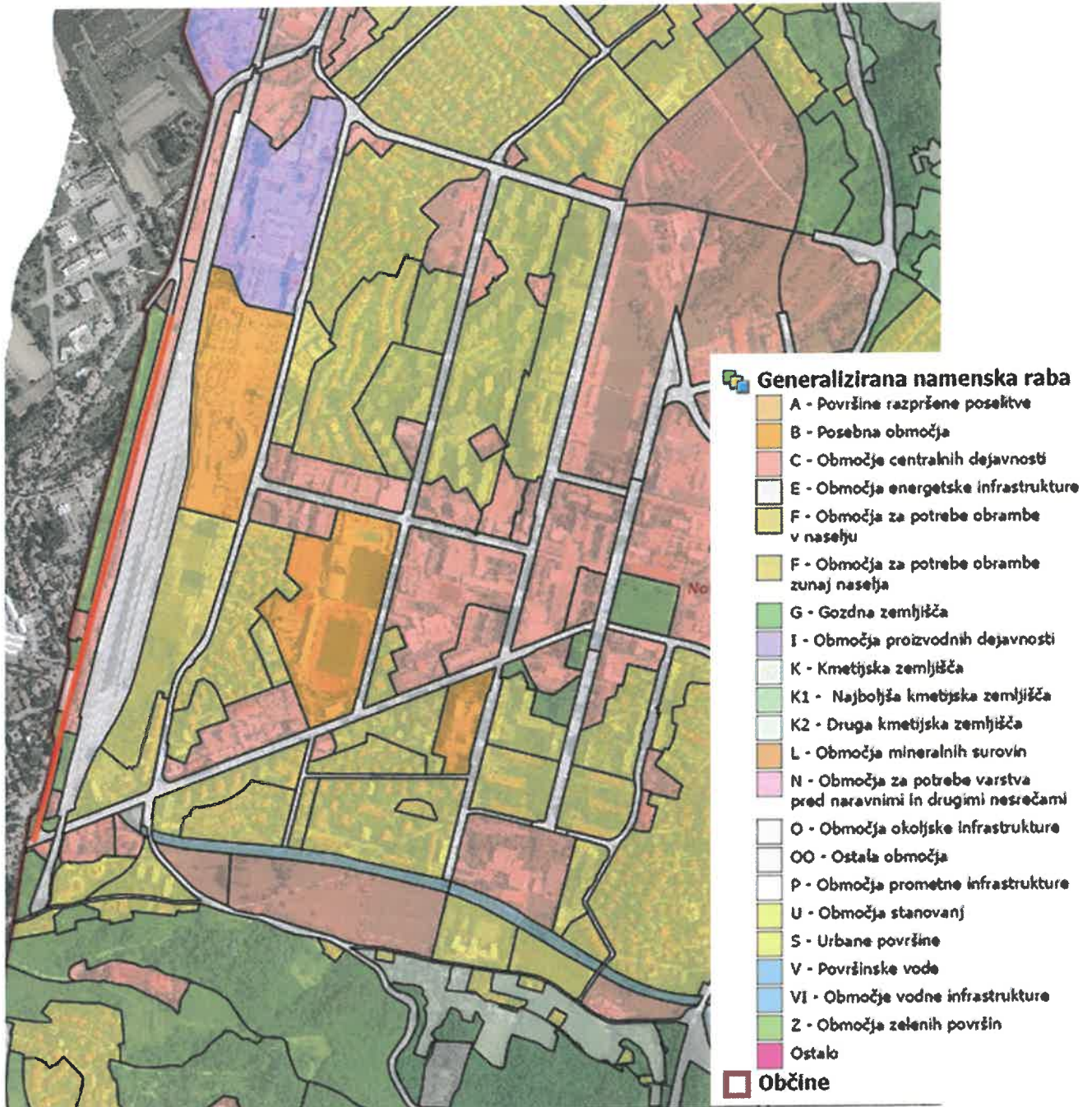
7.2 Lokacija izvedbe

Investicija se izvaja na območju Mestne občine Nova Gorica, na Kolodvorski poti in razdeljena na dva odseka, in sicer **južni del** od križišča z Erjavčevo ulico do Trga Evropa (**odsek JUG P1 – P13**) in **severni del** od Trga Evropa do križišča s Cesto IX. Korpusa (**odsek SEVER P19 - P56**).

Slika 11: Lokacija izvedbe



Slika 12: Prostorska ureditev



Vir: <https://gis.iobcina.si/gisapp/Default.aspx?a=novagorica>

7.3 Časovni načrt izvedbe in načrt financiranja

Investicija se je začela decembra 2025 z izdelavo dokumenta identifikacije investicijskega programa in se bo zaključila predvidoma marca 2028 ob primopredaji izvedenih del.

Tabela 11: Časovni načrt izvedbe

ČASOVNI NAČRT IZVEDBE – Aktivnosti	Začetek	Zaključek
Izdelava investicijske dokumentacije	dec.25	mar.26
Izdelava dokumenta identifikacije investicijskega projekta	dec.25	mar.26
Izdelava investicijskega programa	feb.26	mar.26
Izdelava projektne dokumentacije	dec.24	sept.27
Izdelava projektne dokumentacije IN/PZI	dec.24	dec 25
Izdelava projektne dokumentacije KA	dec 24	dec 25
PID		sept.27
IZVEDBA investicijskega projekta in predaja izvedenih del namenu	nov.26	mar.28
Izvedba gradbeno obrtniških in instalacijskih del	nov.26	mar.28
Izvedba postopka JN za izbor izvajalca GOI del	nov.26	feb.27
Podpis gradbene pogodbe z izvajalcem GOI del	feb.27	mar.27
Uvedba izvajalca GOI del v delo	mar.27	mar.27
Izvedba GOI del	mar.27	okt.27
Priprava dokumentacije za tehnični pregled in izvedba tehničnega pregleda	okt.27	okt.27
Izvedba vzdrževanja	okt.27	mar.28
Izvedba inf in obveščanja ter sprehod ob pešpoti - delavnica	nov.26	apr.28
Primopredaja izvedenih del	apr.28	mar.28
Predaja izvedenih del namenu (prenos v uporabo)	mar.28	mar.28
ZAKLJUČEK PROJEKTA (zaključek vseh aktivnosti v okviru projekta in financiranja in priprava Končnega poročila)	mar.28	jun.28

Tabela 12: Finančni terminski plan investicije v stalnih cenah

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	2026	2027	2028
	JAVNA RAZSVETLJAVA				
I.	Gradbena dela	61.508,50	0,00	61.508,50	0,00
II.	Svetlobna oprema	38.935,00	0,00	38.935,00	0,00
III.	Elektro oprema	4.030,00	0,00	4.030,00	0,00
IV.	Kabli	17.550,00	0,00	17.550,00	0,00
V.	Montaža	5.578,44	0,00	5.578,44	0,00
VI.	Druga dela	14.591,00	0,00	14.591,00	0,00
VII.	Krmiljenje	9.440,00	0,00	9.440,00	0,00
	Skupaj javna razsvetljava	151.632,94	0,00	151.632,94	0,00
	GRADBENA DELA, JUŽNI DEL				
I.	Preddela	26.321,20	0,00	26.321,20	0,00
II.	Zemeljska dela	23.873,08	0,00	23.873,08	0,00
III.	Voziščne konstrukcije	115.895,28	0,00	115.895,28	0,00
IV.	Odvodnjavanje	10.110,00	0,00	10.110,00	0,00
V.	Oprema cest	2.984,50	0,00	2.984,50	0,00
VI.	Tuje storitve	13.860,00	0,00	13.860,00	0,00
VII.	Nepredvidena dela (10%)	19.304,41	0,00	19.304,41	0,00
	Skupaj GOI dela, južni del	212.348,46	0,00	212.348,46	0,00
	GRADBENA DELA, SEVERNI DEL				
I.	Preddela	40.328,85	0,00	40.328,85	0,00
II.	Zemeljska dela	74.148,19	0,00	74.148,19	0,00
III.	Voziščne konstrukcije	147.060,57	0,00	147.060,57	0,00
IV.	Odvodnjavanje	42.824,50	0,00	42.824,50	0,00
V.	Gradbena in obrtniška dela	5.434,00	0,00	5.434,00	0,00
VI.	Oprema cest	28.061,36	0,00	28.061,36	0,00
VII.	Tuje storitve	36.510,00	0,00	36.510,00	0,00
VIII.	Nepredvidena dela (10%)	37.436,75	0,00	37.436,75	0,00
	Skupaj GOI dela, južni del	411.804,22	0,00	411.804,22	0,00
	KRAJINSKA UREDITEV, JUŽNI DEL				
I.	Trajnice	10.018,64	0,00	10.018,64	0,00
II.	Grmovnice	4.739,10	0,00	4.739,10	0,00
III.	Drevesa	3.240,00	0,00	3.240,00	0,00
IV.	Urbana oprema	1.388,00	0,00	1.388,00	0,00
	Skupaj krajinska ureditev, južni del	19.385,74	0,00	19.385,74	0,00
	KRAJINSKA UREDITEV, SEVERNI DEL				
I.	Trajnice	63.389,41	0,00	63.389,41	0,00
II.	Grmovnice	23.076,65	0,00	23.076,65	0,00
III.	Drevesa	32.234,00	0,00	32.234,00	0,00
IV.	Trata z drevesi	30.047,00	0,00	30.047,00	0,00
V.	Urbana oprema	13.824,00	0,00	13.824,00	0,00

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	2026	2027	2028
VI.	Robniki	2.025,00	0,00	2.025,00	0,00
	Skupaj krajinska ureditev, severni del	164.596,06	0,00	164.596,06	0,00
A.	SKUPAJ GOI DELA	959.767,42	0,00	959.767,42	0,00
I.	<i>Baza cestnih podatkov, števc</i>	3.000,00	0,00	3.000,00	0,00
II.	<i>Projektantski nadzor</i>	9.199,09	0,00	9.199,09	0,00
III.	<i>Projektna dokumentacija, PID</i>	3.000,00	0,00	3.000,00	0,00
IV.	<i>Strokovni nadzor</i>	28.793,02	0,00	28.793,02	0,00
V.	<i>Informiranje in obveščanje javnosti</i>	2.500,00	0,00	0,00	2.500,00
VI.	<i>Investicijska dokumentacija</i>	4.500,00	4.500,00	0,00	0,00
VII.	<i>Šestmesečni stroški vzdrževanja</i>	3.600,00	0,00	1.800,00	1.800,00
B.	SKUPAJ OSTALI STROŠKI	54.592,11	4.500,00	45.792,11	4.300,00
	SKUPAJ brez DDV	1.014.359,53	4.500,00	1.005.559,53	4.300,00
	Davek na dodano vrednost - 22%	223.159,10	990,00	221.223,10	946,00
	Skupaj z davkom	1.237.518,63	5.490,00	1.226.782,63	5.246,00

Tabela 13: Dinamika financiranja v stalnih cenah

VIRI FINANCIRANJA	SKUPAJ	DELEŽ	2026	2027	2028
UPRAVIČENI STROŠKI	921.059,39	74,43%	5.490,00	912.519,39	3.050,00
EU sredstva	626.320,38	50,61%	3.733,20	620.513,18	2.074,00
Slovenska udeležba	110.527,13	8,93%	658,80	109.502,33	366,00
Lastna sredstva	184.211,88	14,89%	1.098,00	182.503,88	610,00
NEUPRAVIČENI STROŠKI	316.459,24	25,57%	0,00	314.263,24	2.196,00
EU sredstva	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00
Slovenska udeležba	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00
Lastna sredstva	316.459,24	25,57%	0,00	314.263,24	2.196,00
SKUPAJ	1.237.518,63	100,00%	5.490,00	1.226.782,63	5.246,00
EU sredstva	626.320,38	50,61%	3.733,20	620.513,18	2.074,00
Slovenska udeležba	110.527,13	8,93%	658,80	109.502,33	366,00
Lastna sredstva	500.671,12	40,46%	1.098,00	496.767,12	2.806,00

Tabela 14: Finančni terminski plan investicije v tekočih cenah

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	2026	2027	2028
	JAVNA RAZSVETLJAVA				
I.	Gradbena dela	64.370,37	0,00	64.370,37	0,00
II.	Svetlobna oprema	40.746,57	0,00	40.746,57	0,00
III.	Elektro oprema	4.217,51	0,00	4.217,51	0,00
IV.	Kabli	18.366,57	0,00	18.366,57	0,00
V.	Montaža	5.837,99	0,00	5.837,99	0,00

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	2026	2027	2028
VI.	Druga dela	15.269,89	0,00	15.269,89	0,00
VII.	Krmiljenje	9.879,22	0,00	9.879,22	0,00
	Skupaj javna razsvetljava	158.688,12	0,00	158.688,12	0,00
	GRADBENA DELA, JUŽNI DEL				
I.	Preddela	27.545,87	0,00	27.545,87	0,00
II.	Zemeljska dela	24.983,84	0,00	24.983,84	0,00
III.	Voziščne konstrukcije	121.287,65	0,00	121.287,65	0,00
IV.	Odvodnjavanje	10.580,40	0,00	10.580,40	0,00
V.	Oprema cest	3.123,36	0,00	3.123,36	0,00
VI.	Tuje storitve	14.504,88	0,00	14.504,88	0,00
VII.	Nepredvidena dela (10%)	20.202,61	0,00	20.202,61	0,00
	Skupaj GOI dela, južni del	222.228,61	0,00	222.228,61	0,00
	GRADBENA DELA, SEVERNI DEL				
I.	Preddela	42.205,27	0,00	42.205,27	0,00
II.	Zemeljska dela	77.598,16	0,00	77.598,16	0,00
III.	Voziščne konstrukcije	153.903,00	0,00	153.903,00	0,00
IV.	Odvodnjavanje	44.817,04	0,00	44.817,04	0,00
V.	Gradbena in obrtniška dela	5.686,83	0,00	5.686,83	0,00
VI.	Oprema cest	29.367,00	0,00	29.367,00	0,00
VII.	Tuje storitve	38.208,74	0,00	38.208,74	0,00
VIII.	Nepredvidena dela (10%)	39.178,61	0,00	39.178,61	0,00
	Skupaj GOI dela, južni del	430.964,65	0,00	430.964,65	0,00
	KRAJINSKA UREDITEV, JUŽNI DEL				
I.	Trajnice	10.484,79	0,00	10.484,79	0,00
II.	Grmovnice	4.959,60	0,00	4.959,60	0,00
III.	Drevesa	3.390,75	0,00	3.390,75	0,00
IV.	Urbana oprema	1.452,58	0,00	1.452,58	0,00
	Skupaj krajinska ureditev, južni del	20.287,72	0,00	20.287,72	0,00
	KRAJINSKA UREDITEV, SEVERNI DEL				
I.	Trajnice	66.338,79	0,00	66.338,79	0,00
II.	Grmovnice	24.150,36	0,00	24.150,36	0,00
III.	Drevesa	33.733,78	0,00	33.733,78	0,00
IV.	Trata z drevesi	31.445,03	0,00	31.445,03	0,00
V.	Urbana oprema	14.467,20	0,00	14.467,20	0,00
VI.	Robniki	2.119,22	0,00	2.119,22	0,00
	Skupaj krajinska ureditev, severni del	172.254,39	0,00	172.254,39	0,00
A.	SKUPAJ GOI DELA	1.004.423,48	0,00	1.004.423,48	0,00
I.	<i>Baza cestnih podatkov, števci</i>	3.139,58	0,00	3.139,58	0,00
II.	<i>Projektantski nadzor</i>	9.627,11	0,00	9.627,11	0,00

Zap. št.	Vrsta stroška	Stroški skupaj	2026	2027	2028
III.	Projektna dokumentacija, PID	3.139,58	0,00	3.139,58	0,00
IV.	Strokovni nadzor	30.132,70	0,00	30.132,70	0,00
V.	Informiranje in obveščanje javnosti	2.673,88	0,00	0,00	2.673,88
VI.	Investicijska dokumentacija	4.608,00	4.608,00	0,00	0,00
VII.	Šestmesečni stroški vzdrževanja	3.808,94	0,00	1.883,75	1.925,19
B.	SKUPAJ OSTALI STROŠKI	57.129,79	4.608,00	47.922,72	4.599,07
	SKUPAJ brez DDV	1.061.553,27	4.608,00	1.052.346,20	4.599,07
	Davek na dodano vrednost - 22%	233.541,72	1.013,76	231.516,16	1.011,80
	Skupaj z davkom	1.295.094,99	5.621,76	1.283.862,36	5.610,87

Tabela 15: Dinamika financiranja v tekočih cenah

VIRI FINANCIRANJA	SKUPAJ	DELEŽ	2026	2027	2028
UPRAVIČENI STROŠKI	963.860,97	74,42%	5.621,76	954.977,08	3.262,13
EU sredstva	655.425,47	50,61%	3.822,80	649.384,42	2.218,25
Slovenska udeležba	115.663,32	8,93%	674,61	114.597,25	391,46
Lastna sredstva	192.772,18	14,88%	1.124,35	190.995,41	652,42
NEUPRAVIČENI STROŠKI	331.234,02	25,58%	0,00	328.885,28	2.348,74
EU sredstva	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00
Slovenska udeležba	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00
Lastna sredstva	331.234,02	25,58%	0,00	328.885,28	2.348,74
SKUPAJ	1.295.094,99	100,00%	5.621,76	1.283.862,36	5.610,87
EU sredstva	655.425,47	50,61%	3.822,80	649.384,42	2.218,25
Slovenska udeležba	115.663,32	8,93%	674,61	114.597,25	391,46
Lastna sredstva	524.006,20	40,46%	1.124,35	519.880,69	3.001,16

Za samo investicijo je glede na Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ potreben dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program.

Investicija se bo financirala z nepovratnimi sredstvi z naslova javnega razpisa za področje trajnostne mobilnosti ter lastnimi sredstvi ter se bo predvidoma zaključila v letu 2028.

7.4 Varstvo okolja

1. Predvideni vplivi med izvedbo

Predvideni vplivi na okolje, ki bi nastali med izvajanjem investicije, bodo časovno omejeni izključno na dobo gradbenih del. Glavni vplivi bodo povezani z ureditvijo gradbišč, prisotnostjo gradbene mehanizacije in transportom materiala. Ocenjuje se, da bodo ti vplivi količinsko, prostorsko in časovno omejeni ter sprejemljivi za okolje. Zato stroški odprave negativnih vplivov niso predvideni.

Po zaključku izvedbe investicija ne bo imela negativnih vplivov na okolje. Nasprotno, z izvedbo ukrepov se pričakuje pomembno zmanjšanje ogljičnega odtisa, izboljšanje kakovosti zraka in zmanjšanje hrupa v urbanem središču.

3. Učinkovitost izrabe naravnih virov

Projekt ne vključuje intenzivne rabe naravnih virov in nanje nima posebnega vpliva. Pri izvedbi bodo uporabljeni materiali in tehnike, ki omogočajo ponovno uporabo, recikliranje in lokalno pridobivanje surovin, kar zmanjšuje transportne obremenitve.

4. Okoljska učinkovitost

Pri izvedbi del bo uporabljena najboljša razpoložljiva tehnika (»BAT – Best Available Technique«). Zelena infrastruktura in ukrepi trajnostne mobilnosti so predvideni prav zaradi povečanja okoljske učinkovitosti: manjša raba energije, zmanjšanje emisij in dolgoročna odpornost na podnebne spremembe.

5. Zmanjševanje vplivov na okolje

Investicija bo prispevala k zmanjšanju ogljičnega odtisa in škodljivih vplivov motornega prometa. To bo doseženo z:

- zmanjšanjem deleža površin namenjenih motoriziranemu prometu,
- povečanjem deleža zelenih in prepustnih površin,
- uvajanjem ponovne uporabe padavinskih voda,
- izboljšanjem pogojev za trajnostne oblike mobilnosti.

6. Posebna poročila in ocene

Za predmetno investicijo posebna poročila o vplivih na okolje ali okoljske presoje skladno z veljavnimi predpisi niso potrebne.

7.4.1 Upoštevanje načel »ne škoduj bistveno«

Tabela 16: Okoljski vplivi

Oznaka projekta, ukrepa ali davčnega izdatka	Ugoden	Mešan	Neugoden	Nevtralen	Neznan
	X				
Okoljski cilji	Vpliv +1 / 0 / -1 / -2	Pojasnilo vpliva			
1. Blažitev podnebnih sprememb	+1	Projekt prispeva k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov predvsem posredno, ker izboljšuje pogoje za hojo (nova neprekinjena peš povezava), dviguje varnost prečkanj in umirja promet (cona 30). To lahko zmanjša kratke vožnje z osebnimi vozili in s tem prometne emisije. Izvedba delno prepustnih/makadamskih površin in urbana ozelenitev dodatno podpirata trajnostno zasnovo prostora. V času gradnje so emisije začasno prisotne, zato je pomembno izvajati standardne ukrepe zmanjševanja vplivov gradbišča			

Oznaka projekta, ukrepa ali davčnega izdatka	Ugoden	Mešan	Neugoden	Nevtralen	Neznan
	X				
		(optimizacija transportov, preprečevanje praznih voženj ipd.).			
2. Prilagajanje podnebnim spremembam	+1	Projekt izboljšuje odpornost na podnebne vplive z ozelenitvijo (senčenje, mikroklimatsko blaženje, zmanjševanje toplotnega otoka) in z ureditvijo odvodnjavanja s poudarkom na infiltraciji/ponikanju, kar zmanjšuje tveganje zastajanja padavinskih vod ob ekstremnih nalivih. Nova razsvetljava prispeva k varni uporabi prostora tudi ob poslabšanih vremenskih razmerah.			
3. Trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov	+1	Meteorna ureditev, ki daje prednost zadrževanju in ponikanju (tam, kjer je predvideno), zmanjšuje obremenitev kanalizacijskega sistema in tveganje hitrega odtoka. Zelene površine in prepustnejše izvedbe (makadam) prispevajo k boljši lokalni vodni bilanci. Za preprečevanje tveganj v izvedbi je ključno, da se na gradbišču preprečuje vnos finega materiala in onesnaževal v odtok/ponikovalnice (lovilci, čiščenje, režim skladiščenja).			
4. Prehod na krožno gospodarstvo	+1	Projekt uporablja kombinacijo naravi bližjih in delno prepustnih materialov (makadam/utrjene površine, minimalni asfalt) ter predvideva racionalno prenovo obstoječih ureditev in elementov, kjer je možno. Vpliv je pozitiven, če se pri izvedbi zagotovi ločeno zbiranje gradbenih odpadkov, ponovna uporaba izkopnega materiala tam, kjer je dopustno, ter izbira trajnih, vzdržljivih elementov urbane opreme.			
5. Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja	+1	Posredno se zmanjšujejo emisije onesnaževal v zrak in hrup zaradi spodbujanja aktivne mobilnosti in umirjanja prometa. Ureditev odvodnje in usmerjanje voda proti zelenim površinam zmanjšujeta tveganje nekontroliranega odtoka. Potencialni negativni vplivi v gradnji (prašnost, hrup, razlitja) so obvladljivi z običajnimi ukrepi: vlaženje, časovne omejitve hrupa, nadzor strojev, varno skladiščenje goriv/kemikalij.			
6. Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov	+1	Projekt se izvaja v urbanem prostoru, vendar povečuje zeleno infrastrukturo (nove zasaditve dreves, grmovnic in trajnic) in s tem lahko izboljša habitatne pogoje za urbano biotsko raznovrstnost (opraševalci, ptice) ter poveča ekosistemske storitve (senčenje, zadrževanje vode). Pomembno je, da se uporabljajo neinvazivne in lokaciji primerne vrste ter da se v času gradnje			

Oznaka projekta, ukrepa ali davčnega izdatka	Ugoden	Mešan	Neugoden	Nevtralen	Neznan
	X				
		varuje obstoječa drevnina (zaščita koreninskih con, pravilna izvedba).			

Projekt *Peš povezava ob Kolodvorski poti* je v celoti usmerjen v izboljšanje kakovosti bivanja v urbanem središču z ukrepi, ki spodbujajo trajnostno mobilnost, zmanjšujejo emisije toplogrednih plinov in onesnaževali zraka, povečujejo odpornost na podnebne spremembe ter prispevajo k učinkovitejšemu upravljanju z vodnimi viri. S svojo zasnovo, ki vključuje modularno gradnjo, izboljšane drenažne sisteme, zadrževalnike padavinske vode in ustrezno pritrditev urbane opreme, projekt neposredno krepi varnost in odpornost naselja na vremenske ekstreme, hkrati pa posredno prispeva k doseganju dolgoročnih ciljev podnebne nevtralnosti. Posegi se izvajajo izključno v obstoječem urbanem prostoru, brez vplivov na naravne habitate ali biotsko raznovrstnost, s čimer se preprečuje nastanek negativnih učinkov na ekosisteme. Skupna presoja zato ugotavlja, da projekt izkazuje več ugodnih vplivov na blažitev in prilagajanje podnebnim spremembam, trajnostno rabo vodnih virov, krožno gospodarstvo ter preprečevanje onesnaževanja, pri čemer niso bili prepoznani pomembni negativni vplivi. Na tej podlagi je projekt ocenjen kot **okoljsko ugoden**.

7.4.2 Skladnost z načelo »Novega evropskega Bauhausa«

Projekt ureditve Kolodvorske poti v Novi Gorici je zasnovan skladno z načeli pobude Novi evropski Bauhaus (NEB), ki združuje **trajnost**, **estetiko** in **vkličenost** ter spodbuja kakovostno, človeku prijazno preobrazbo javnih prostorov.

Trajnost

Projekt prispeva k trajnostni preobrazbi prostora z ukrepi, ki zmanjšujejo okoljski odtis in krepijo odpornost območja:

- vzpostavitev neprekinjene peš povezave in umirjanje prometa spodbujata aktivno mobilnost in zmanjšujeta potrebo po kratkih vožnjah z osebnimi vozili,
- uporaba kombinacije naravi bližjih in delno prepustnih izvedb (makadamske površine pešpoti in počivališč tam, kjer je predvideno) ter usmerjanje padavinskih voda proti zelenim površinam prispevata k zadrževanju/ponikanju in razbremenitvi sistema odvodnje,
- izvedba novih zelenih površin in zasaditev (drevesa, grmovnice, trajnice) izboljšuje mikroklimo, zmanjšuje učinek toplotnega otoka ter krepi urbano biotsko raznovrstnost.

Estetika in kakovost oblikovanja

Projekt oblikuje urejen, berljiv in vizualno usklajen javni prostor:

- urejene peš površine, prehodi in kontrastni materiali na vstopnih elementih v območje umirjenega prometa povečujejo prepoznavnost prostora ter izboljšujejo orientacijo uporabnikov,

- počivališča in urbana oprema (klopi, koši) so umeščeni na ključnih točkah vzdolž trase in predvideni v enotnem oblikovalskem jeziku (skladno z občinskim katalogom urbane opreme),
- krajinsko-arhitekturna zasnova z linijskimi zasaditvami in gredicami prispeva k identiteti prostora ter ustvarja prijetnejše, bolj "mestotvorno" doživljanje poti.

Vključenost in dostopnost

Projekt je usmerjen v vključujoč javni prostor za različne skupine uporabnikov:

- izboljšuje varnost in udobje pešcev z urejenimi prehodi, umirjanjem prometa in boljšo prometno signalizacijo,
- predvideva taktilne oznake in urejeno vodenje (predvsem na severnem odseku), kar izboljšuje dostopnost za slepe in slabovidne ter druge ranljive skupine,
- nova javna razsvetljava izboljšuje občutek varnosti in uporabnost prostora tudi v večernem času,
- počivališča omogočajo uporabo prostora tudi starejšim in osebam z zmanjšano mobilnostjo.

S kombinacijo prometno-varnostnih ukrepov, kakovostne krajinske ureditve, naravi bližjih rešitev in vključujoče zasnove javnega prostora projekt v celoti sledi načelom Novega evropskega Bauhausa: ustvarja **trajnosten, lep in dostopen** javni prostor, ki izboljšuje kakovost bivanja ter spodbuja trajnostne navade mobilnosti.

7.5 Organizacija izvajanja projekta in način spremljanja izvedbe projekta

Zaradi izvedbe projekta se ne predvideva dodatnih zaposlitev. Mestna občina bo ob upoštevanju javnonaročniške zakonodaje izbrala zunanjega izvajalca za gradnjo in nadzor. Mestna občina bo z aktivnim vključevanjem zaposlenih prispevala k izvedbi projekta.

Mestna občina bo za vodenje projekta in nadzor pri izvedbi investicije izvedla z obstoječim kadrom in zunanjimi sodelavci ter pomočjo in znanjem mestne uprave. Vodja projekta bo odgovorna za uspešno izvedbo določenih nalog projekta, pravočasna pridobitev projektne dokumentacije in upravne dokumentacije. Vodja projekta bo odgovorna tudi za zagon projekta, koordinacijo izvajanja projekta in izvajanje strokovnega nadzora ter ustrezno ukrepanje v primeru odstopanj, ocenjevanje doseženih rezultatov projekta glede na zastavljene cilje, razreševanje problemov in spremljanje finančnega plana. Vodja projekta bo svoje funkcije izvajal preko vodje gradbišča, projektanta in bo odgovoren za načrtovanje vseh izvedbenih del, napredovanje del, strokovni gradbeni nadzor, kontrolo kakovosti in poročanje o stanju del.

Za spremljanje in poročanje ter pripravo zahtevkov za plačilo bo odgovorna mestna uprava. Njihova naloga bo ob zaključku projekta pripraviti celotno tako vsebinsko in finančno poročilo v skladu z zahtevami projektne skupine, hkrati pa bo tudi skrbela za vodenje računov in finančno analizo o stanju projekta v času njegovega izvajanja. Finančno računovodska služba bo poskrbela za ustrezno knjiženje listin in dogodkov ter zagotoviti ločenega računovodstva.

V izdelavo projektne dokumentacije bo vključen pooblaščen krajinski arhitekt.

7.6 Ekonomska upravičenost projekta

Projekt ureditve Kolodvorske poti v Novi Gorici je ekonomsko upravičen, ker z relativno ciljno usmerjenimi posegi v obstoječ koridor dosega večplastne in dolgoročne koristi za uporabnike, upravljavca infrastrukture in širšo skupnost. Ukrepi izboljšujejo varnost, funkcionalnost in kakovost javnega prostora ter zmanjšujejo prihodnje stroške zaradi prometnih konfliktov in škod ob ekstremnih vremenskih dogodkih.

7.6.1 Ključni elementi ekonomske upravičenosti

1) Koristi za uporabnike in družbo (dostopnost, čas, varnost)

- Vzpostavitev neprekinjene peš povezave (pribl. 700 m) in izboljšane navezave na ključne točke povečujejo dostopnost ter zmanjšujejo "strošek poti" za uporabnike (čas, napor, občutek varnosti). To podpira večji delež hoje in zmanjšuje potrebo po kratkih vožnjah z osebnimi vozili.
- Umirjanje prometa in urejena prečkanja (3 prehodi za pešce v severnem odseku ter ukrep na jugu P4–P5) zmanjšujejo konfliktno situacije in tveganje nesreč. Znižanje tveganja prometnih nesreč predstavlja pomembno družbeno-ekonomsko korist (manj poškodb, manj intervencij, manj materialne škode in zastojev).

2) Odpornost in nižji stroški zaradi padavin

- Meteorna ureditev z usmerjanjem padavinskih vod proti zelenim površinam ter elementi infiltracije/ponikanja zmanjšuje tveganje zastajanja vode in poškodb površin ob intenzivnih padavinah. Posledično se zmanjšujejo stroški intervencij, sanacij in posrednih motenj v prometu.

3) Dvig kakovosti javnega prostora in učinki na lokalno okolje

- Ureditev zelenih površin ter zasaditve (drevesa, grmovnice, trajnice) izboljšujejo mikroklimo, povečujejo privlačnost prostora in udobje uporabnikov (senčenje, boljša bivalna kakovost). Počivališča in urbana oprema povečujejo uporabnost prostora za različne skupine prebivalcev, kar krepi socialno in funkcionalno vrednost območja.

4) Stroškovna učinkovitost zaradi izvedbe v obstoječem koridorju

- Projekt se izvaja pretežno znotraj obstoječih prometnih in javnih površin, kar zmanjšuje stroške v primerjavi z gradnjo novih povezav. Kombinacija asfaltnih in nevezanih utrjenih površin (fini pesek) omogoča racionalno izvedbo ob hkratnem doseganju ciljev varnosti, dostopnosti in kakovosti prostora.

5) Merljivi izhodi in transparentno spremljanje rezultatov

- Projekt vključuje jasno merljive izhode (dolžine urejenih peš površin, število prehodov, število počivališč, površine zelenih ureditev, količine zasaditev), kar omogoča učinkovito spremljanje izvedbe ter poročanje v okviru razpisnih zahtev.

7.6.2 Finančna vzdržnost in obratovanje

Vzdrževanje je izvedljivo v okviru obstoječih pristojnosti in režimov upravljanja javne infrastrukture. Novi elementi (razsvetljava, signalizacija, taktilni elementi, urbana oprema in zasaditve) prinašajo obvladljive dodatne stroške, ki so sorazmerni z ustvarjenimi koristmi. Izbor trpežnih materialov in racionalno zasnovane zasaditve prispevajo k stabilnim stroškom vzdrževanja skozi življenjsko dobo ureditve.

Projekt je ekonomsko upravičen, ker:

- izboljšuje prometno varnost in zmanjšuje družbene stroške nesreč,

- povečuje dostopnost in spodbuja aktivno mobilnost,
- krepi odpornost na ekstremne padavine in zmanjšuje stroške sanacij,
- izboljšuje kakovost javnega prostora in mikroklimo,
- dosega rezultate s stroškovno učinkovito prenovo obstoječega koridorja.

8 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. L. RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16) v 4. Členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost, in sicer:

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

Projekt *Ureditev obcestnega prostora Kolodvorske poti v Mestni občini Nova Gorica* predstavlja celovito izboljšavo ključnega mestnega koridorja z vidika spodbujanja trajnostne mobilnosti in dviga kakovosti javnega prostora. Namen projekta je vzpostaviti varnejše, neprekinjene in uporabnikom prijaznejše pogoje za hojo (kot primarno obliko aktivne mobilnosti) ter izboljšati prometno varnost in berljivost prostora v vplivnem območju pomembnih mestnih programov. S tem bo Mestna občina Nova Gorica prispevala k zmanjševanju negativnih vplivov prometa, izboljšanju kakovosti bivanja ter večji varnosti ranljivih skupin (otroci, starejši, funkcionalno ovirani) na obravnavanem območju.

Projekt je pripravljen skladno z zahtevami javnega razpisa JR EKP UTM 2025 in se vsebinsko ujema z njegovim namenom, saj spodbuja preusmeritev kratkih poti v trajnostne oblike mobilnosti, zlasti v hojo, ter izboljšuje dostopnost in varnost javnega prostora. Ureditve vključujejo izvedbo neprekinjene pešpoti na severnem odseku, ureditev oziroma izboljšanje prečkanj, ukrepe umirjanja prometa (cona umirjenega prometa 30 km/h) ter dopolnitev prometne opreme in signalizacije. Projekt hkrati nadgrajuje zeleni obcestni pas z zasaditvami, mikroambienti in urbano opremo, kar prispeva k izboljšanju mikroklimе, senčenju in podnebni odpornosti prostora.

Analize obstoječega stanja so pokazale, da je obcestni prostor Kolodvorske poti na posameznih odsekih funkcionalno neenoten in z vidika aktivne mobilnosti prostorsko nepovezan. Ključni problemi vključujejo prekinjene oziroma neustrezno urejene peš povezave, manj varna ali premalo berljiva prečkanja, konfliktnе točke med različnimi uporabniki prostora ter degradirane in premalo kakovostno urejene obcestne površine. Investicija zato naslavlja ključne infrastrukturne,

varnostne, okoljske in družbene izzive na obravnavanem območju ter ustvarja podlago za bolj vključujoč, varen in privlačen javni prostor v Mestni občini Nova Gorica.

Izvedba predlaganih ukrepov v okviru projekta **Ureditev obcestnega prostora Kolodvorska pot v Mestni občini Nova Gorica** (ureditev neprekinjene pešpoti, izboljšanje in ureditev prečkanj, ukrepi umirjanja prometa, krajinska ureditev in ozelenitev ter dopolnitev prometne opreme in signalizacije) bo zagotovila konkretne in merljive rezultate, kot so:

- povečanje deleža hoje kot trajnostne oblike mobilnosti na kratkih razdaljah,
- zmanjšanje negativnih vplivov prometa (emisij in hrupa) v obravnavanem urbanem prostoru,
- povečanje prometne varnosti, zlasti za ranljive skupine (otroci, starejši, funkcionalno ovirani)
- izboljšana kakovost bivanja in večja uporabniška privlačnost javnega prostora za prebivalce in obiskovalce, krepitev zelene infrastrukture ter odpornosti prostora na podnebne spremembe (senčenje, izboljšanje mikroklimе, zadrževanje padavinskih voda).

Projekt je usklajen s ključnimi strateškimi dokumenti na nacionalni, regionalni in lokalni ravni (Strategija razvoja Slovenije 2030, Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, Program evropske kohezijske politike 2021–2027, Regionalni razvojni program Severne Primorske (Goriške) razvojne regije 2021–2027, Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Nova Gorica ter Občinski prostorski načrt Mestne občine Nova Gorica) in upošteva horizontalna načela, kot so načelo »ne škoduj bistveno«, trajnostni razvoj, krožno gospodarstvo ter usmeritve, ki poudarjajo kakovostno, vključujoče in okoljsko odgovorno urejanje prostora.

Pričakovane koristi projekta – izboljšana prometna varnost, višja kakovost javnega prostora, zmanjšanje okoljskih obremenitev, večja privlačnost območja ter pozitivni učinki na zdravje in dobro počutje prebivalcev – bistveno presegajo stroške izvedbe. S sofinanciranjem iz sredstev evropske kohezijske politike bo dodatno razbremenjen mestni proračun.

Sklepno ugotavljamo, da je projekt Ureditev obcestnega prostora Kolodvorska pot v Mestni občini Nova Gorica smiselni, potreben in izvedljiv. Predstavlja dolgoročno naložbo v varno, dostopno in kakovostno urbano okolje, spodbujanje trajnostne mobilnosti ter izboljšanje podnebne odpornosti prostora.

Namen projekta je izboljšati pogoje za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa ter s tem zmanjšati odvisnost od osebnih vozil v Mestni občini Nova Gorica. Z izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti se bo zagotovila varnejša in bolj vključujoča raba javnih površin, povečala prometna varnost ranljivih skupin (otroci, starejši, gibalno ovirani) ter zmanjšali negativni vplivi motornega prometa na okolje.

Projekt neposredno zasleduje namen javnega razpisa JR EKP UTM 2025, ki je spodbujanje trajnostne mobilnosti, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, izboljšanje kakovosti zraka in bivanja ter razvoj zelene infrastrukture kot podpornega elementa trajnostnega prometa. S tem bo občina prispevala k uresničevanju nacionalnih in evropskih podnebno-okoljskih ciljev, hkrati pa zagotovila višjo kakovost življenja svojih prebivalcev in obiskovalcev.

Prav tako je namen z inovativnostjo zagotoviti površine v kraju z namenom:

- celovite ureditve obcestnega prostora Kolodvorske poti (južni in severni odsek) ter izboljšanja funkcionalnosti in varnosti javnega prostora
- vzpostavitev neprekinjene in varne peš povezave vzdolž Kolodvorske poti
- ureditve infrastrukture za pešce, ki vključuje pešpot, prehode za pešce, izboljšano orientacijo in berljivost prostora),

- izboljšanja vodenja kolesarjev z dopolnitvijo manjkajoče kolesarske signalizacije ter navezavami na obstoječe kolesarske povezave,
- povečanja prometne varnosti z novimi in jasno zaznavnimi prečkanji ter ukrepi umirjanja prometa (kontrastni materiali/teksture, vertikalna in horizontalna signalizacija),
- izboljšanja mikroklima, senčenja in bivalnega ugodja ter prispevka k biotski raznovrstnosti z urejanjem in nadgradnjo zelenih površin (tudi medonosne zasaditve) ter umestitvijo počivališč z urbano opremo,
- nova ulična razsvetljava za osvetlitev nove pešpoti
- zagotavljanja usklajenosti z izvedenimi in načrtovanimi ureditvami širšega območja (Trg Evrope, železniška postaja, Epic Center, Super 8) ter načeli evropskega novega Bauhausa in DNSH.

Mestna občina Nova Gorica je pristopila k celoviti ureditvi Kolodvorske poti ob upoštevanju načel »ne škoduj bistveno« in novega evropskega Bauhausa.

Celotni projekt se je začel izvajati v letu 2027 in se bo zaradi obsega zaključil v letu 2028, pri čemer ocenjena vrednost projekta znaša 1.014.359,53 EUR brez DDV ter 1.237.518,63 EUR z DDV v stalnih cenah ter 1.061.553,27 EUR brez DDV ter 1.295.094,99 EUR z DDV v tekočih cenah. Investitor bo s projektom kandidiral na pridobitev nepovratnih sredstev z naslova trajnostne mobilnosti.

Projekt ob izbrani varianti 1a ima realen terminski plan, zaprto finančno konstrukcijo ter kaže pozitivne ekonomske učinke.

Za potrebe izvedbe celotne investicije je na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) potrebno izdelati naslednjo dokumentacijo:

- Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) – že izdelan
- Investicijski program
- Izvesti postopke javnega naročanja

