



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTÀ DI CAPODISTRIA



Sofinancira
Evropska unija



DIIP je v skladu z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10 in 27/16)

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA DIIP

Naziv investicijskega projekta:

KOLESARSKA POVEZAVA KVEDROVA CESTA – BOLNICA

Naročnik:

Mestna občina Koper, Verdijeva ulica 10, 6000 Koper

Odgovorna oseba investitorja: Aleš Bržan, župan

Podpis in žig:

Skrbnik investicijskega projekta, pooblaščen s strani investitorja:

Mestna občina Koper, Urad za gospodarske javne službe, okolje in promet

Rafko Klinar, vodja urada

Žig:

Upravljavalec investicije:

Mestna občina Koper, Verdijeva ulica 10, 6000 Koper

Odgovorna oseba investitorja: Aleš Bržan, župan

Izdelovalec investicijske dokumentacije:

ICRA d.o.o. Idrija, Mestni trg 1, 5280 Idrija

Odgovorna oseba izdelovalca: mag. Jožica Lazar, direktorica

Podpis in žig:



Datum izdelave dokumenta: marec 2025

Vsebina

1.	UVOD	3
2.	OPREDELITEV INVESTITORJA TER DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA NADZOR IN IZDELAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	6
3.	ANALIZA SEDANJEGA STANJA (RAZLOG ZA INVESTICIJSKO NAMERO)	8
3.1	Splošno o območju – Mestna občina Koper	8
3.2	Predstavitev območja investicije.....	11
3.3	Predstavitev investitorja.....	11
3.4	Opis upravljavca predlagane investicije	11
3.5	Pregled in analiza obstoječega stanja.....	12
3.6	Temeljni razlogi za investicijsko namero	13
3.7	Predmet investicije.....	13
4.	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI.....	19
4.1	Opredelitev razvojnih ciljev.....	19
4.2	Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami	19
4.3	Skladnost projekta z zahtevami za sofinanciranje z mehanizmom CTN.....	32
5.	UGOTOVITVE RAZLIČNIH VARIANT, VENDAR NAJMANJ MINIMALNE VARIANTE OZIROMA VARIANTE »BREZ« INVESTICIJE IN VARIANTE »Z INVESTICIJO«	39
5.1	Varianta »brez investicije«	39
5.2	Varianta »z investicijo«	39
5.2.1.	Odgovorne službe za izdelavo dokumenta identifikacije investicijskega projekta in izvajanje investicije.....	41
6.	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, DOLOČITEV VREDNOSTI INVESTICIJE PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH IN POTREBNE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	42
6.1	Vrsta investicije	42
6.2	Načrtovana predračunska vrednost investicije (ocenjena vrednost investicije)	42
6.3	Ocena vrednosti celotne investicije, ločeno na upravičene in preostale stroške po stalnih cenah	44
6.4	Ocena vrednosti celotne investicije, ločeno na upravičene in preostale stroške po tekočih cenah	44
6.5	Določitev potrebne investicijske dokumentacije	45
6.6	Potrebna upravna dovoljenja za poseg v prostor	45
7.	OPREDELITEV OSNOVNIH ELEMENTOV, KI DOLOČAJO INVESTICIJO	46
7.1	Strokovne podlage za pripravo DIIP.....	46
7.2	Navedba in opis lokacije.....	46
7.3	Obseg in specifikacija naložbe.....	48
7.4	Dinamika izvajanja investicije glede na vrsto stroškov	49
7.5	Varstvo okolja - Opis in ocena pričakovanih vplivov na okolje in varstvenih ukrepov v času izvedbe investicije.....	51
7.6	Kadrovsko organizacijska shema za izvedbo investicije	53
7.6.1	Kadrovska sposobnost javnega partnerja.....	53
7.7	Prikaz tehnično-tehnološke rešitve	54
7.8	Terminski plan izvedbe investicije	57
8.	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNE IZDELAVE PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE OZIROMA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	59
9.	ANALIZA/OCENA STROŠKOV IN KORISTI.....	60
9.1	Finančna analiza investicije	60
9.2	Ekonomska analiza projekta	61
10.	PRIKAZ REZULTATOV Z UTEMELJITVIJO UPRAVIČENOSTI INVESTICIJE	62

1. UVOD

Dokument identifikacije investicijskega projekta je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, ki določa metodološke osnove za pripravo dokumentov, vrste in vsebino teh dokumentov ter v 4. členu mejne vrednosti.

Mejne vrednosti, ki določajo pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost, so:

- za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 EUR najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta,
- za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program,
- za investicijske projekte nad vrednostjo 2.500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijska zasnova in investicijski program,
- za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 EUR 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,
 - kadar se investicijski projekti (so)financirajo s proračunskimi sredstvi.

Drugi odstavek istega člena nadalje določa, da se pri projektih z ocenjeno vrednostjo pod 100.000 EUR vsebina investicijske dokumentacije lahko ustrezno prilagodi (poenostavi), vendar mora vsebovati vse ključne prvine, potrebne za odločanje o investiciji in zagotavljanje spremljanja učinkov.

Glede na ocenjeno vrednost projekta bo za predlagani investicijski projekt potrebno izdelati sledečo investicijsko dokumentacijo: Dokument identifikacije investicijskega projekta in Investicijski program.

Mestna občina Koper bo za pridobitev dodatnega vira financiranja investicije prijavila projekt na Povabilo ZMOS k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN v okviru "Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji, prednostna naloga 4: "Trajnostna mobilnost", specifičnega cilja RSO2.8: "Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika".

Predmet projekta je izvedba kolesarske steze in pločnika kot nadaljevanje obstoječih tras ob Kvedrovi ulici med zazidavo Nokturno in krožiščem pri bolnici Izola. Izvedba kolesarske steze in pločnika je v dolžini 865 m (od km 2.600 do km 3.465).

Gradnja se izvede kot rekonstrukcija obstoječe mešane površine za pešce in kolesarje, ki je od vozišča ločena z zelenico. Projektna rešitev načrtuje kolesarsko stezo širine 2,50 m in pločnik širine 1,50 m s širitvijo koridorja na severno stran, na južni strani se ohranja ločilna zelenica. V sklopu gradnje bodo mestoma prestavljeni kandelabri javne razsvetljave in druge obstoječe elektro inštalacije, preoblikovanje dveh cestnih

priključkov, gradnja bo vključevala rekonstrukcijo odvodnjavanja padavinskih vod in spremljajočo ureditev zelenih površin vključno s postavitvijo urbane opreme (razgledišča s klopmi, koši za odpadke).

Osnovni razlog za investicijo je trenutno neustrezna prometna situacija na lokalni cesti LC 177111 Cesta na Markovec (od krožišča) – Kvedrova cesta– Bolnišnica Izola (do krožišča), ki po funkciji in hierarhiji predstavlja drugo najpomembnejšo glavno cestno povezavo med Mestno občino Koper in Občino Izola. Od križišča s Kozlovičevo ulico naprej proti bolnišnici Izola je ob cesti ločena pot, ki jo uporabljajo pešci in kolesarji. Na navedenem delu poti se na isti površini hkrati nahajajo sprehajalci, vodniki psov, rekreativni tekači, otroci in kolesarji. V zadnjem času je opaziti povečano število električnih koles in skirojev. Slednji, zlasti zaradi svoje hitrosti in neslišnosti, predstavljajo povečano nevarnost za vse udeležence v prometu. Čeprav je postavljena ustrezna prometna signalizacija, ki označuje promet pešcev in kolesarjev, obstoječa pot nima vseh tehničnih elementov, ki bi ustrezali namenu poti, in kot taka predstavlja visoko varnostno tveganje uporabnikov. Obstoječe stanje je neustrezno za vse aktualne uporabnike, kot taka pa tudi ne omogoča in spodbuja bolj množične uporabe koles (v kontekstu spodbujanja trajnostnih oblik mobilnosti).

Cilj investicije so:

- ureditev ločene kolesarske steze in hodnika za pešce v skupnem koridorju na odseku Kvedrove ceste od križišča s Kozlovičevo ulico do izteka pred krožiščem pri bolnici v dolžini 865 m,
- rekonstrukcija javne razsvetljave, meteorne kanalizacije, zasaditev in postavitve urbane opreme,
- prebivalcem ponuditi možnost za uporabo varnih kolesarskih povezav, za uporabo trajnostno naravnanih, energetsko učinkovitih in čistejših oblik prevoza,
- z razvojem čistih in trajnostnih oblik prevoza povečati atraktivnost urbanih območij, zmanjšati število osebnih vozil, ki obremenjujejo ulice in ceste, ter z zmanjšanjem izpustov in hrupa dvigniti kvaliteto bivanja.

Glavne koristi izvedene investicije so:

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev na območju Markovec in ostalih prebivalcev Mestne občine Koper,
- razvoj trajnostne urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v Mestni občini Koper,
- zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema.

Projekt se bo začel izvajati v začetku leta 2025 z izdelavo investicijske dokumentacije – Dokumenta identifikacije investicijskega projekta. Mestna občina Koper je v letu 2017 pridobila strateško projektno osnovo Zasnova kolesarske mreže mesta Koper, ki je bila v letu 2023 posodobljena. Navedena kolesarska povezava je utemeljena in vključena v zasnovo mreže kolesarskih povezav v navedeni strokovni dokumentaciji.

Mestna občina Koper je pristopila k izdelavi ustrezne izvedbene projektne dokumentacije za realizacijo kolesarske povezave in pločnika na obravnavanem odseku. Projektne rešitve se izvede kot vzdrževalna dela v javno korist na podlagi Zakona o cestah (ZCes-2, Ur.l.RS, št. 132/22, 140/22, 29/23, 78/23) in Pravilnika za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Ur.l.RS, št. 7/12, 132/22).

Načrtuje se, da bo javno naročilo za izvedbo del objavljeno v drugi polovici leta 2026, pogodba z izbranim izvajalcem podpisana decembra 2026. V začetku leta 2027 naj bi se začela izvedba gradbenih in obrtniških del na terenu in se končala do decembra 2027. Temu sledi še tehnični pregled, odprava pomanjkljivosti, pridobitev uporabnega dovoljenja in predaja investicije v uporabo. Konec decembra 2027 je predviden zaključek investicije.

Celotna vrednost investicije znaša po stalnih cenah 513.385,17 EUR z DDV in 420.807,51 EUR brez DDV. V tekočih cenah je vrednost investicije 535.663,11 EUR z DDV in 439.068,12 EUR brez DDV. Investicijo bo financirala Mestna občina Koper. Mestna občina Koper se bo prijavila na poziv ZMOS za pridobitev nepovratnih CTN sredstev (sredstva EU in proračuna RS, namenjena sofinanciranju operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN) za izvedbo projekta. Če bo prijava na poziv uspešna, bo finančna konstrukcija sledeča: 428.530,48 EUR iz mehanizma CTN in 107.132,62 EUR iz proračunskih sredstev Mestne občine Koper.

Upravičeni stroški investicije znašajo 535.663,11 EUR in so navedeni v bruto vrednosti z vključenim DDV. Vsi stroški investicije so upravičeni.

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ je bil narejen preračun v tekoče cene.

2. OPREDELITEV INVESTITORJA TER DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA NADZOR IN IZDELAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE

NAROČNIK	
Naziv	Mestna občina Koper
Naslov	Verdijeva ulica 10, 6000 Koper
Odgovorna oseba	Aleš Bržan, župan
Telefon	05 66 46 100
E-naslov	obcina@koper.si
Matična številka	5874424000
Davčna številka	SI 40016803
Transakcijski račun	SI56 0125 0010 0005 794 (UJP)
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov	Aleš Bržan, župan
Telefon	05 66 46 100
E-naslov	obcina@koper.si
Odgovorna oseba za izvajanje investicije	Mestna občina Koper, Urad za gospodarske javne službe, okolje in promet Rafko Klinar, vodja urada
Telefon	05 664 63 30
E-naslov	obcina@koper.si

Žig in podpis sta na 1. strani tega dokumenta.

LOKACIJA	
Lokacija	Koper
Vpis v zemljiško knjigo v k.o.	2606 Semedela
Št. parcele	697/2, 701/2, 711/3, 704/3, 705/2, 709/4, 706/6, 706/7, 707/3, 708/3, 182/3, 181/7, 181/6, 167/3, 166/11, 163/5, 184/2, 158/2, 157/2, 6512/1, 6512/2

UPRAVLJAVEC	
Ime upravljavca	Mestna občina Koper
Naslov	Verdijeva ulica 10, 6000 Koper
Odgovorna oseba	Aleš Bržan, župan
Telefon	05 66 46 100
E-mail	obcina@koper.si
Matična številka	5874424000
Davčna številka	SI 40016803
Transakcijski račun	SI56 0125 0010 0005 794 (UJP)
Odgovorna oseba za pripravo in izvajanje investicije	Aleš Bržan, župan

Žig in podpis sta na 1. strani tega dokumenta.

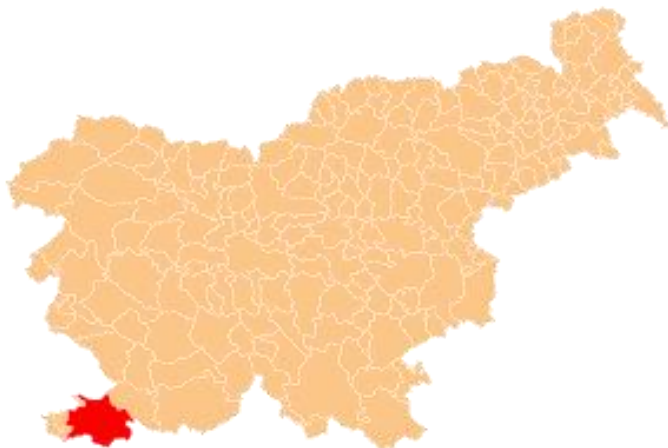
IZDELOVALEC DIIP	
Ime	ICRA d.o.o. Idrija
Naslov	Mestni trg 1, 5280 Idrija
Odgovorna oseba	mag. Jožica Lazar, direktorica
Telefon	05 37 20 180
E-mail	info@icra.si
Matična številka	1489143000
Davčna številka	SI93276583
Transakcijski račun	04752-0000210928
Odgovorna oseba za pripravo DIIP in strokovni sodelavci	Mateja Bizjak

Žig in podpis sta na 1. strani tega dokumenta.

3. ANALIZA SEDANJEGA STANJA (RAZLOG ZA INVESTICIJSKO NAMERO)

3.1 Splošno o območju – Mestna občina Koper

Na območju Mestne občine Koper s skupno površino 303,2 km² je 104 statističnih naselij. Mestna občina Koper je s 54.220 prebivalci na dan 1.7.2024 (53.875 1.7.2023) četrta najštevilčnejša slovenska občina. Urbanizacija, prebivalstvo in urbane dejavnosti so skoncentrirane na ožjem obalnem in priobalnem območju, ki skupno zajema 31 naselij na 20% površine občine. To je območje urbane in suburbane koncentracije z osrednjim jedrnim območjem mesta Koper in s primestnimi naselji v bližnjem obalnem zaledju, ki so z mestom funkcionalno intenzivno povezana. Na tem območju živi večina prebivalcev mestne občine.



Vir: Wikipedija in SURS

Poselitveno mrežo sestavljajo:

- mesto Koper, kjer prebiva približno 50% vseh prebivalcev občine, kot središče in nosilec urbanih funkcij in dejavnosti,
- primestna naselja z več kot 1.000 prebivalci: naselja v neposrednem nižinskem in gričevnatem obalnem zaledju,
- vasi in naselja v podeželskem zaledju.

Urbano območje tvorijo historično mestno jedro na nekdanjem otoku ter novejši mestni predeli na nasutih nižinskih predelih (Šalara, Olmo-Prisoje) in na gričevnatih obronkih proti jugu (Semedela, Markovec, Žusterna). V mestu Koper so zgoščene glavne urbane funkcije, vsebine in programi, ki so vezani na neposredno bližino morja in morske obale.

Koper se na državni in mednarodni ravni razvija v pomembno državno tovarno prometno vozlišče in primorsko pristanišče. Kot obalno somestje s Piranom, Izolo in Ankaranom razvija funkcije središča nacionalnega pomena in se na mednarodni ravni povezuje s sosednjimi regijami Italije in Hrvaške. Poleg tega ohranja in krepi funkcijo občinskega in regionalnega središča Južno primorske regije.

Prihodnji razvoj širšega mestnega in primestnega prostora gre v smeri nadaljnjega razvoja in reurbanizacije osrednje urbane cone ter načrtnega preusmerjanja urbanih tokov tudi v primestni prostor. Tako razširjeno urbano območje Kopra se funkcionalno povezuje s sosednjimi naselji, Ankaranom, Izolo in Piranom, v okviru obalnega somestja ter s čezmejnimi urbanim območjem Trsta in hrvaške Istre, pomembne pa so tudi intenzivne povezave mesta s podeželskim zaledjem. V kontekstu Obalnega somestja in širših čezmejnih povezav so pomembni razvojni izzivi zlasti na področju usklajenega razmeščanja dejavnosti v obalnem

prostoru, komplementarno razvijanje urbanih vsebin ter vzpostavitev medsebojnih povezav trajnostne mobilnosti za še intenzivnejše in učinkovitejše dopolnjevanje in prepletanje urbanih funkcij znotraj somestja ob čim manjših obremenitvah za prostor in okolje te uporabnikom dostopno in prijazno. V razmerju urbanega območja mesta do podeželskega zaledja gravitacijskega območja Obalno-kraške regije pa so izrazitejše hierarhične povezave in odvisnosti: urbano območje zagotavlja oskrbne, zaposlitvene in druge urbane funkcije za širše vplivno območje, zaledje pa urbanemu območju ponuja naravno bolj ohranjeno in manj obremenjeno okolje za oskrbo s hrano, za dejavnosti športa, rekreacije in turizma, neposredni vir delovni sile ipd. Urbano območje Koper obsega 13 km², kar predstavlja približno 4,3% celotne površine Mestne občine Koper.

Tabelarični prikaz podatkov o Mestni občini Koper:

Površina	303,2 km ²
Površina urbanega območja	13 km ²
Število prebivalcev	54.220 (podatki Statističnega urada RS na dan 1.7.2024)
Delež prebivalcev v urbanem območju	50%

Demografske značilnosti

Skupno število prebivalcev v Mestni občini Koper je v letu 2024 doseglo 54.220 prebivalcev. V obdobju od leta 2010 do danes se skupno število prebivalcev povečuje, pri čemer je potrebno poudariti, da se ta stabilnost ohranja na račun priseljevanja, medtem ko je naravni prirast negativen. Za priselitve so najbolj privlačna primestna naselja in mesto Koper. Posledica visokega priseljevanja v občino je tudi pestra kulturna in narodnostna struktura. Mesto ima tudi status dvojezičnega območja, kjer živi avtohtona italijanska skupnost.

Mestna občina Koper spada med gosteje poseljena območja v Sloveniji. Ob upoštevanju dejanske razporejenosti naselij znotraj območja občine, ki se deli na intenzivno urbaniziran obalni in priobalni pas ter redkeje poseljeno podeželsko zaledje, se lahko ugotovi, da je večina prebivalstva skoncentrirana v ožjem mestnem in priobalnem območju.

Prostorska razmeščenost prebivalstva v občini je v zadnjem desetletju stabilna, opazno je le minimalno povečanje deleža prebivalstva v obalnem območju (primestni pas) na račun mesta Koper. Pomembno je, da se ohranja stabilna demografska slika in vitalnost podeželskega zaledja.

Na območju naselja Koper (to je urbano območje Koper) živi 50% vseh prebivalcev Mestne občine Koper. Poleg tega je na tem območju izrazita tudi koncentracija vseh začasnih in sekundarnih prebivalcev in uporabnikov (turisti in drugi obiskovalci, delovni migranti, študenti in šolajoči), kar pomeni veliko populacijsko zgostitev znotraj urbanega območja Koper v primerjavi z ostalimi predeli občine.

Delež starejših v občini se v zadnjih letih povečuje. Pomembna demografska značilnost Mestne občine Koper, ki še posebej velja za naselje Koper, je hitro naraščanje deleža starejših kot posledica intenzivnega priseljevanja v drugi polovici 20. stoletja. Tako bo ključna determinanta bodočega demografskega razvoja

urbanega območja Koper in celotne občine staranje prebivalstva. V občini se v naslednjih desetletjih pričakuje porast starejših prebivalcev nad 65 let za 66,6%.

Izobrazbena struktura v občini ne odstopa bistveno od strukture celotne Slovenije. Glede na stopnjo razvoja občine s sedežem univerze je nekoliko višji delež ljudi z višje- oz. visokošolsko izobrazbo kot velja za Slovenijo. Hkrati je opazen tudi višji delež ljudi z osnovnošolsko izobrazbo ali manj, kar je odraz večjega deleža starostnikov (pripisuje se jim nižjo stopnjo izobrazbe) in večjega števila tujih priseljencev (nižje kvalificirana ali nekvalificirana delovna sila).

Decembra 2024 je bila stopnja registrirane brezposelnosti v občini 5,0%, kar je rahlo več od državnega povprečja, ki je znašalo 4,8%. Delež iz leta 2024 je precej nižji kot je bil v zadnjih treh letih, v letu 2021 je znašal 6,9%, v letu 2020 9,1% in letu 2019 7,2%. Na področju zaposlitev sta najbolj pereča začasnost in sezonska naravnost zaposlitev, kar ustvarja neugodna nihanja na trgu delovne sile, predvsem pa ne omogoča dolgoročne ekonomske stabilnosti za znaten del delovno aktivnih prebivalcev.

V slovenskem merilu je Mestna občina Koper zaposlitveno privlačna občina. Število delovnih migrantov iz ostalih občin z leti postopoma narašča, ob tem pa se povečuje tudi delež prebivalcev, ki se vozijo na delo izven kopske občine. Ugoden je tudi podatek o povprečni bruto plači, ki odraža dobro gospodarsko stanje občine in strukturo delovnih mest (zadnji razpoložljivi podatki za leto 2023 – povprečna mesečna bruto plača 2.261,54 EUR za MOK, 2.220,95 EUR slovensko povprečje).

Za Mestno občino Koper velja, da ima dokaj visok indeks delovne migracije (105,8 za leto 2023), kar pomeni, da je v občini relativno veliko delovnih mest, ki jih zasedajo tudi delovni migranti iz drugih slovenskih občin. Prav tako je velik delež tistih, ki so zaposleni izven svoje matične občine. Z razvojem univerze so se spremenili migracijski tokovi šolajočih – poleg odliva tudi priliv iz drugih krajev in regij.

Če pogledamo družbene dejavnosti, ima mesto Koper vlogo lokalnega, regionalnega in državnega središča družbenih dejavnosti. Opremljenost urbanega območja Koper z družbenimi programi in vsebinami prispeva k kakovosti življenja v mestu. Družbeni programi in vsebine se izvajajo na nivoju celotne občine. Večina vsebin in programov družbene infrastrukture je sicer skoncentrirana na območju mesta, vendar pa se opremljenost izboljšuje tudi v primestnih naseljih in na podeželju s stalnim dopolnjevanjem in bogatenjem vsebin.

Mesto Koper je pomembno izobraževalno središče na vseh stopnjah izobraževanja. Izobraževalne ustanove zagotavljajo oskrbo za mesta, celotno občino in širšo regijo (srednješolski, visokošolski in univerzitetni programi). S formalno ustanovitvijo in sedežem Univerze na Primorskem se vse bolj uveljavlja kot univerzitetno mesto. V tem smislu je mesto z univerzo pomembno kot nacionalno središče.

Gospodarstvo v Mestni občini Koper ima po številu gospodarskih družb, številu delovnih mest, finančnem obsegu in strukturi gospodarskih dejavnosti prevladujoč vpliv na gospodarske razmere v celotni regiji. Najpomembnejše gospodarske dejavnosti za urbano območje Koper so promet in logistika, trgovina, predelovalne dejavnosti in turizem. Navedene dejavnosti prispevajo največ k celotni bruto dodani vrednosti in zagotavljajo največ delovnih mest.

Na širšem območju mesta Koper in bližnjega primestnega zaledja (Sermin, Bivje, Dekani) so umeščeni vsi pomembnejši gospodarski akterji v občini. Gospodarska obrtna in razvojna cona Sermin je najpomembnejša

in največja gospodarska cona v občini. Investicijske pobude nakazujejo največji interes in potrebe za dejavnosti, vezane na pristanišče, to so zlasti transport in logistika, skladiščenje in druge spremljajoče in podporne vsebine multimodalnega prometnega vozlišča.

Pomemben akter in generator gospodarske dejavnosti v mestu Koper in širšem obalnem prostoru je Luka Koper, ki je izvajalec osnovne pristaniške dejavnosti.

Turizem je v občini močna gospodarska panoga. Turistična ponudba občine temelji na kulturi in kulturni dediščini, naravnem okolju in biodiverziteti, športu, rekreaciji in aktivnemu preživljanju prostega časa, zdravju in dobremu počutju, enogastronomiji, igralništvu in zabavi, poslovnih srečanjih in izobraževanjih ter obmorskem turizmu in križarjenju. S Strategijo turizma v mestni občini Koper 2030 je Mestna občina Koper pričela uresničevati razvojno vizijo, da se uveljavi kot vodilna aktivna, zelena, celoletna, mediteranska destinacija v Istri in Sloveniji. Mestna občina Koper se zaveda nujnosti povezovanja zato je skupaj z Občino Piran, Izolo, in Ankaranom v začetku leta 2024 partnersko pristopila k pripravi strateškega razvojnega dokumenta za povečanje konkurenčnosti turizma na območju slovenske Istre – Strategije razvoja turizma slovenske Istre 2030.

3.2 Predstavitev območja investicije

Kolesarska pot-steza in pločnik bo zgrajena ob lokalni cesti LC 177 111 Markovec – Bolnica Izola, od odcepa Kozlovičeve ulice (JP 679 331) do krožnega križišča pri bolnici Izola, to je 865 m dolg odsek od km 2.600 do km 3.465. Markovec se umešča na območje krajevne skupnosti Semedela.

Slika 1: Območje Markovec



Vir: Spletna stran

3.3 Predstavitev investitorja

Investitor predlaganega projekta je Mestna občina Koper.

3.4 Opis upravljavca predlagane investicije

Mestna občina Koper je upravljavec predlagane investicije.

3.5 Pregled in analiza obstoječega stanja

Na navedeni lokaciji poteka medobčinska lokalna cesta z oznako LC 177111 Cesta na Markovec (od krožišča) – Kvedrova cesta – Bolnišnica Izola (do krožišča), ki po funkciji in hierarhiji predstavlja drugo najpomembnejšo glavno cestno povezavo med Mestno občino Koper in Občino Izola. Navedena cesta je tudi glavna povezava občine Koper z bolnišnico Izola in visokošolskim središčem ob bolnici. Od križišča s Kvedrovo cesto do Kozlovičeve ulice je kolesarska steza primerno urejena in ločena od površin za pešce. Od križišča s Kozlovičovo ulico naprej proti bolnišnici Izola je ob cesti ločena pot, ki jo uporabljajo pešci in kolesarji. Na navedenem delu poti se na isti površini hkrati nahajajo sprehajalci, vodniki psov, rekreativni tekači, otroci in kolesarji. V zadnjem času je opaziti povečano število električnih koles in skirojev. Slednji, zlasti zaradi svoje hitrosti in neslišnosti, predstavljajo povečano nevarnost za vse udeležence v prometu.

Čeprav je postavljena ustrezna prometna signalizacija, ki označuje promet pešcev in kolesarjev, obstoječa pot nima vseh tehničnih elementov, ki bi ustrezali namenu poti, in kot taka predstavlja visoko varnostno tveganje uporabnikov. Obstoječe stanje je neustrezno za vse aktualne uporabnike, kot taka pa tudi ne omogoča in spodbuja bolj množične uporabe (v kontekstu spodbujanja trajnostnih oblik mobilnosti).

Glede na to, da je lokalna cesta vzporednica hitre ceste, mora prevzeti njen promet v slučaju zapor na hitri cesti.

Teren, po katerem poteka cesta, je gričevnat. Odvodnjavanje meteornih vod je na obravnavanem odseku urejeno z meteorno kanalizacijo, določen problem predstavljajo zaledne vode, ki se ob večjih nalivih zlivajo na lokalno cesto.

Voziščna konstrukcija je v dobrem stanju. Cesta je obojestransko omejena z robniki. Vozišče je ob križišču s Kozlovičovo ulico širine cca 10,50 m in se nato zoži na 7,50 m. Cesta ima urejeno odvodnjavanje, ob cesti je urejena cestna razsvetljava.

Obstoječa lokalna cesta je na obravnavanem odseku dvopasovnica z voznima pasovima širine 3,50 m ter urejenim pasom za leve zavijalce na območju priključka Kozlovičeve ulice širine cca 3,00 m. Cesta na začetnem odseku cca 220 m (tj. do cca km 2.820) poteka skozi naselje, ob cesti se nahajajo priključki k stanovanjskim objektom. Hitrost v naselju je omejena na 50 km/h. V cca km 2.820 je postavljen prometni znak konec naselja.

Ob desnem robu vozišča je pas zelenice širine 2,00 m, v zelenici je postavljena cestna razsvetljava, ki je bila pred nekaj leti rekonstruirana. Za zelenico se nahaja pešpot širine 2,50 m. Cesta je opremljena z meteorno kanalizacijo (vtoki pod robnikom). Trasa zbirnega kanala poteka pretežno v zelenici vzdolž ceste.

Obstoječa lokalna cesta ima na obravnavanem odseku naslednje tehnične elemente.

- hitrost vožnje	v = 50 – 90 km/h
- širina voznega pasu	š = 3,50 m
- širina vozišča	š = 2 x 3,50 m = 7,00 m
- širina pasu za leve zavijalce	š = 3,50 m
- širina koritnice ob vozišču	š = 0,50 m

- širina zelenice	š = 2,00 m
- širina pešpoti	š = 2,00 m
- vzdolžni sklon nivelete	s = 0.66 - 7 %

Slika 2: Elementi lokalne ceste v obstoječem stanju – odsek pri zaključku naselja Koper



Vir: PZI

Obstoječa lokalna cesta je prometno zelo obremenjena. Pretežno jo uporabljajo osebna vozila, po njej je speljanih več linij mestnega potniškega prometa, peš koridor pa uporabljajo pešci, kolesarji, skiroji...

3.6 Temeljni razlogi za investicijsko namero

Osnovni namen investicije je:

- ureditev ločene kolesarske steze in hodnika za pešce v skupnem koridorju na odseku Kvedrove ceste od križišča s Kozlovičevo ulico do izteka pred krožiščem pri bolnici v dolžini 865 m,
- rekonstrukcija javne razsvetljave, meteorne kanalizacije, zasaditev in postavitve urbane opreme,
- prebivalcem ponuditi možnost za uporabo varnih kolesarskih povezav, za uporabo trajnostno naravnanih, energetsko učinkovitih in čistejših oblik prevoza,
- z razvojem čistih in trajnostnih oblik prevoza povečati atraktivnost urbanih območij, zmanjšati število osebnih vozil, ki obremenjujejo ulice in ceste, ter z zmanjšanjem izpustov in hrupa dvigniti kvaliteto bivanja.

3.7 Predmet investicije

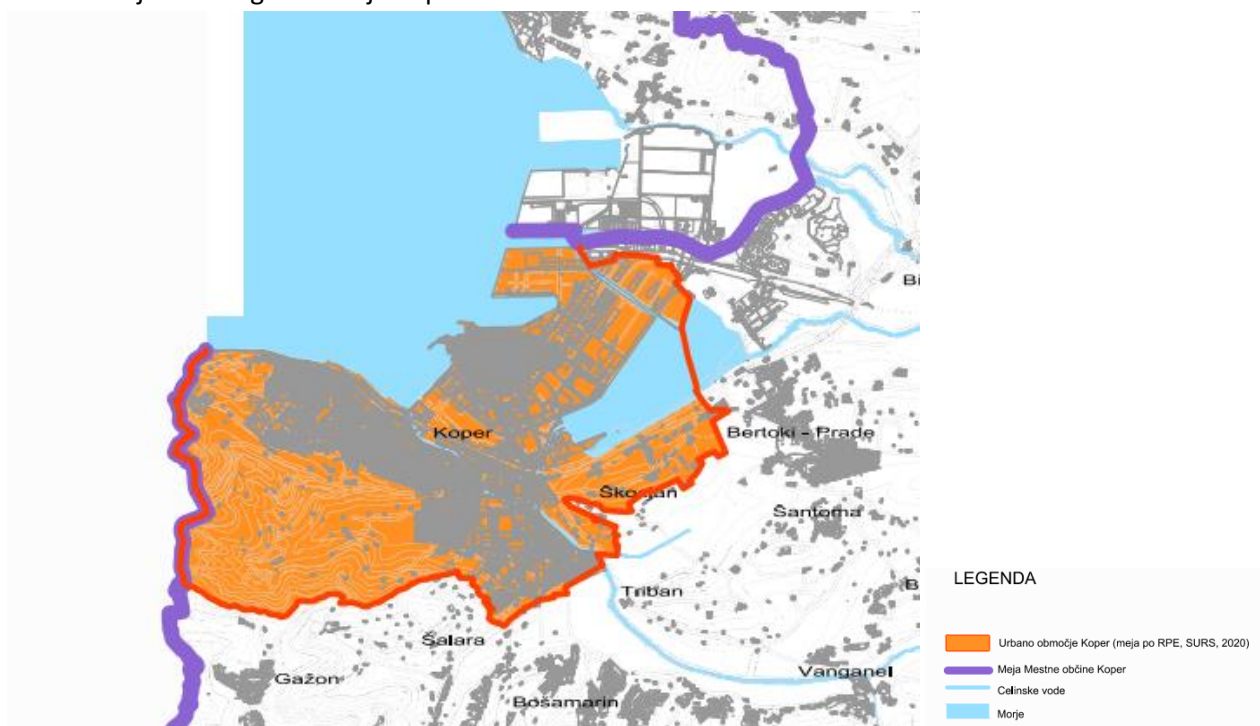
Predmet investicije je ločena kolesarska steza in hodnik za pešce v skupnem koridorju na odseku Kvedrove ceste od križišča s Kozlovičevo ulico do izteka pred krožiščem pri bolnici v dolžini 865 m. Trasa predvidene ureditve kolesarskih površin je označena z rumeno barvo.

Slika 3 : Območje gradnje



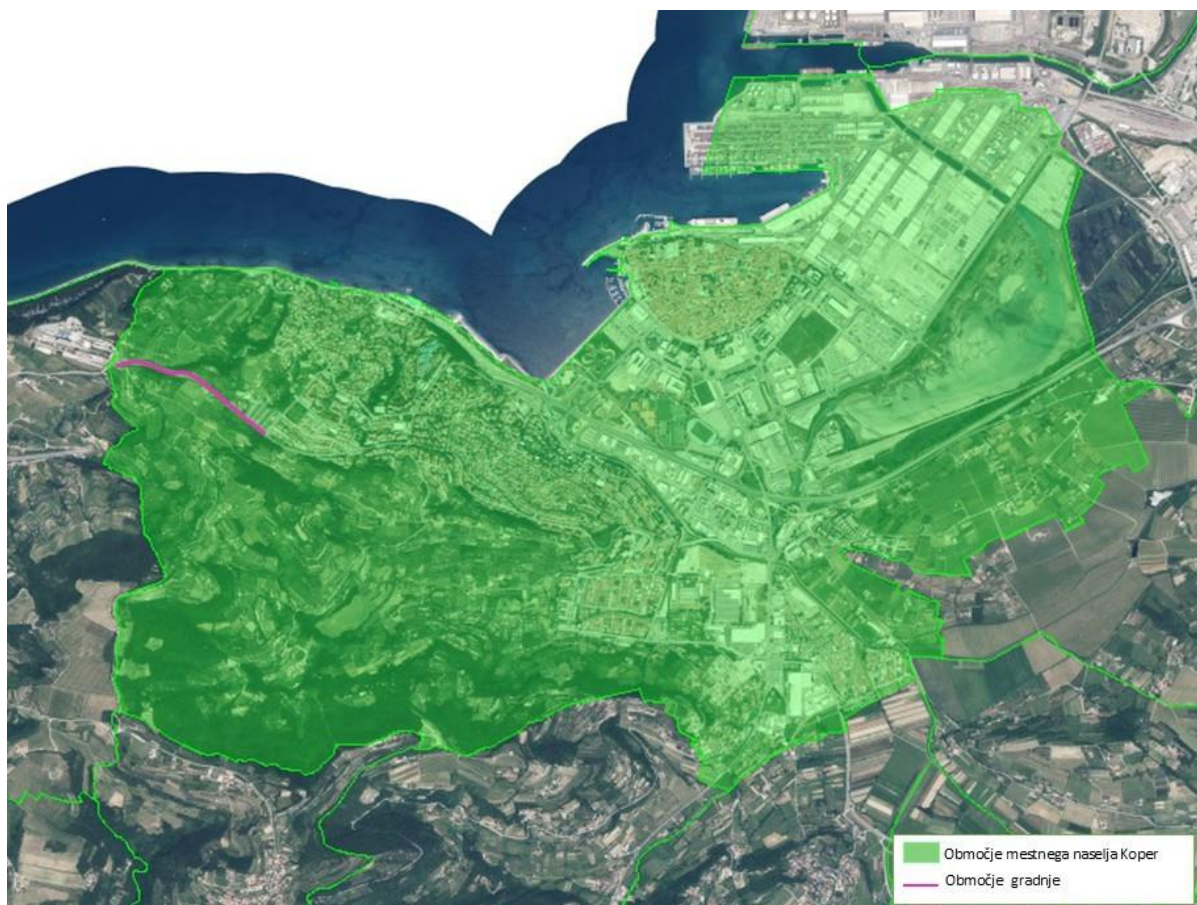
Vir: PZI

Slika 4: Meje urbanega območja Koper



Vir: https://www.koper.si/wp-content/uploads/2021/03/G_1.1_maja-urbanega-obmocja-TUS.pdf

Slika 5: Urbano območje Koper z vrisanim območjem investicije



Vir: Izris Lana Sladič

Projektna rešitev načrtuje rekonstrukcijo obstoječe mešane površine za pešce in kolesarje v dolžini 865 m, in sicer z njeno razširitvijo, tako da v skupni koridor umesti ločeni površini za kolesarje (steza širine 2,50 m) in pešce (hodnik širine 1,50 m). Pasova sta predvidena na višinsko enotni površini, medsebojno razmejena s potopljenim betonskim robnikom.

Na pretežnem delu trase rešitev predvideva širitev obstoječe površine na severno stran, v največji meri se tako ohranja tudi obstoječa ločilna zelenica v pasu med pešpotjo in voziščem Kvedrove ceste. Rešitev načrtuje tudi zasaditev drevoreda na del odseka in postavitev urbane opreme kot funkcionalne, estetske in bivanjske nadgradnje osnovne infrastrukture za pešce in kolesarje (razgledišče-počivališča s klopmi, koši za odpadke ipd.).

Predvidena je zožitev zelenice na 1,60 m, tako da večina kandelabrov javne razsvetljave lahko ostane.

Slika 6: Elementi lokalne ceste v obstoječem stanju – odsek pri križišču s Kozlovičevo ulico



Vir: PZI

Zaradi obstoječega armiranobetonskega mejnega zidu ob stanovanjski soseski Nokturno je koridor za potek trase preozek (Slika 3 zgoraj), zato je predvidena na krajšem delu zožitev Kvedrove ceste na 10,0 m (na dotični lokaciji je vozišče široko 10,65 m). Na tem odseku je potrebna prestavitev štirih kandelabrov javne razsvetljave v novo zelenico za zagotovitev ustreznega odmika od kolesarske steze ter prestavitev treh vtokov požiralnikov meteorne kanalizacije pod nov robnik, medtem ko peskolovi in jaški ostanejo na prvotnem mestu.

Na trasi je predvideno preoblikovanje dveh priključkov preko potopljenega robnika in z izvedbo klančin na kolesarski stezi in pločniku k obstoječim stanovanjskim stavbam.

Slika 7: Obstoječa priključka na lokalno cesto



Vir: PZI

V bližini prvega priključka je treba zaradi širitve pločnika prestaviti TK omarici, v nadaljevanju trase pa je predvidena prestavitev oziroma preureditev počivališč - razgledišč s klopmi.

Denivelacija terena med razširjeno traso in okoliškim terenom je izvedena z zemeljskim nasipom v naklonu 1:1,5. Od drugega priključka dalje trasa kolesarske steze in pločnika sledi obstoječi mešani površini nad vkopom Kvedrove ceste in se pred krožiščem priključuje na obstoječo dostopno pot (Dolga reber).

Na podlagi projektne naloge, ki jo je pripravil naročnik, je bil usklajen karakteristični prečni prerez, tako da je predvideni prerez ceste sledeč:

-	berma širine	0,50 m
-	vozišče širine	2 × 3,50 m
-	zelenica	1,60 m
-	kolesarska steza	2,50 m
-	pločnik	1,50 m
-	bankina širine	0,50 m

Niveletno se trasi kolesarske steze in pločnika prilagajata obstoječi trasi ceste, saj je treba ohraniti obstoječe priključke, na deniveliranem odseku proti krožišču pri bolnici Izola pa sledi trasi obstoječe mešane površine. Sestavni del projekta so tudi priključki na obstoječo infrastrukturo (meteorna kanalizacija), izdelani v skladu s projektnimi pogoji in soglasji soglasodajalcev.

Horizontalni in vertikalni potek trase:

V horizontalnem in vertikalnem poteku se bo kolesarska steza prilagajala že zgrajeni sprehajalni poti. Sprehajalna pot je široka 2,50 m, v asfaltni izvedbi.

Ker bo kolesarska steza potekala po trasi obstoječe sprehajalne poti, so horizontalni elementi določeni s potekom sprehajalne poti. Ker ob stanovanjski soseski Nokturno potekajo obstoječi betonski zidovi, rešitev načrtuje zožanje vozišča Kvedrove ceste, in sicer s prestavitvijo robnika na desni strani (gledano v smeri stacionaže). Zaradi tega bo treba prestaviti tudi štiri kandelabre javne razsvetljave v novo zelenico za zagotovitev ustreznega odmika od kolesarske steze ter prestaviti tri vtoke požiralnikov pod nov robnik, medtem ko peskolovi in jaški meteorne kanalizacije ostanejo na prvotnem mestu.

Od stacionaže km 2,700 trasa kolesarske steze sledi trasi obstoječe pešpoti. V km 2,795 se izdela prilagoditev obstoječega priključka. Do tu je površina kolesarske steze in pločnika v prečni smeri nagnjena proti cestišču. Prečni naklon kolesarske steze in pločnika se na tem delu spremeni, da lahko niveletno navežemo obstoječi priključek. Od tu dalje je prečni naklon kolesarske steze in pločnika nagnjen stran od cestišča. V km 3,065 je prav tako predvidena prilagoditev obstoječega priključka. Od km 3,100 se kolesarska steza nekoliko bolj približa cestišču, da se lahko ob kolesarsko stezo umesti tudi nov pločnik.

Vertikalno se kolesarska steza prav tako navezuje na sprehajalno pot. Na začetku poteka kolesarska steza skoraj horizontalno v naklonu od 0,66 - 1,20 %. Od km 2,995 se prične trasa spuščati v skladu z niveleto ceste, in sicer v naklonu 7,19 % proti obstoječemu krožnemu križišču.

Ob kolesarski stezi se na njeni levi strani gledano v smeri stacionaže ohrani zelenica širine 2,00 m. Zelenica je humusirana, nagnjena 2% v smeri proti cestišču do km 1,795 ter od km 3,065 dalje. Na vmesnem delu je površina nagnjena stran od cestišča, tako, da se padavinska voda razpršeno in prosto odvodnjava preko bankine in po obstoječi brežini. Na obstoječih priključkih se predvidi vgradnja kanalet za odvodnjo meteorovodov, ki se jih naveže na obstoječ sistem meteorne kanalizacije. Na ta način preprečujemo dodatno zamakanje obstoječih hiš pod kolesarsko stezo.

Krajinskoarhitekturni elementi ureditve

Obravnavani odsek peš in kolesarske povezave se nahaja na prehodu iz urbanega prostora mesta v odprti prostor, ki pa ima vsled razpršene okoliške poselitve in inženirske ureditve ceste še vedno precej urbani

značaj. Zaradi zveznega poteka peš povezave Kvedrove ceste iz soseske Markovec proti bolnišnici Izola je območja priljubljeno sprehajališče prebivalcev.

Predmetna gradnja je dobra priložnost za kakovostno funkcionalno in estetsko nadgradnjo obravnavanega območja s krajinskoarhitekturnimi elementi, s čimer se izboljša kakovost bivanja, uporabniška izkušnja in spodbuja trajnostne oblike mobilnosti ter zdrav način življenja. Predvideni krajinsko arhitekturni elementi v zasnovi so:

- drevoredna zasaditev in zatravitev,
- ureditev počivališč – razglednih točk.
- postavitve urbane opreme.

Predlagana investicija povezuje izhodišče in cilj poti vsakodnevnih kolesarjev znotraj mesta skladno s smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih (skladnost z Zasnovo kolesarske mreže mesta Koper, izdelana leta 2023).



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

4.1 Opredelitev razvojnih ciljev

Cilji investicijskega projekta so:

- izboljšati prometno varnost za kolesarje in druge udeležence v prometu v Kopru,
- zmanjšati prometno obremenitev območja na Markovcu,
- zmanjšati urbano okoljsko obremenitev,
- doseči prometno razbremenitev ob zagotavljanju boljše prometne dostopnosti,
- doseči urejenost cestnih, obcestnih poti, kolesarskih in peš povezav,
- rekonstrukcija javne razsvetljave, meteorne kanalizacije, zasaditev in postavitve urbane opreme,
- zagotoviti varno in prijetno okolje za prebivalce in druge uporabnike kolesarskih, peš in cestnih povezav na območju,
- izboljšati kvaliteto življenja stanovalcev na območju.

4.2 Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami

Predlagani projekt je skladen s sledečimi dokumenti:

- Strategija razvoja Slovenije 2030,
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije,
- Strategija razvoja prometa v RS,
- Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji,
- Regionalni razvojni program za Južno Primorsko regijo 2021-2027,
- Trajnostna urbana strategija mesta Koper 2030,
- Celostna prometna strategija Mestne občine Koper.

1. Strategija razvoja Slovenije 2030

Predlagana investicija je skladna s Strategijo razvoja Slovenije 2030, ki je krovna nacionalna razvojna strategija. V središče dokumenta je postavljeno kakovostno življenje za vse.

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 uravnoteženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki upošteva omejitve in zmožnosti planeta ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje rodove. Na ravni posameznika se kakovostno življenje kaže v dobrih priložnostih za delo, izobraževanje in ustvarjanje, v dostojnem, varnem in aktivnem življenju, zdravem in čistem okolju ter vključevanju v demokratično odločanje in soupravljanje družbe.

Strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so:

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

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: Konkurenčen 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

Investicija je usklajena s Strategijo razvoja Slovenije 2030, in sicer s 8. razvojnim ciljem strategije: "Nizkoogljično krožno gospodarstvo", katerega cilj se bo med drugim dosegel tudi z zagotavljanjem, da infrastruktura in raba energije v prometu podpirata prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočata trajnostno mobilnost, tudi z uvajanjem novih konceptov mobilnosti in povečanjem deleža javnega potniškega prometa.

Prav tako je investicija v skladu s prioritarnim področjem »Dostojno življenje za vse«, kjer je navedeno, da je dostojno življenje odvisno od dohodka in premoženja posameznika oziroma gospodinjstva, dostopnosti izobraževanja, zdravja, kulture, primerne bivalnega okolja, kakovostne hrane in pitne vode, energije, čistega in zdravega okolja ter osebne varnosti.

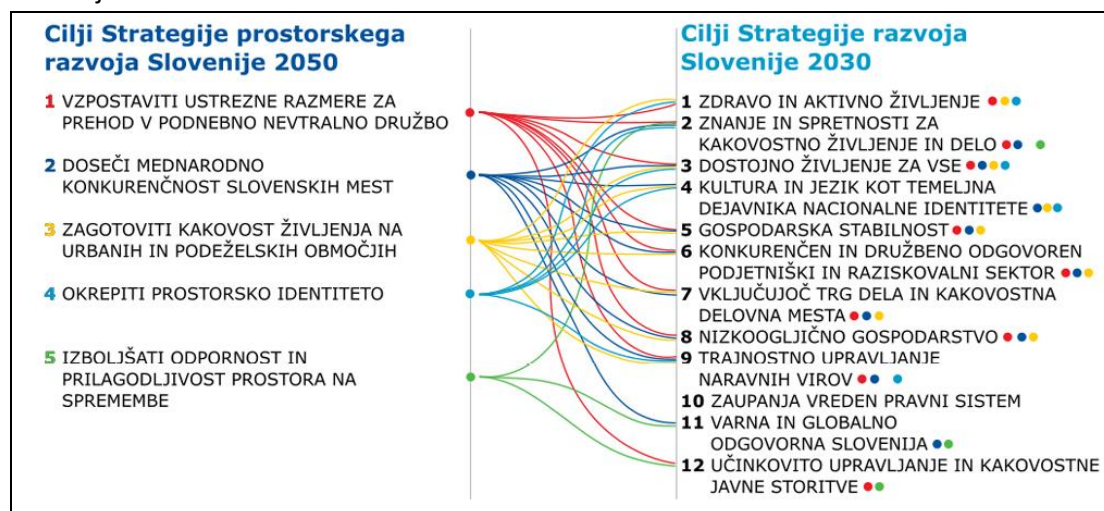
2. Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 je temeljni strateški prostorski akt Republike Slovenije, ki na podlagi Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21 in 18/23 – ZDU-10) in v povezavi s Strategijo razvoja Slovenije 2030 ter drugimi državnimi razvojnimi akti in razvojnimi cilji EU določa dolgoročne strateške cilje države in usmeritve razvoja dejavnosti v prostoru. Strategija vsebuje vizijo prostorskega razvoja države, dolgoročne cilje in koncept prostorskega razvoja s prednostnimi nalogami ter usmeritve za doseganje ciljev. Temeljne usmeritve so pripravljene za dolgoročno obdobje do leta 2050, za izvajanje ciljev strategije v srednjeročnem obdobju pa bo pripravljen načrt, v katerem se opredelijo prednostne naloge in odgovorni organi za posamezna območja in dejavnosti.

Strategija podpira razvojno paradigmo prostorske kohezije, s katero se zagotavlja uravnotežen, skladen in trajnosten razvoj vseh območij v državi z upoštevanjem in rabo njihovih endogenih prostorskih potencialov (virov). Prostorska kohezija povezuje tri razsežnosti prostora: fizično, gospodarsko in socialno-kulturno. Uveljavlja prostorski pristop na vseh ravneh načrtovanja. Poudarja potrebo po sodelovanju deležnikov in državljanov ter njihovo aktivno vključevanje v participativnem procesu urejanja prostora z namenom krepitev prostorske učinkovitosti, kakovosti prostora in prostorske identitete.

Za izvajanje strategije je opredeljen širok nabor prostorskih instrumentov (akcijski programi, regionalni prostorski plani) in drugih instrumentov za medsektorsko povezovanje in upravljanje prostora. Uspešnost doseganja ciljev strategije ter izvajanja aktivnosti in ukrepov se bo redno spremljala s sistemom spremljanja stanja z določenimi ciljnim kazalniki in kazalniki stanja. To bo podlaga za oblikovanje predlogov spreminjanja in dopolnitve strategije

Slika 8: Prispevek ciljev strategije prostorskega razvoja Slovenije k udejanjenju ciljev Strategije razvoja Slovenije



Cilji prostorskega razvoja so opredeljeni z namenom razreševanja obstoječih in pričakovanih prostorskih problemov v Sloveniji ter preusmeritve negativnih teženj in doseganja večje stopnje urejenosti v prostoru.

Predlagana investicija je usklajena z naslednjimi cilji prostorskega razvoja:

- racionalen in učinkovit prostorski razvoj: dejavnosti v prostoru se izvajajo tako, da ustvarjajo največje pozitivne učinke za prostorsko uravnotežen in gospodarsko učinkovit razvoj, socialno povezanost in kakovost naravnega in bivalnega okolja,
- kvaliteten razvoj in privlačnost mest in drugih naselij: zagotavlja naj se kvalitetno bivalno okolje z ustrežno, racionalno infrastrukturno opremljenostjo, z razvito mrežo gospodarskih in storitvenih dejavnosti ter dostopnostjo do družbene javne infrastrukture,
- skladen razvoj območij,
- zagotavljanje opremljenosti obstoječih in novih zemljišč z gradnjo.

V poglavju 2.1.9 Kolesarsko omrežje je predstavljen načrtovan razvoj kolesarskega omrežja v Sloveniji. V tem poglavju je zapisano:

(1) Zasnovo kolesarskega omrežja tvori omrežje državnih daljinskih in glavnih kolesarskih povezav, ki povezujejo urbana središča in turistična naselja ter se navezujejo na daljinski evropski kolesarski povezavi številka 8 in 9, ki potekata skozi Slovenijo.

(2) Glede na prostorske možnosti ter razpoložljivo cestno infrastrukturo se za kolesarske poti izkoristi obstoječe, z motornim prometom neobremenjene ali malo obremenjene prometnice. Nove kolesarske poti se izgrajuje tam, kjer teh možnosti ni.

(3) Omrežja regionalnih kolesarskih povezav se razvija v smereh daljinskih in glavnih cestnih povezav ter se jih navezuje na evropske kolesarske povezave. Na območju mest in drugih naselij se izgrajuje kolesarsko omrežje tudi za dnevno migracijo na krajših razdaljah. S kolesarskimi stezami in pasovi se opremi najpomembnejše smeri osebnega prometa v urbanih območjih ter se jih navezuje na postajališča javnega potniškega prometa in parkirne površine za motorna vozila.

Predlagana investicija je v skladu s smernicami iz Strategije prostorskega razvoja Slovenje, saj na urbanem območju vzpostavlja kolesarske površine za dnevne migracije na krajših razdaljah.

3. Strategija razvoja prometa v RS do 2030

Decembra 2022 je bil sprejet Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Slovenji, pri čemer bo Slovenija v finančnem obdobju 2021-2027 zasledovala: 6 ciljev politik in v tem okviru 10 prednostnih nalog.

Cilji politike ter specifični cilji:

CP 1: Konkurenčnejša in pametnejša Evropa s spodbujanjem inovativne in pametne gospodarske preobrazbe ter regionalne povezljivosti na področju IKT

PN 1: Inovacijska družba znanja

- RSO1.1: Razvoj in izboljšanje raziskovalne in inovacijske zmogljivosti ter uvajanje naprednih tehnologij
- RSO1.2: Izkoriščanje prednosti digitalizacije za državljane, podjetja, raziskovalne organizacije in javne organe
- RSO1.3: Krepitev trajnostne rasti in konkurenčnosti MSP ter ustvarjanje delovnih mest v MSP, med drugim s produktivnimi naložbami
- RSO1.4: Razvoj znanj in spretnosti za pametno specializacijo, industrijski prehod in podjetništvo

PN 2: Digitalna povezljivost

- RSO1.5: Izboljšanje digitalne povezljivosti

CP 2: Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti

PN 3: Zelena preobrazba za podnebno nevtralnost

- RSO2.1: Spodbujanje energijske učinkovitosti in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov

- RSO2.2: Spodbujanje energije iz obnovljivih virov v skladu z Direktivo (EU) 2018/2001 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, vključno s trajnostnimi merili, določenimi v Direktivi
- RSO2.3: Razvoj pametnih energetskega sistemov, omrežij in hrambe zunaj vseevropskega energetskega omrežja (TEN-E)
- RSO2.4: Spodbujanje prilagajanja podnebnim spremembam in preprečevanja tveganja nesreč ter odpornosti, ob upoštevanju ekosistemskih pristopov
- RSO2.5: Spodbujanje dostopa do vode in trajnostnega gospodarjenja z vodnimi viri
- RSO2.6: Spodbujanje prehoda na krožno gospodarstvo, gospodarno z viri
- RSO2.7: Izboljšanje varstva in ohranjanja narave ter biotske raznovrstnosti in zelene infrastrukture, tudi v mestnem okolju, in zmanjšanje vseh oblik onesnaževanja

PN 4: Trajnostna urbana mobilnost

- RSO2.8: Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika

CP 3: Bolj povezana Evropa z izboljšanjem mobilnosti

PN 5: Bolj povezana Evropa z izboljšanjem mobilnosti

- RSO3.1: Razvoj pametnega, varnega, trajnostnega in intermodalnega omrežja TEN-T, odpornega proti podnebnim spremembam
- RSO3.2: 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

CP 4: Bolj socialna in vključujoča Evropa za izvajanje evropskega stebra socialnih pravic

PN 6: Znanja in spretnosti ter odzivni trg dela

- ESO4.1: Izboljšanje dostopa do zaposlitve in aktivacijski ukrepi za vse iskalce zaposlitve, zlasti mlade, predvsem v okviru izvajanja jamstva za mlade, dolgotrajno brezposelne in prikrajšane skupine na trgu dela, in neaktivne osebe, kot tudi s
- spodbujanjem samozaposlovanja in socialnega gospodarstva
- ESO4.2: Posodabljanje institucij in služb trga dela za oceno in predvidevanje potreb po veščinah ter zagotavljanje pravočasne in prilagojene pomoči in podpore pri usklajevanju ponudbe in povpraševanja na trgu dela, prehodih in mobilnosti
- ESO4.4: Spodbujanje prilagajanja delavcev, podjetij in podjetnikov na spremembe, aktivnega in zdravega staranja ter zdravega in dobro prilagojenega delovnega okolja, ki obravnava tveganja za zdravje
- ESO4.5: Izboljšanje kakovosti, vključenosti, učinkovitosti in ustreznosti sistemov izobraževanja in usposabljanja za potrebe trga dela, vključno z vrednotenjem neformalnega in priložnostnega učenja, da bi podprli pridobivanje ključnih kompetenc,
- tudi podjetniških in digitalnih veščin, ter s spodbujanjem uvedbe dualnih sistemov usposabljanja in vajeništev

- ESO4.7: Spodbujanje vseživljenjskega učenja, zlasti prožnih možnosti za izpopolnjevanje in prekvalifikacijo za vse, ob upoštevanju podjetniških in digitalnih veščin, boljše predvidevanje sprememb in zahtev po novih veščinah na podlagi potreb
- trga dela, olajševanje prehodov med delovnimi mesti in spodbujanje poklicne mobilnosti
- RSO4.2: Doslednejše zagotavljanje enakega dostopa do vključujočih in kakovostnih storitev na področju izobraževanja, usposabljanja in vseživljenjskega učenja z razvojem dostopne infrastrukture, tudi s krepitvijo odpornosti za izobraževanje in usposabljanje na
- daljavo in prek spleta

PN 7: Dolgotrajna oskrba in zdravje ter socialna vključenost

- ESO4.8: Pospeševanje dejavnega vključevanja za spodbujanje enakih možnosti, nediskriminacije in aktivne udeležbe ter povečevanje zaposljivosti, zlasti za prikrajšane skupine
- ESO4.11: Krepitev enakopravnega in pravočasnega dostopa do kakovostnih, trajnostnih in cenovno ugodnih storitev, vključno s storitvami, ki spodbujajo dostop do stanovanj, in storitvami oskrbe, usmerjene v posameznika, vključno z zdravstveno oskrbo;
- posodobitev sistemov socialne zaščite, vključno s spodbujanjem dostopa do socialne zaščite, s posebnim poudarkom na otrocih in prikrajšanih skupinah; izboljšanje dostopnosti, tudi za invalide, učinkovitosti in odpornosti zdravstvenih sistemov in storitev dolgotrajne oskrbe
- ESO4.12: Spodbujanje socialnega vključevanja oseb, izpostavljenih tveganju revščine ali socialni izključenosti, vključno z najbolj ogroženimi osebami in otroki
- RSO4.3: Spodbujanje socialno-ekonomskega vključevanja marginaliziranih skupnosti, gospodinjstev z nizkimi dohodki in prikrajšanih skupin, tudi ljudi s posebnimi potrebami, s celostnimi ukrepi, vključno s stanovanjskimi in socialnimi storitvami
- RSO4.5: Zagotavljanje enakega dostopa do zdravstvenega varstva in krepitev odpornosti zdravstvenih sistemov, vključno z osnovnim zdravstvenim varstvom, ter spodbujanje prehoda z institucionalne oskrbe na oskrbo v družini in skupnosti

PN 8: Trajnostna turizem in kultura

- RSO4.6: Krepitev vloge kulture in trajnostnega turizma pri gospodarskem razvoju, socialni vključenosti in socialnih inovacijah

CP 5: Evropa, ki je bližje državljanom, in sicer s spodbujanjem trajnostnega in celostnega razvoja vseh vrst območij ter lokalnih pobud

PN 9: Trajnostni razvoj lokalnih območij

- RSO5.1: Spodbujanje celostnega in vključujočega socialnega, gospodarskega in okoljskega razvoja, kulture, naravne dediščine, trajnostnega turizma in varnosti na mestnih območjih
- RSO5.2: Spodbujanje celostnega in vključujočega socialnega, gospodarskega in okoljskega lokalnega razvoja, kulture, naravne dediščine, trajnostnega turizma in varnosti na območjih, ki niso mestna območja

CP 6: Evropa za pravični prehod

PN 10: Prestrukturiranje premogovnih regij

- JSO8.1: Omogočanje regijam in ljudem, da obravnavajo socialne, zaposlitvene, gospodarske in okoljske učinke, ki jih ima prehod na energetske in podnebne cilje Unije
- do leta 2030 in na podnebno nevtravno gospodarstvo Unije do leta 2050 na podlagi Pariškega sporazuma

Investicija je usklajena s Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji, in sicer s CP 2: Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti, PN 4: Trajnostna urbana mobilnost RSO2.8: Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika.

Predmetna investicija prispeva k sledečim specifičnim kazalnikom:

- Dolžina novih kolesarskih povezav: 0,865 km
- Število kolesarjev (letno) 4.200
- Število postavljenih števcov kolesarjev: 1

Prav tako je investicija usklajena s Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021- 2027 v Sloveniji, in sicer s CP 2: Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti, PN 3: Zelena preobrazba za podnebno nevtravnost, RSO2.7. Izboljšanje varstva in ohranjanja narave ter biotske raznovrstnosti in zelene infrastrukture, tudi v mestnem okolju, in zmanjšanje vseh oblik onesnaževanja (ESRR). Predmetna investicija vključuje tudi dobavo in zasaditev dreves. Pod drevesi je predvidena zelenica.

4. Regionalni razvojni program za Južno Primorsko regijo 2021-2027

Regionalni razvojni program je temeljni strateški in programski dokument na regionalni ravni, s katerim se uskladijo razvojni cilji v regiji ter določijo instrumenti in ocenijo viri za njihovo uresničevanje. Potek njegove priprave določa Uredba o regionalnih razvojnih programih.

Območje priprave strategije za Južno Primorsko regijo je regija z osmimi občinami: Ankaran, Divača, Hrpelje-Kozina, Koper, Komen, Izola, Piran in Sežana.

Strateški del dokumenta obsega analizo regionalnih razvojnih potencialov, opredelitev ključnih razvojnih ovir in prednosti regije, njene razvojne cilje in prioritete v programskem obdobju ter določitev razvojne specializacije. Programski del vsebuje programe za spodbujanje razvoja v regiji s časovnim in finančnim ovrednotenjem ter določi sistem spremljanja, vrednotenja in organiziranosti izvajanja RRP.

Pomembni strateški dokumenti, ki so usmerjali pripravo RRP, so Strategija razvoja Slovenije 2030 in Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050. RRP je usklajen z omenjeno strategijo, z razvojnimi politikami, z omenjenim državnim strateškim prostorskim aktom. RRP je skladen tudi z varstvenimi in razvojnimi dokumenti zavarovanih in varovanih območij. Nakazuje primerjalne prednosti regije v odnosu do sosednjih regij in potenciala za mednarodno razvojno povezovanje. Okvir za pripravo RRP je tudi Evropska kohezijska politika in sicer 5 ciljev politik:

- Pametnejša Evropa s spodbujanjem inovativne in pametne gospodarske preobrazbe,
- 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,
- Bolj povezana Evropa z izboljšanjem mobilnosti in regionalne povezljivosti informacijsko-komunikacijskih tehnologij (IKT),
- Bolj socialna Evropa za izvajanje evropskega stebra socialnih pravic,
- Evropa, ki je bližje državljanom, in sicer s spodbujanjem trajnostnega in celostnega razvoja mest, podeželja in obalnih območij ter lokalnih pobud.

Razvojne prioritete regije:

Prioritete 1: Gospodarstvo močno in pametno Ukrep1: Inovativno okolje za podjetništvo

Ukrep 2: Ekonomsko-poslovna infrastruktura in digitalizacija Ukrep 3: Trajnostni turizem

Ukrep 4: Znanje za gospodarstvo

Prioriteta 2: : Družbeni razvoj

Ukrep 1: Storitve splošnega družbenega pomena Ukrep 2: Programi za mlade in krepitev zaposlenosti

Ukrep 3: Zdrav življenjski slog in preventivni programi Ukrep 4: Kultura in kulturna dediščina

Ukrep 5: Razvoj italijanske avtohtone narodne skupnosti Ukrep 6: Razvoj regijskega podpornega okolja za NVO

Prioriteta 3: Narava, podeželje, kmetijstvo in ribištvo/marikultura Ukrep 1: Ohranjanje narave in biodiverzitete

Ukrep 2: Razvoj podeželja

Ukrep 3: Razvoj sonaravnega kmetijstva Ukrep 4: Razvoj ribištva in marikulture

Prioriteta 4: Prometno povezana regija

Ukrep 1: Razvoj avtocestnega omrežja in omrežja hitrih cest (v pristojnosti države) Ukrep 2: Razvoj železniškega omrežja (v pristojnosti države)

Ukrep 3: Razvoj pristaniške infrastrukture Ukrep 4: Vzpostavitev trajnostne mobilnosti Ukrep 5: Razvoj letališča Portorož

Prioriteta 5: Zelena regija

Ukrep 1: Učinkovita raba in obnovljivi viri energije Ukrep 2: Oskrba s pitno vodo

Ukrep 3: Odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih voda Ukrep 4: Komunalni odpadki

Ukrep 5: Prilagajanje klimatskim spremembam

Kolesarska in pešpot na delu ulice Istrskega odreda v Kopru

Ukrep 6: Krožno gospodarstvo

Prioriteta 6: Prostorski razvoj in regija bližje prebivalcem Ukrep 1: Regionalno prostorsko načrtovanje

Ukrep 2: Trajnostni urbani razvoj Kopra

Ukrep 3: Trajnostni prostorski razvoj obalnega pasu

Ukrep 4: Trajnostni prostorski razvoj Krasa, Kraškega roba in Brkinov Ukrep 5: Krepitev sodelovanja s sosednjimi območji, tudi čezmejno

Predlagani projekt vsebinsko sodi v:

- 2. razvojno prioriteto: Družbeni razvoj, ukrepom 3: Zdrav življenjski slog in preventivni programi,
- 6. razvojno prioriteto: Prostorski razvoj in regija bližje prebivalcem, ukrepom 2: trajnostni urbani razvoj Kopra.
- razvojno prioriteto 4: Prometno povezana regija, in znotraj tega na ukrep 4.4 Vzpostavitev trajnostne mobilnosti. Ta ukrep se bo izvajal s spodbujanjem upravljavskih, strokovno-tehničnih, organizacijskih, infrastrukturnih, promocijskih in ostalih aktivnosti za krepitev trajnostne mobilnosti – predvsem spodbujanje hoje, kolesarjenja, javnega prometa. Del aktivnosti bo namenjeno tudi spodbujanju uporabe alternativnih goriv v mestih (vozila JPP in polnilna infrastruktura).

Predvidene aktivnosti, s katerimi se bo izvajal ukrep na področju kolesarjenja, so:

- izgradnja kolesarske infrastrukture na občinski in medobčinski ravni,
- izgradnja in oprema omrežja parkirišč za kolesa,
- vzpostavitev možnosti prevoza koles z javnim prometom (avtobus, vlak),
- subvencioniranje nabave koles za občane,
- vzpostavitev enotnega sistema za izposajo koles (rent-a-bike) na ravni razvojne regije,
- vzpostavitev mreže e-polnilnic.

5. Trajnostna urbana strategija mesta Koper 2030

Mestna občina Koper je dne 29. 12. 2020 sprejela novelacijo Trajnostne urbane strategije mesta Koper za obdobje do 2030, s katero opredeljuje razvojno vizijo urbanega območja mesta, ki bo v nadaljnjih fazah omogočala jasno usmeritev in pomoč pri sprejemanju odločitev glede razvojnih prioritet, načrtovanju in realizaciji aktivnosti in ukrepov.

Trajnostni urbani razvoj želi s celovitim pristopom načrtovanja in izvajanja naložb razvojno izpostaviti in izkoristiti notranje potenciale mest za izboljšanje kakovosti bivanja in spodbuditev gospodarske rasti. V okviru spodbujanja trajnostnega urbanega razvoja se mesta usmerijo zlasti v:

- povečanje privlačnosti mest in mestnih območij;
- oživljanje mest in posameznih mestnih predelov (zlasti stanovanjskih sosesk in slabo izkoriščenih in degradiranih območij v mestih);
- krepitev gospodarskih, stanovanjskih in oskrbnih funkcij mest;
- ustvarjanje pogojev za trajnostno mobilnost;
- izboljšanje kvalitete okolja in bivanja v mestih.

Pri tem je pomembno, da naložbe prispevajo k:

- ustvarjanju pogojev za ustvarjanje novih delovnih mest v gospodarstvu;
- prenovi javnih površin za oddih, rekreacijo in medgeneracijsko povezovanje;
- zagotavljanju zadostnega števila javnih najemnih stanovanj;

- spodbujanju multimodalne mobilnosti;
- prenovi energetskega neučinkovitega in nefunkcionalnega stanovanjskega fonda (zmanjševanje energetske revščine);
- večji dostopnosti do kulturnih vsebin;
- večji zmogljivosti in usposobljenosti lokalnih skupnosti za izvajanje celovitih projektov za urbani razvoj in urbane prenove.

Trajnostna urbana strategija MOK se po načelu komplementarne podpore in medsebojne povezanosti prednostno osredotoča na štiri izbrana fokusna oziroma prednostna razvojna področja in območja, ki so:

- URBANA PRENOVA,
- CELOVITO UREJANJE MESTNIH OBAL,
- ZELENA INFRASTRUKTURA MESTA,
- TRAJNOSTNO DELOVANJE IN UPRAVLJANJE MESTA.

Predmetna investicija se izvaja v urbanem naselju, ki izhaja iz veljavne Trajnostne urbane strategije mesta Koper 2030, sprejete 29. 12. 2020, s prednostnim področjem urbanega razvoja: "Trajnostno delovanje in upravljanje mesta", katerega strateški cilj je: "Pametno mesto za trajnostno delovanje in upravljanje mesta". ***Projekt bo prispeval k naslednjim operativnim ciljem Trajnostne urbane strategije mesta Koper 2030:***

- varno, zdravo in prijetno okolje za vse generacije;
- zdravo okolje in prijetna mikroklima,
- dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal;
- urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal;
- energetska učinkovitost prometnega sistema;
- pametno mesto za trajnostno delovanje in upravljanje mesta;
- zmanjšanje prometnih obremenitev;
- boljše stanje okolja in zmanjšanje urbanih okoljskih obremenitev;
- uvajanja načel krožnega gospodarstva v delovanje in upravljanje mesta;

ter naslednjim ukrepom:

- urejanje javnih odprtih mestnih površin;
- ukrepi trajnostne mobilnosti (površine in ureditve za kolesarje in pešce, dobra mreža);
- promocija in aktivnosti za spodbujanje zdravega in aktivnega življenjskega sloga najširšega kroga populacije;
- posodobitve in dograditve gospodarske javne infrastrukture;
- ozelenjevanje prometnih koridorjev (pešpoti in kolesarske poti,);
- vzpostavljanje zelenih koridorjev trajnostne mobilnosti za povezave s kontaktnim prostorom (v smeri Markovca, Olma, Vanganelške doline, Škocjanskega zatoka);
- urejanje dostopov in uporabnosti površin za starejše in funkcionalno ovirane osebe;
- mreža dostopnih in povezovalnih poti in ureditev za kolesarje in pešce;
- dograjevanje in uporabniške izboljšave mreže pešpoti in kolesarskih poti;
- vzpostavljanje boljših in dodatnih povezav mestnih predelov z obalo in mestnim središčem;
- dopolnjevanje in posodobitve manjkajoče infrastrukture z navezavami na kontaktni zaledni prostor;

- vzpostavljanje boljših in dodatnih povezav mestnih predelov z obalo in mestnim središčem.

Dva od ključnih problemov na področju urejanja in upravljanja prometa urbanega območja Koper in mestne občine sta:

- pomanjkljiva mreža in urejenost kolesarske infrastrukture: dotrajanost, poddimenzioniranost in nezvezni potek kolesarske mreže v mestu in v povezavah med naselji, uporabnikom neprijazna in nevarna infrastruktura in ureditev, pomanjkanje ustreznih in varnih parkirnih mest za kolesa, neugodne terenske danosti za množično mestno kolesarjenje (območje Semele, Markovca in Žusterne),
- pomanjkljiva in neprijazna infrastruktura za pešce: uporabnikom neprijazna in nevarna infrastruktura in ureditve, neugodne terenske danosti za množično mestno pešačenje (območje Semele, Markovca in Žusterne).

Mestna občina že vrsto let posveča pozornost obravnavi prometne problematike, zlasti na urbanem območju občine, med drugim dopolnjuje in izboljšuje kolesarsko prometno mrežo v mestnem in primestnem prostoru. V skladu s temi prizadevanji je tudi predlagani projekt.

6. Celostna prometna strategija Mestne občine Koper

Mestna občina Koper je dne 25. 5. 2017 sprejela Celostno prometno strategijo Mestne občine Koper, katere namen je zagotoviti boljšo dostopnost in mobilnost vseh prebivalcev občine, ter spodbuditi uravnotežen razvoj vseh načinov mobilnosti. Strategija temelji na konceptu zelene hierarhije mobilnosti, ki prednostno upošteva pešce, posebna pozornost je namenjena funkcionalno oviranim osebam. Sledijo druga nemotorizirana prevozna sredstva, kot so kolesa, rolerji, skiroji, nato različna sredstva javnega prevoza, na dnu piramide pa je uporaba osebnega avtomobila in tovorni promet. Osrednja cilja celostnega prometa sta dostopnost in mobilnost.

Celostna prometna strategija Mestne občine Koper predvideva 5 strateških ciljev načrtovanja, in sicer:

- 1. steber: Spodbujanje pešačenja kot pomembnega potovalnega načina,
- 2. steber: Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja,
- 3. steber: Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa,
- 4. steber: Uveljavitev optimiziranega cestnega prometa,
- 5. steber: Vzpostavitev celotnega prometnega načrtovanja.

Z uresničitvijo zgoraj navedenih stebrov bo občina dosegla sodobno urejen promet in boljšo kakovost bivanja. Strateški stebri strategije se med seboj povezujejo in dopolnjujejo, vsem pa skupen odmik od tradicionalnega načrtovanja prometa (osredotočenost na gradnjo infrastrukture in avtomobile), ter usmeritev v učinkovite, naložbeno in okoljsko manj sporne izboljšave, ki so v prvi vrsti osredotočeni na človeka.

Predmetna investicija je usklajena s

- 1. strateškim steblom CPS: "Spodbujanje pešačenja kot pomembnega potovalnega načina", in sicer z:
 - o zagotovitvijo pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših poti peš;
 - o povečanjem deleža pešačenja v mestnih potovanjih in prisotnost pešcev v mestnem prostoru;
 - o povečanjem prometne varnosti in občutek varnosti pešcev;

- 2. strateškimi stebroma CPS: "Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja", in sicer z:
 - o zagotovitvijo pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje v mestu;
 - o povečanjem deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih;
 - o povečanjem prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev.

7. Celovit nacionalni energetska in podnebni načrt

Vlada Republike Slovenije je 27. 2. 2020 sprejela celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (v nadaljevanju NEPN), ki je bil tudi predložen Evropski komisiji, skladno z Uredbo EU 2018/1999 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov.

NEPN je akcijsko strateški dokument, ki 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.

Predmetna investicija je skladna z NEPN, in sicer s prvo razsežnostjo energetske unije: Razogljičenje (emisije TGP in OVE), katerega ključni cilji so:

- prispevati k doseganju neto ničelnih emisij TGP na ravni EU do leta 2050, kar je izhodišče za načrtovanje ciljev, politik in potrebnih ukrepov do leta 2030,
 - učinkovito umeščanje v prostor za pospešeno uporabo OVE,
 - bolj zmanjšati emisije TGP do leta 2030, kot Sloveniji to določa Uredba o delitvi bremen, tj. vsaj za 20 % glede na leto 2005, z doseganjem sektorskih ciljev:
 - o promet: + 12 %,
 - o široka raba: – 76 %,
 - o kmetijstvo: – 1 %,
 - o ravnanje z odpadki: – 65 %,
 - o industrija*: – 43 %,
 - o energetika*: – 34 %.
- *samo del sektorja, ki ni vključen v sistem trgovanja z emisijami,*
- zmanjšati emisije TGP v stavbah za vsaj 70 % do leta 2030 glede na leto 2005,
 - zagotoviti, da v sektorjih LULUCF do leta 2030 ne bodo proizvedene neto emisije (po uporabi obračunskih pravil), tj. da emisije v sektorju LULUCF ne bodo presegle ponorov,
 - na področju prilagajanja zmanjšati izpostavljenost vplivom podnebnih sprememb, občutljivost in ranljivost Slovenije zanje ter povečevati odpornost in prilagoditvene sposobnosti družbe,
 - doseči vsaj 27-odstotni delež OVE v končni rabi energije do leta 2030 in
 - doseči vsaj 2/3 rabe energije v stavbah iz OVE (delež rabe OVE v končni rabi energentov brez električne energije in daljinske toplote), prepoved prodaje in vgradnje novih kotlov na kurilno olje po letu 2022,
 - vsaj 30-odstotni delež OVE (vključno z odvečno toploto) v industriji,
 - 1 % letno povečanje deleža OVE in odvečne toplote ter hlada v sistemih daljinskega ogrevanja in hlajenja,

- vsaj 43-odstotni delež OVE pri proizvodnji električne energije,
- vsaj 41-odstotni delež OVE pri ogrevanju in hlajenju,
- vsaj 21-odstotni delež OVE v prometu,
- razogljčenje proizvodnje električne energije – postopno opuščanje rabe premoga: vsaj za – 30 % do leta 2030 in odločitev o opustitvi rabe premoga v Sloveniji po načelih pravičnega prehoda do leta 2021,
- postopno razogljčenje energijsko intenzivne industrije: zagotovitev finančnih spodbud za prestrukturiranje proizvodnih procesov z uvajanjem zelenih tehnologij,
- večja vlaganja v človeške vire in nova znanja, potrebna za prehod v podnebno nevtralno družbo in za zmanjšanje izvedbenega primanjkljaja.

Prav tako je predmetna investicija je usklajena z drugo razsežnostjo energetske unije: Energetska učinkovitost, katerega ključni cilji so:

- izboljšanje energetske in snovne učinkovitosti v vseh sektorjih (in torej zmanjšanje porabe energije in drugih naravnih virov) kot prvi in ključni ukrep za prehod v podnebno nevtralno družbo,
- do leta 2030 izboljšati energetsko učinkovitost za vsaj 35 % glede na osnovni scenarij iz leta 2007 (v skladu z Direktivo o energetski učinkovitosti),
- zagotoviti sistematično izvajanje sprejetih politik in ukrepov, da raba končne energije ne bo presegla 54,9 TWh (4.717 ktoe),
- zmanjšati rabo končne energije v stavbah za 20 % do leta 2030 glede na leto 2005 in zagotoviti zmanjšanje emisij TGP v stavbah vsaj za 70 % do leta 2030 glede na leto 2005,
- pospešiti izvedbo programov za informiranje, ozaveščanje in usposabljanje različnih ciljnih skupin o koristih in praktičnih vidikih razvoja in uporabe tehnologij za URE in izrabo OVE.

Kot je navedeno v NEPN mora Slovenija 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 se bo aktivno spodbujalo izgradnjo kolesarske infrastrukture in infrastrukture za pešce. Na ta način bo Slovenija omogočila prebivalstvu enostaven, hiter, zelen in za okolje ter mestna središča ne invaziven 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.

Tabela 13: Spodbujanje nemotoriziranih oblik prometa

Ime instrumenta	Aktivnosti
Spodbujanje izgradnje kolesarske infrastrukture	Nadaljevanje izvajanja tudi v prihodnjem finančnem obdobju: prednostno za dnevno mobilnost v mestih in na poti do mest.
Spodbujanje izgradnje infrastrukture za pešce	Nadaljevanje izvajanja tudi v prihodnjem finančnem obdobju.

Prav tako je investicija skladna z:

- veljavnimi predpisi s področja prometne infrastrukture in varstva okolja – načrtovana investicija bo prispevala k zmanjšanju prometne obremenitve in posledično zmanjšanje izpustov CO₂ in drugih toplogrednih plinov, onesnaževal zraka ter k zmanjšanju hrupa v urbanem središču. To ne samo da zmanjšuje emisije toplogrednih plinov, ampak tudi izboljšuje zdravje prebivalstva, saj hoja in

kolesarjenje predstavljata tudi obliko telesne aktivnosti. Poleg tega lahko zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov pripomore k zmanjšanju prometnih zastojev in izboljšanju kakovosti življenja v mestih.

- s smernicami "Kolesarjem prijazna infrastruktura - Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih",
- s smernicami "Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo".

4.3 Skladnost projekta z zahtevami za sofinanciranje z mehanizmom CTN

1. Usklajenost z ukrepi – CPS in cilji TUS

V **Občinski celostni prometni strategiji** (2017) je naslovljeno področje neustrezno urejenih kolesarskih povezav, ter dodatno izpostavljeno (ključne težave), neskljenjena mreža kolesarskih poti v mestu.

Predmetna investicija je usklajena s

- 1. strateškim stebrom CPS: "Spodbujanje pešačenja kot pomembnega potovalnega načina", in sicer z:
 - o zagotovitvijo pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših poti peš;
 - o povečanjem deleža pešačenja v mestnih potovanjih in prisotnost pešcev v mestnem prostoru;
 - o povečanjem prometne varnosti in občutek varnosti pešcev;
- 2. strateškim stebrom CPS: "Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja", in sicer z:
 - o zagotovitvijo pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje v mestu;
 - o povečanjem deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih;
 - o povečanjem prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev.

Ukrep, ki naslavlja te izzive je v OCPS zapisan tako »Vzpostavitev in vzdrževanje kolesarskega omrežja«. Podrobneje so ukrepi razdelani v razdelku: 1A Povezati obstoječo kolesarsko mrežo v mestu ter jo povezati s podeželjem.

OCPS je bila sprejeta na občinskem svetu Mestne občine Koper 25. 5. 2017

Razvojna vizija TUS Koper je na področju trajnostne mobilnosti usmerjena v izboljševanje notranje (mestne, obmestne) urbane mobilnosti, regionalnih povezav in dostopnosti ter mobilnosti turistične destinacije slovenske Istre in Krasa ter čezmejnega prostora (zlasti s projekti peš in kolesarskega prometa, multimodalnih povezav in vozlišč ter javnega potniškega prometa).

Projekt bo prispeval k naslednjim operativnim ciljem Trajnostne urbane strategije mesta Koper 2030:

- o varno, zdravo in prijetno okolje za vse generacije;
- o dostopnost in uporabnost odprtih mestnih površin in mestnih obal;
- o urejenost in privlačnost odprtih mestnih površin in mestnih obal;
- o energetska učinkovitost prometnega sistema;
- o pametno mesto za trajnostno delovanje in upravljanje mesta;
- o zmanjšanje prometnih obremenitev;
- o boljše stanje okolja in zmanjšanje urbanih okoljskih obremenitev;

- uvajanja načel krožnega gospodarstva v delovanje in upravljanje mesta;
- ter naslednjim ukrepom:
- urejanje javnih odprtih mestnih površin;
 - ukrepi trajnostne mobilnosti (površine in ureditve za kolesarje in pešce, dobra mreža);
 - promocija in aktivnosti za spodbujanje zdravega in aktivnega življenjskega sloga najširšega kroga populacije;
 - posodobitve in dograditve gospodarske javne infrastrukture;
 - ozelenjevanje prometnih koridorjev (pešpoti in kolesarske poti,);
 - vzpostavljanje zelenih koridorjev trajnostne mobilnosti za povezave s kontaktnim prostorom (v smeri Markovca, Olma, Vanganelške doline, Škocjanskega zatoka);
 - urejanje dostopov in uporabnosti površin za starejše in funkcionalno ovirane osebe;
 - mreža dostopnih in povezovalnih poti in ureditev za kolesarje in pešce;
 - dograjevanje in uporabniške izboljšave mreže pešpoti in kolesarskih poti;
 - vzpostavljanje boljših in dodatnih povezav mestnih predelov z obalo in mestnim središčem;
 - dopolnjevanje in posodobitve manjkajoče infrastrukture z navezavami na kontaktni zaledni prostor;
 - vzpostavljanje boljših in dodatnih povezav mestnih predelov z obalo in mestnim središčem.

2. Upravičenci

Operacijo bo izvajala Mestna občina Koper, ki je upravičenec do nepovratnih sredstev in ima sprejeto in veljavno TUS. Trajnostna urbana strategija mesta Koper 2030 je bila potrjena na Občinskem svetu Mestne občine Koper 29. 12. 2020.

3. Upravičeni nameni

V okviru operacije se bo izvedlo investicijo v izgradnjo kolesarske steze, pločnika oz. pešpoti in zelenico. Uredilo se bo povezavo na obstoječo kolesarsko infrastrukturo.

Operacija bo prispevala h kazalnikom učinka in/ali rezultata v skladu s pozivom ZMOS.

Kazalnika rezultata RCR 64: Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo

Kazalnik rezultata meri letno število uporabnikov namenske kolesarske infrastrukture in je kazalnik za spremljanje rezultata investicij v namensko kolesarsko infrastrukturo. Podatki o številu kolesarjev so statistični podatki, pridobljeni na podlagi avtomatskega števca kolesarjev. Načrtovana ciljna vrednost kazalnika se ocenjuje za prvo koledarsko leto po zaključku operacije.

Tabela: Kazalniki učinka

ID	Kazalnik	Merska enota	Izhodišče	Cilj 2029
RCR64	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	Uporabniki/leto	0	4.200

Za Zahodno kohezijsko regijo veljajo naslednji kazalniki rezultatov iz PEKP 2021 - 2027 h katerim bo prispevala obravnavana investicija.

Specifični	Regija	Kazalnik	identifikator	Merska	Izhodišče	–	Cilj 2029
------------	--------	----------	---------------	--------	-----------	---	-----------

cilj				enota	referenčno leto (2021)	
RSO2.8	Zahodna kohezijska regija	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	RCR64	Uporabniki /leto	0	520.000

Vir: Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji raz. 4.2.2, december 2022

Kazalniki učinka RCO58: Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo

Kazalnik učinka se spremlja v okviru novogradenj ali bistvenih izboljšanj kolesarske infrastrukture v okviru potrjenih projektov. Namenska kolesarska infrastruktura vključuje od ostalih delov ceste fizično ločene kolesarske površine, tudi kolesarske ceste, kolesarske predore in podobno. Dvostranska enosmerna ločena kolesarska površina (npr. kolesarska steza na obeh straneh ceste) k dolžini kazalnika prispeva z vsoto dolžine kolesarske steze na obeh straneh ceste. Doseganje kazalnika se bo spremljalo na podlagi podatkov iz projekta izvedenih del (PID). Kazalnik se spremlja ob zaključku operacije.

ID	Kazalnik	Merska enota	Izhodišče	Cilj 2029
RCO58	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	0	0,865 km

Za Zahodno kohezijsko regijo veljajo naslednji kazalniki rezultatov iz PEKP 2021 - 2027 h katerim bo prispevala obravnavana investicija.

Specifični cilj	Regija	Kazalnik	identifikator	Merska enota	Mejnik 2024	Cilj 2029
RSO2.8	Zahodna kohezijska regija	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	RCO58	km	2,00	20,00

Vir: Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji raz. 4.2.2, december 2022

Specifični kazalniki:

- Število postavljenih števcov kolesarjev: 1
- Dolžina rekonstruiranih poti za pešce: 865m

4. Posebni pogoji glede vrste ukrepa – izgradnja kolesarskih površin

Izdelan je koncept kolesarske povezave in dostop do infrastrukture. Opisan ukrep je tehnično razdelan v PZI dokumentaciji: Ureditev kolesarske poti in pločnika Markovec – Bolnica Izola.

5. Dokument o zagotovljenih sredstvih za izvedbo operacije

Mestna občina Koper bo na podlagi DIIP uvrstila projekt v Načrt razvojnih programov Mestne občine Koper za obdobje 2025-2028, predvidoma v aprilu 2025.

Operacija dosega minimalne vrednosti skupnih priznanih upravičenih stroškov, določenih s pozivom, ki so 250.000 EUR. Stroški operacije so 535.663,11 EUR, skupna vrednost z DDV (v tekočih cenah) in so nastajali od 1.1.2025 oz. od potrditve DIIP.

V okviru upravičenih ukrepov so v skladu s pozivom upravičeni stroški lahko naslednji:

- nakup zemljišč in/ali nadomestilo za stvarno služnost (do največ 10 % vseh upravičenih izdatkov operacije - za propadajoče lokacije in za nekdanje industrijske lokacije, ki vključujejo stavbe, se ta odstotek poveča na 15 %);
- gradnja;
- oprema in druga opredmetena osnovna sredstva;
- investicije v neopredmetena sredstva;
- stroški informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja in komuniciranja z javnostmi;
- stroški storitev zunanjih izvajalcev;
- stroški administracije operacije (upoštevani v skladu z metodologijo o uporabi poenostavljene oblike stroškov - pavšala);
- davek na dodano vrednost (v višini neodbitnega deleža).

6. Skladnost operacije s splošnimi in horizontalnimi pogoji

Predmet operacije je skladen s predmetom povabila.

V vseh fazah operacije (načrtovanje, projektiranje, izvajanje, obratovanje) so bili upoštevani vidiki in oblikovani ukrepi, ki smiselno:

- zagotavljajo se spoštovanje temeljnih pravic ter skladnost z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah in Konvencijo Združenih narodov o pravicah invalidov;
- upoštevajo in spodbujajo se enakost moških in žensk, vključevanje načela enakosti spolov ter vključevanje vidika enakosti spolov;
- preprečujejo diskriminacijo na podlagi spola, rase ali narodnosti, vere ali prepričanja, invalidnosti, starosti ali spolne usmerjenosti. Pri tem se zlasti upošteva dostopnost za invalide.

7. Ukrepi, ki izkazujejo skladnost z »načelom, da se ne škoduje bistveno«

a) Podnebne spremembe (prilagajanje podnebnim spremembam DNSH 1):

- Odpornost infrastrukture: Nova kolesarska povezava bo zgrajena ob upoštevanju smernic za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture. Upoštevane bodo tehnične zahteve za prilagoditev na ekstremne vremenske razmere, kot so poplave, visoke temperature in nevihte. (Omilitveni ukrep/**OU 28** - Z namenom izboljšanja mreže kolesarskih poti se v okviru projektov, kot so gradnja in nadgradnja prometne infrastrukture, predvidi izgradnjo kolesarskega omrežja).

b) Podnebne spremembe (blažitev podnebnih sprememb DNSH 2.):

- Zmanjšanje emisij CO₂: Spodbujanje kolesarjenja bo zmanjšalo uporabo avtomobilov, kar bo prispevalo k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in izboljšanju kakovosti zraka.
- Ob kolesarski stezi se bo izvedlo zatravitev in posaditev dreves.

- c) Krožno gospodarstvo, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem (DNSH 4.):
- Reciklirani materiali: Gradnja bo vključevala uporabo recikliranih materialov, kjer je to mogoče, ter spodbujanje krožnega gospodarstva.
 - Preprečevanje odpadkov: Med gradnjo se bodo izvajali ukrepi za zmanjšanje odpadkov, vključno z učinkovitim upravljanjem gradbenih odpadkov in recikliranjem materialov.
- d) Preprečevanje in nadzorovanje onesnaženosti zraka, vode ali tal (DNSH 5.):
- Nizkoemisijška gradnja: Pri gradnji se bodo uporabljale tehnike in materiali, ki zmanjšujejo onesnaženost zraka, vode in tal. (**OU 16** - projekt bo upošteval usmeritve v Strategiji razvoja prometa v RS do leta 2030).
 - Nadzor onesnaževanja: Vzpostavljeni bodo sistemi za nadzor onesnaževanja med gradnjo in obratovanjem kolesarske poti, s čimer se bo zagotovil minimalni negativni vpliv na okolje.
- f) Varstvo in ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov (DNSH 6.):
- Ohranjanje habitatov: Trasa kolesarske poti ne bo posegala v obstoječe habitate in ekosisteme.
 - Razsvetljava odsekov bo, kjer bo to predvideno s projektno dokumentacijo in bo v soglasju z naravovarstvenimi pogoji, izključno z ekološkimi svetili, in bo načrtovana tako, da bo zagotovljen najmanjši možni obseg svetlobnega onesnaževanja. Ker se bo osvetljevalo del znotraj naselja, ne bo povečanega svetlobnega onesnaževanja. **OU 19.** (Kjer je predvidena razsvetljava, se predvideva zadržan obseg javne razsvetljave z okoljsko sprejemljivimi svetili, ki ne oddajajo visokega deleža modrega in ultravijoličnega dela spektra).
 - Posegi v kmetijska in gozdna zemljišča niso predvideni. Zagotovili se bodo ukrepi namenjeni preprečevanju negativnega vpliva na cilje zavarovanih območji.

8. Drugi podatki relevantni za izvedbo operacije

A	Stopnja pripravljenosti operacije	DA/NE
A1	Izveden je postopek izbire izvajalca v skladu z ZJN-3 (izbira izvajalca za glavno aktivnost).	NE
A2	Pridobljena so vsa zemljišča oziroma urejena vsa pravna razmerja na zemljiščih, potrebna za izvedbo operacije, ki omogočajo gradnjo (pravica graditi). Dokazila (primeroma): zemljiškoknjižni izpiski, pogodbe ipd.	DA
A3	Sprejet je sklep o potrditvi nivoja investicijske dokumentacije, ki je višji od osnovnega DIIP in sicer vsaj PIZ ali IP.	NE
B	Prispevek h kazalnikom rezultata in/ali učinka in specifičnim kazalnikom	
B2	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo (RCR64)	
	Od vključno 35.000 oseb ali več	
	Od vključno 10.000 do 34.999 oseb	
	Do vključno 9.999 oseb	DA
B3	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo (RCO2.8)	
	Od vključno 3 km ali več	
	Od vključno 1 do 2,999 km	

	Do vključno 0,999 km	DA
B6	Prispevek k specifičnim kazalnikom učinka na ravni operacije	
	Operacija prispeva k 5 ali več specifičnim kazalnikom	NE
	Operacija prispeva k 2-4 specifičnim kazalnikom	NE
	Operacija prispeva k 1 specifičnemu kazalniku	DA
C	Merila za dodatno skladnost z nameni SC RSO2.8	
C1	Prispevek k družbeni spremembi ter k dvigu družbene ozaveščenosti	DA
C2	Operacija vključuje ukrepe za zagotavljanje dostopnosti, vključno z dostopnostjo za invalide	DA
C3	Operacija se navezuje na aktivnosti iz drugih specifičnih ciljev PEKP	DA
C4	Operacija vključuje uporabo sodobnih tehnologij v urbanih prometnih sistemih	DA
C5	Operacija zajema ukinitve parkirnih mest	NE
C6	Operacija vključuje premostitveni objekt	NE
C7	Operacija vključuje ozelenitev in urbano opremo	DA
C8	Operacija prispeva k doseganju ciljev Celovitega nacionalnega energetskega in podnebne načrta (NEPN)	DA

Spodnja meja točk (skupni seštevek po sklopih A, B in C), ki jih mora vsaka posamezna operacija doseči glede na predpisana merila, je 3 točke, pri čemer morajo biti vsaj 1 točka iz sklopa B in 2 točki iz sklopa C.

C1 Prispevek k družbeni spremembi ter k dvigu družbene ozaveščenosti

V okviru operacije se bo izvajalo stalno obveščanje o poteku operacije ter se tako naslavljal tudi ciljne skupine prebivalstva o pomembnosti trajnostne mobilnosti kot mobilnosti, ki ima pozitivne učinke na posameznike, pa tudi na širšo družbo in na zmanjševanje onesnaženosti v mestu.

C2: Operacija vključuje ukrepe za zagotavljanje dostopnosti, vključno z dostopnostjo za invalide

Z izvedbo operacije se bo zagotovilo boljšo dostopnost in varnejšo uporabo kolesarskega omrežja znotraj mesta Koper. Z izboljšanjem prometne varnosti se tako izboljša tudi varnost in s tem dostopnost za ranljive skupine – otroci, mladi, starejši in invalidi. Še posebej pomembna je dostopnost (peš, s kolesom) za uporabnike storitev Bolnice Izola.

C3: Operacija se navezuje na aktivnosti iz drugih specifičnih ciljev PEKP

Operacija se navezuje tudi na aktivnosti iz drugih specifičnih ciljev PEKP, saj bistveno doprinaša k urejenosti mesta in se navezuje na uvajanje zelene infrastrukture. Projekt doprinaša tudi k SC 5.1 urbana prenova mestnih naselji, saj povezuje naselja znotraj mest in tako zaokroža in izboljšuje kakovost bivanja v mestu.

C5: Operacija zajema ukinitve parkirnih mest

/

C6: Operacija vključuje premostitveni objekt

/

C7: Operacija vključuje ozelenitev in urbano opremo

DA

C8: Operacija prispeva k doseganju ciljev Celovitega nacionalnega energetskega in podnebne načrta (NEPN)

Operacija prispeva k cilju NEPN: zmanjšanje skupnih emisij toplogrednih plinov.

5. UGOTOVITVE RAZLIČNIH VARIANT, Vendar NAJMANJ MINIMALNE VARIANTE OZIROMA VARIANTE »BREZ« INVESTICIJE IN VARIANTE »Z INVESTICIJO«

V skladu z navodili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijskega dokumenta na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06) mora biti vsebina idejnih projektov obravnavana variantno.

V tem dokumentu sta obravnavani dve različni varianti:

- varianta »brez« investicije,
- varianta »z« investicijo.

5.1 Varianta »brez investicije«

Varianta »brez investicije« pomeni ohranjanje sedanjega obstoječega stanja. Varianta ne vključuje posegov in posledično ne nosi izdatkov. Ta varianta ne izboljšuje trenutnega stanja, nasprotno, stanje in problematika se bosta le še poslabševala. Brez uresničitve investicijskega projekta Mestna občina Koper ne bo sledila vsem direktivam, strategijam in programom, ki jih narekujejo Slovenija in Evropska unija na področju prometne infrastrukture, varnosti udeležencev v prometu in zagotavljanju osnovne infrastrukture.

Varianta »brez« investicije ni sprejemljiva, saj na ta način ni mogoče uresničiti razvojnih ciljev investicije, kot smo jih predstavili na začetku tega dokumenta. Prav tako se z neizvajanjem projektov s področja trajnostne mobilnosti ne bodo dosegli cilji, ki so zadani v razvojnih dokumentih Mestne občine Koper.

Varianta »brez investicije« ni smiselna, saj ne zasleduje ciljev, ki smo si jih zadali z izvedbo investicije, hkrati pa ni skladna z državnimi, regionalnimi in občinskimi programi in strategijami, zato je v nadaljevanju ne obravnavamo več.

5.2 Varianta »z investicijo«

Varianta »z« investicijo pomeni, da se bodo kolesarske površine ob cesti od Kvedrove ceste do bolnice uredile. Z investicijo se bodo pridobile nove in varne kolesarske površine na obravnavanem območju, ter peš koridor ter se jih povežalo v obstoječe omrežje kolesarskih poti. Investicija bo zmanjšala potrebo po rabi osebnega vozila, skrajšala dolžino poti, opravljeno z osebnimi vozili, optimizirala stroške prevoza in s tem pospešila razvoj kolesarstva v mestu. Prebivalcem bo ponudila možnost za prestopanje na varno, trajnostno naravnano, energetske učinkovito in čistejšo obliko prevoza. Posledično se bo zmanjšala tudi onesnaženost okolja z izpušnimi plini, kar bo pripomoglo k doseganju boljših pogojev za bivanje prebivalcev mesta Koper in bistveno povečalo atraktivnost urbanih območij.

Ta varianta je ugodnejša tudi z gospodarskega vidika, saj omogoča kakovostnejšo infrastrukturno opremljenost območja.

Varianta »z« investicijo je izdelana in opisana v tem dokumentu investicijskega projekta. Predstavlja investicijo v:

- ureditev kolesarskih površin ob Kvedrovi cesti LC 177 111 od odcepa Kozlovičeve ulice (JP 679 331) do krožnega križišča pri bolnici Izola, to je 865 m dolg odsek od km 2.600 do km 3.465.

V okviru investicije se je oz. se še bo izvedlo naslednje delovne sklope:

- izdelava investicijske dokumentacije,
- pridobitev vseh potrebnih soglasij in dovoljenj za izvedbo investicije,
- pridobitev zadostnih virov za izvedbo investicije,
- izvedba javnega naročila za izbor izvajalca za izvedbo gradbenih in obrtniških del ter drugih potrebnih del,
- izvedba gradbenih, obrtniških in drugih potrebnih del,
- strokovni gradbeni nadzor v času izvajanja investicijskih del,
- zagotovitev varnosti na gradbišču in izdelava varnostnega načrta,
- pridobitev uporabnega dovoljenja.

Vrednost investicije je ocenjena na podlagi projektne dokumentacije za izvedbo gradnje ter projektantskega predračuna. Izračun vrednosti investicije je izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper.

Po ovrednotenju stroška za: izgradnjo kolesarske poti in ureditev pločnika, odvodnjavanje, prometno opremo, zasaditev, urbano opremo in izdelavo projektne in investicijske dokumentacije 513.385,17 EUR z DDV v stalnih cenah (januar 2025) in 535.663,11 EUR z DDV v tekočih cenah.

Investicijo bo pripravila in vodila Mestna občina Koper, ki bo zagotovila tudi ustrezen strokovni gradbeni nadzor, koordinacijo varnosti na gradbišču ter izdelavo investicijske dokumentacije.

Izvajanje investicije bo časovno potekalo od leta 2025 do leta 2027. V letu 2025 bo pridobljena projektna in investicijska dokumentacija. Pričakuje se, da bodo upravna dovoljenja za izvedbo investicije pridobljena najkasneje do julija leta 2025 in da se začnejo izvajati gradbena dela februarja ali marca 2026 oziroma po potrditvi vloge za sofinanciranje. Investicijska dela na objektu bodo trajala do konca leta 2026.

Investicija, ki je predmet obstoječega dokumenta, zajema naslednje aktivnosti, ki jih je potrebno načrtovati:

Vloga za pridobitev finančnih virov za izvedbo investicije – nepovratna sredstva (prva in druga faza)	April 2025 in oktober 2025
Izdelava DIIP	Marec 2025
Razpis za izbiro izvajalca GOI del	November 2026
Podpis pogodbe za izvedbo GOI del	December 2026
Začetek del na gradbišču – po odločitvi o podpori	Februar/marec 2027
Zaključek del na gradbišču	December 2027
Izvedba strokovnega gradbenega nadzora, koordinacija varnosti na gradbišču	Februar/marec – december 2027
Tehnični pregled in odprava pomanjkljivosti	December 2027
Pridobitev uporabnega dovoljenja ter pričetek uporabe predmeta	December 2027

Pri izboru variant so bili upoštevani naslednji kriteriji:

- nujnost investicije,
- cilji in pričakovani rezultati investicije,
- izvedljivost investicije.

5.2.1. Odgovorne službe za izdelavo dokumenta identifikacije investicijskega projekta in izvajanje investicije

Naročnik in investitor:

Mestna občina Koper, odgovorna oseba župan Aleš Bržan

Strokovna služba naročnika in investitorja:

Mestna občina Koper, Urad za gospodarske javne službe, okolje in promet, vodja urada Rafko Klinar

Izdelana projektna dokumentacija in projektantski predračun:

- terenski ogledi in meritve,
- projektne naloge, pripravljene na Mestni občini Koper,
- geodetski načrt, ki ga je izdelalo podjetje Gemar, d.o.o., avgust 2024,
- PZI Ureditev kolesarske poti in pločnika Markovec – Bolnica Izola, št. projekta NG/064-2024, PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000Koper, odgovorna oseba projektanta, Gorazd Kobal, januar 2025,
- Projektantski predračun, PS Prostor d.o.o., januar 2025,

Izdelovalec Dokumenta identifikacije investicijskega projekta:

ICRA d.o.o. Idrija, Mestni trg 1, 5280 Idrija, ki jo zastopa direktorica mag. Jožica Lazar

Vodja investicije (izvedba postopkov za oddajo del po ZJN in vodenje ter nadzor investicije):

Mestna občina Koper, Urad za gospodarske javne službe, okolje in promet, vodja urada Rafko Klinar

Upravljavec objekta investicije:

Mestna občina Koper, odgovorna oseba župan Aleš Bržan

6. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, DOLOČITEV VREDNOSTI INVESTICIJE PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH IN POTREBNE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

6.1 Vrsta investicije

V projektu je obravnavana investicija, ki zajema ureditev kolesarskih površin ob Kvedrovi cesti med zazidavo Nokturno in krožiščem pri bolnici Izola v Kopru v dolžini 865 m. Vrsta gradnje: vzdrževalna dela v javno korist.

Pri izdelavi projektne dokumentacije so bili upoštevani vsi potrebni projektni pogoji, tehnična dokumentacija in zakonodaja.

6.2 Načrtovana predračunska vrednost investicije (ocenjena vrednost investicije)

Vrednost investicije na podlagi izdelanega projektantskega predračuna, ocene stroška za strokovni gradbeni nadzor, koordinacijo varnosti na gradbišču ter investicijsko dokumentacijo znaša 439.068,12 EUR brez DDV oz. 535.663,11 EUR z DDV (tekoče cene).

Dokumenti, ki so podlaga za določitev vrednosti:

- PZI Ureditev kolesarske poti in pločnika Markovec – Bolnica Izola, št. projekta NG/064-2024, ki ga je izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, januar 2025
- Projektantski predračun, ki ga je izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, januar 2025.

Datum stalnih cen: januar 2025

Pretvorba vrednosti investicijskega projekta iz stalnih v tekoče cene:

- za vsa dela oziroma vse stroške, ki bodo predvidoma v letu 2026, so njihove vrednosti preračunane iz stalnih cen v tekoče cene na osnovi podatkov o predvideni inflaciji v skladu s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj 2025, ki jo je marca 2025 izdelal UMAR. Dokument napoveduje za leto 2025 povprečno inflacijsko stopnjo 2,3% in za leto 2026 2,3%, za leto 2027 2,1%. Ocena vrednosti investicije je bila pripravljena januarja 2025, zato smo vrednosti del, ki se bodo predvidoma izvajala v letu 2026 in 2027 revalorizirali.

Razdelitev investicije po letih skladno z opredeljenim časovnim načrtom izvedbe:

- v letu 2025: strošek pridobitve projektne in investicijske dokumentacije,
- v letu 2027: izvedba GOI del, strokovni gradbeni nadzor, koordinacija varnosti na gradbišču.

V skladu z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ prikazujemo oceno investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah.

Vrednost investicije v stalnih cenah

	Stroški brez DDV	Stroški z DDV	Stroški z DDV 2024	Stroški z DDV 2025	Stroški z DDV 2026
Izgradnja kolesarske poti in ureditev pločnika	346.686,67	422.957,74			422.957,74
Odvodnjavanje	10.119,96	12.346,35			12.346,35
Prometna oprema	4.910,01	5.990,21			5.990,21
Zasaditev	21.620,63	26.377,16			26.377,16
Urbana oprema	11.381,50	13.885,43			13.885,43
Izdelava projektne in investicijske dokumentacije	10.300,00	12.566,00	9.089,00	3.477,00	0,00
Gradbeni nadzor	11.841,56	14.446,71			14.446,71
Koordinacija varnosti in zdravja pri delu	3.947,19	4.815,57			4.815,57
SKUPAJ	420.807,51	513.385,17	9.089,00	3.477,00	500.819,17

Vrednost investicije v tekočih cenah

Obdobje od dneva določitve investicijskih stroškov po stalnih cenah (januar 2025) do konca investicijskega ciklusa projekta (december 2026) je več kot eno leto, zato vrednosti prikazujemo v tekočih cenah, skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

Ocena vlaganj po tekočih cenah je izdelana na osnovi predvidene letne povprečne inflacijske stopnje v letu 2026 (2,3%), 2027 (2,1%), ki je podana s strani UMAR v Pomladanski napovedi gospodarskih gibanj 2025.

Vsi stroški so upravičeni	Stroški brez DDV	Stroški z DDV	Stroški z DDV 2024	Stroški z DDV 2025	Stroški z DDV 2026	Stroški z DDV 2027
Izgradnja kolesarske poti in ureditev pločnika	362.108,33	441.772,17				441.772,17
Odvodnjavanje	10.570,12	12.895,55				12.895,55
Prometna oprema	5.128,42	6.256,67				6.256,67
Zasaditev	22.582,38	27.550,50				27.550,50
Urbana oprema	11.887,78	14.503,10				14.503,10
Izdelava projektne in investicijske dokumentacije	10.300,00	12.566,00	9.089,00	3.477,00		0,00
Gradbeni nadzor	12.368,31	15.089,34				15.089,34
Koordinacija varnosti in zdravja pri delu	4.122,77	5.029,78				5.029,78
SKUPAJ	439.068,12	535.663,11	9.089,00	3.477,00	0,00	523.097,11

6.3 Ocena vrednosti celotne investicije, ločeno na upravičene in preostale stroške po stalnih cenah

V skladu z navodili in povabilom k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN so upravičeni stroški lahko naslednji:

- nakup zemljišč, nadomestilo za stvarno služnost,
- gradnja,
- oprema in druga opredmetena osnovna sredstva,
- investicije v neopredmetena sredstva,
- strošek informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja in komuniciranja z javnostmi,
- stroški storitev zunanjih izvajalcev,
- stroški administracije operacije,
- davek na dodano vrednost (v višini neodbitnega deleža).

DDV je lahko upravičen strošek le v delu, za katerega upravičenec nima pravice do odbitka DDV.

V skladu z navedenim so vsi stroški predlagane investicije upravičeni.

	Upravičeni stroški v EUR	Neupravičeni stroški v EUR	Skupaj
Izgradnja kolesarske poti in ureditev pločnika	441.772,17	0,00	441.772,17
Odvodnjavanje	12.895,55	0,00	12.895,55
Prometna oprema	6.256,67	0,00	6.256,67
Zasaditev	27.550,50	0,00	27.550,50
Urbana oprema	14.503,10	0,00	14.503,10
Izdelava projektne in investicijske dokumentacije	12.566,00	0,00	12.566,00
Gradbeni nadzor	15.089,34	0,00	15.089,34
Koordinacija varnosti in zdravja pri delu	5.029,78	0,00	5.029,78
SKUPAJ	535.663,11	0,00	535.663,11

6.4 Ocena vrednosti celotne investicije, ločeno na upravičene in preostale stroške po tekočih cenah

Vsi stroški investicije so upravičeni, zato ločevanje na upravičene in neupravičene stroške ni smiselno.

	Upravičeni stroški v EUR	Neupravičeni stroški v EUR	Skupaj
Izgradnja kolesarske poti in ureditev pločnika	441.772,17	0,00	441.772,17
Odvodnjavanje	12.895,55	0,00	12.895,55
Prometna oprema	6.256,67	0,00	6.256,67
Zasaditev	27.550,50	0,00	27.550,50
Urbana oprema	14.503,10	0,00	14.503,10
Izdelava projektne in investicijske dokumentacije	12.566,00	0,00	12.566,00
Gradbeni nadzor	15.089,34	0,00	15.089,34

Koordinacija varnosti in zdravja pri delu	5.029,78	0,00	5.029,78
SKUPAJ	535.663,11	0,00	535.663,11

6.5 Določitev potrebne investicijske dokumentacije

	VRSTA DOKUMENTACIJE	Potrebno označiti
1	DIIP	X
2	Investicijski program	X
3	Predinvesticijska zasnova	/

Vrsta in vsebina potrebne investicijske dokumentacije v postopku investiranja je v skladu s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS 60/06) odvisna od mejne vrednosti investicije po stalnih cenah v času njene priprave.

Mejne vrednosti, ki določajo pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost, so:

- za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program.

6.6 Potrebna upravna dovoljenja za poseg v prostor

	VRSTA DOVOLJENJA	Potrebno označiti	Pridobljeno
1	Lokacijska informacija in potrebna soglasja	x	Pridobljeno (marec 2025)
2	Upravno dovoljenje ni potrebno		

Načrtovana investicija spada med manj zahtevne objekte. Po vrsti gradnje oz. investicije je obravnavana kot **rekonstrukcijska dela v javno korist, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno.**

7. OPREDELITEV OSNOVNIH ELEMENTOV, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

7.1 Strokovne podlage za pripravo DIIP

Do sedaj so bile izdelane naslednje strokovne podlage kot osnova za izdelavo dokumenta identifikacije investicijskega projekta:

- terenski ogledi in meritve,
- projektne naloge, pripravljene na Mestni občini Koper,
- geodetski načrt, ki ga je izdelalo podjetje Gemar, d.o.o., avgust 2024,
- PZI Ureditev kolesarske poti in pločnika Markovec – Bolnica Izola, št. projekta NG/064-2024, PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000Koper, odgovorna oseba projektanta, Gorazd Kobal, januar 2025.

7.2 Navedba in opis lokacije

Lokacija investicije:

- NUTS 2 Kohezijska regija: Zahodna Slovenija
- NUTS 3 Obalno-kraška statistična regija
- Mestna občina Koper
- Markovec (zazidava Nokturno) – Bolnica Izola (krožišče)

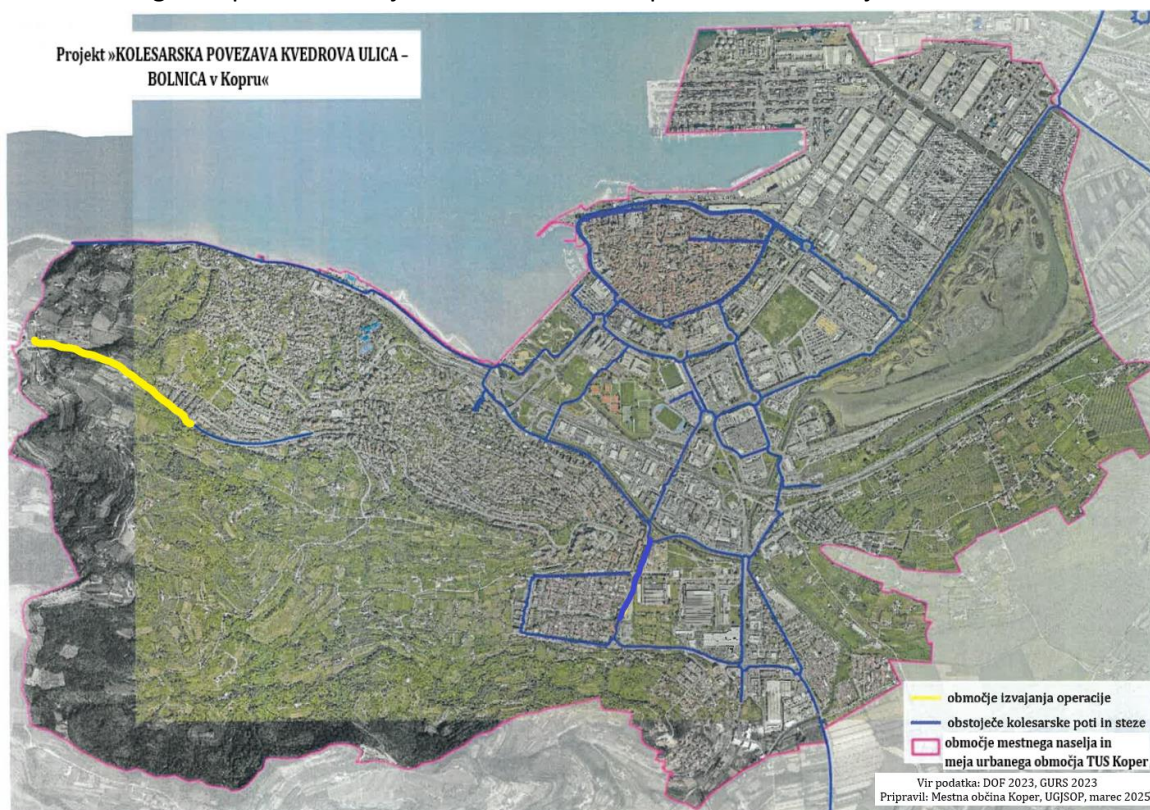
Slika 9: Lokacija investicije



Vir: PZI

Nameravana investicija se bo izvajala v mestu Koper, v katastrski občini 2606 Semedela, na parcelnih številkah: 697/2, 701/2, 711/3, 704/3, 705/2, 709/4, 706/6, 706/7, 707/3, 708/3, 182/3, 181/7, 181/6, 167/3, 166/11, 163/5, 184/2, 158/2, 157/2, 6512/1, 6512/2

Slika 10 : Pregledni prikaz območja izvedbe kolesarske povezave in obstoječe kolesarske mreže



Začetek nove kolesarske bo v križišču Kozlovičeve ulice in Kvedrove ceste pri stanovanjskem kompleksu Nokturno. Zaključek novega dela kolesarske bo na javni poti Dolga reber. Kolesarska povezava se bo v bodoče navezala na kolesarsko povezavo v občini Izola, za katero je dokumentacija v pripravi.

Slika 11 : Navezava na obstoječo kolesarsko na Kvedrovi



Vir: Google street view oktober 2024

Slika 12 : Navezava na obstoječo kolesarsko na Kvedrovi



Vir: Google street view oktober 2024

Veljavni planski in urbanistični dokumenti:

- Dolgoročni plan občine Koper (Uradne objave št. 25/86, 10/88, 9/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98),
- Družbeni plan občine Koper (Uradne objave št. 36/86, 11/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98),
- Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Mestne občine Koper (Uradne objave št. 16/99 in 33/01) in Uradni list RS, št. 96/04, 97/04 – popravek),
- Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in družbenega plana Mestne občine Koper (v letu 2009) (Uradni list RS, št. 79/09),
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih v občini Koper (Uradne objave, št. 19/1988, 7/2001 – obvezna razlaga, 24/2001 – spremembe in dopolnitve, Uradni list RS, št. 49/2005 – obvezna razlaga, 95/2006 – spremembe in dopolnitve, 124/2008 – obvezna razlaga, 22/2009 – spremembe in dopolnitve, 65/2010 – spremembe in dopolnitve, 29/2012 – obvezna razlaga, 50/2012 – obvezna razlaga, 47/2016 – spremembe in dopolnitve,
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za posege v prostor na območju mestnega jedra mesta Koper z vplivnim območjem (uradne objave, št. 29/1991, Uradni list RS, št. 16/2007 – obvezna razlaga, 39/2007 – obvezna razlaga, 65/2010 – spremembe in dopolnitve, 14/2011 – obvezna razlaga, 18/2014 – spremembe in dopolnitve, 76/2015 – obvezna razlaga),
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za sanacijo degradiranega prostora za območje občine Koper (Uradne objave, št. 15/1994).

7.3 Obseg in specifikacija naložbe

Projektna rešitev načrtuje rekonstrukcijo obstoječe mešane površine za pešce in kolesarje v dolžini 865 m, in sicer z njeno razširitvijo, tako da v skupni koridor umesti ločeni površini za kolesarje (steza širine 2,50 m) in pešce (hodnik širine 1,50 m). Na pretežnem delu trase rešitev predvideva širitev obstoječe površine na severno stran, v največji meri se tako ohranja tudi obstoječa ločilna zelenica v pasu med pešpotjo in

voziščem Kvedrove ceste. Rešitev načrtuje tudi zasaditev drevoreda na del odseka in postavitev urbane opreme kot funkcionalne, estetske in bivanjske nadgradnje osnovne infrastrukture za pešce in kolesarje (razgledišče-počivališča s klopmi, koši za odpadke ipd.).

Opis predvidene ureditve

Načrtovana je kolesarska steza širine 2,50 m in pločnik širine 1,50 m v asfaltni izvedbi. Pasova sta predvidena na višinsko enotni površini, medsebojno razmejena s potopljenim betonskim robnikom.

Na večini trase je možna umestitev ob širitvi trase proti severu, pri čemer se ohrani obstoječa ločilna zelenica, ki pa se nekoliko zoži. Predvidena je zožitev zelenice na 1,60 m, tako da večina kandelabrov javne razsvetljave lahko ostane.

Podrobnejša specifikacija naložbe je zapisana v poglavju 3.6.

7.4 Dinamika izvajanja investicije glede na vrsto stroškov

Dinamika izvajanja investicije glede na vrsto stroškov (stalne cene)

Investicija bo izvedena najkasneje do 31. 12. 2027.

	Stroški brez DDV	Stroški z DDV	2024	2025	2026	2027
Izgradnja kolesarske poti in ureditev pločnika	346.686,67	422.957,74				422.957,74
Odvodnjavanje	10.119,96	12.346,35				12.346,35
Prometna oprema	4.910,01	5.990,21				5.990,21
Zasaditev	21.620,63	26.377,16				26.377,16
Urbana oprema	11.381,50	13.885,43				13.885,43
Izdelava projektne in investicijske dokumentacije	10.300,00	12.566,00	9.089,00	3.477,00	0,00	0,00
Gradbeni nadzor	11.841,56	14.446,71				14.446,71
Koordinacija varnosti in zdravja pri delu	3.947,19	4.815,57				4.815,57
SKUPAJ	420.807,51	513.385,17	9.089,00	3.477,00		500.819,17

Dinamika izvajanja investicije glede na vrsto stroškov (tekoče cene)

Vsi stroški so upravičeni	Stroški brez DDV	Stroški z DDV	Stroški z DDV 2024	Stroški z DDV 2025	Stroški z DDV 2026	Stroški z DDV 2027
Izgradnja kolesarske poti in ureditev pločnika	362.108,33	441.772,17				441.772,17
Odvodnjavanje	10.570,12	12.895,55				12.895,55
Prometna oprema	5.128,42	6.256,67				6.256,67
Zasaditev	22.582,38	27.550,50				27.550,50
Urbana oprema	11.887,78	14.503,10				14.503,10
Izdelava projektne in investicijske dokumentacije	10.300,00	12.566,00	9.089,00	3.477,00		0,00
Gradbeni nadzor	12.368,31	15.089,34				15.089,34
Koordinacija varnosti in zdravja pri delu	4.122,77	5.029,78				5.029,78
SKUPAJ	439.068,12	535.663,11	9.089,00	3.477,00	0,00	523.097,11

Viri financiranja

Predviden vir za financiranje investicije so proračunska sredstva Mestne občine Koper, ki bo za izvedbo investicije skušala dobiti še druge finančne vire na različnih razpisih za pridobitev nepovratnih sredstev.

Za pridobitev sredstev EU in proračuna EU bo Mestna občina Koper prijavila projekt na Povabilo ZMOS k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN v okviru "Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji, prednostna naloga 4: "Trajnostna mobilnost", specifičnega cilja RSO2.8:"Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika".

Predvideni viri financiranja po posameznem financerju za celotno vrednost investicije (tekoče cene), v primeru, da je investitorka uspela pridobiti sredstva iz mehanizma CTN

Viri financiranja - po letih in virih v EUR z DDV	2024 - 2025	2027	SKUPAJ	delež
Mehanizem CTN - EU sredstva	0	214.265,24	214.265,24	40%
Mehanizem CTN - nacionalna sredstva	0	214.265,24	214.265,24	40%
Lastna sredstva - Mestna občina Koper	12.566,00	94.566,62	107.132,62	20%
SKUPAJ	12.566,00	523.097,11	535.663,11	100%

7.5 Varstvo okolja - Opis in ocena pričakovanih vplivov na okolje in varstvenih ukrepov v času izvedbe investicije

Investicijski projekt je usklajen s splošnimi predpisi o varstvu okolja, v skladu z določilom Zakona o varstvu okolja in podzakonskimi akti. Pri načrtovanju in izvedbi investicijskega projekta so upoštevana vsa predpisana izhodišča za varstvo okolja, in sicer: okoljska učinkovitost, učinkovitost izrabe naravnih virov, trajnostna dostopnost, izboljšanje bivalnega okolja in zmanjševanje vplivov na okolje.

Pri izdelavi dokumentacije za izvedbo del in pri sami izvedbi se smiselno uporablja Uredbo o zelenem javnem naročanju in upošteva zakone in podzakonske akte s področja varstva okolja in varstva pred požarom.

Investicija mora vključevati rešitve glede učinkovite rabe energije in obnovljivih virov energije po veljavnem pravilniku o učinkoviti rabi energije. Poleg tega mora gradnja vsebovati rešitve glede rabe okolju prijaznih materialov. Pri izvedbi gradnje mora naročnik upoštevati pogoje, določene v uredbi o zelenem javnem naročanju. Prav tako mora projektant vključiti take gradbene proizvode, ki ne presegajo določene vrednosti emisij hlapnih organskih spojin v gradbenih proizvodih, in gradbene proizvode, ki temeljijo na obnovljivih ali recikliranih spojinah.

Glede na predvidene posege bodo v času posega prisotni nekateri minimalni negativni vplivi na okolje, dolgoročno pa bo imela investicija pozitiven vpliv na okolje. To pomeni zmanjšanje obremenitev okolja z zmanjšano uporabo osebnih avtomobilov in z zmanjšanjem porabe energije. V nadaljnjih fazah projekta, zlasti ob izdelavi projektne dokumentacije, bodo upoštevana prej navedena izhodišča in predpisani vsi potrebni ukrepi za zmanjšanje vplivov na okolje v času izvedbe del.

Tla in voda

Največji vpliv na tla bo v času gradbenih del, ko lahko na območju gradbišča pričakujemo povečano onesnaževanje tal zaradi emisij gradbenih strojev in uporabe gradbenih materialov. V tem času obstaja nevarnost, da zaradi nepredvidenih dogodkov ali neustreznega vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije pride do onesnaženja. Za preprečitev tega bodo sprejeti ustrezni ukrepi pri organizaciji gradbišča in podane zahteve po ustreznem vzdrževanju gradbene in strojne opreme.

Zrak

V času gradbenih del bodo na zrak vplivale povečane emisije izpušnih plinov in dvigovanje prahu s ceste zaradi gradbene mehanizacije (transportna vozila za dovoz gradbenega materiala). Ocenjujemo, da vpliv ne bo velik oz. bo zanemarljiv. Investicija v tem primeru ne bo imela negativnih vplivov na zrak. Po investiciji se bo kakovost zraka izboljšala, saj bo investicija vplivala na zmanjšanje izpustov CO₂.

Hrup

Obremenjevanje okolja s hrupom bo predvidoma največje v času izvedbe zemeljskih del in ostalih gradbenih del, kjer bo vir hrupa predstavljala gradbena mehanizacija in tovorni promet. Vir hrupa bo zgolj občasen in bo najbolj moteč za uporabnike najbližjih stavb, medtem ko za širše območje ne bo občuten. Pri obremenjevanju okolja s hrupom se bodo upoštevala določila Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju.

Poraba električne energije

V času gradnje se bo poraba električne energije nekoliko povečala v primerjavi glede na stanje brez investicije, zaradi priključitve strojev in naprav.

Odpadki

Zakon o varstvu okolja in Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, določata, da mora povzročitelj onesnaževanja upoštevati vsa pravila ravnanja z odpadki, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjševanje nastajanja odpadkov in njihovo varno odstranitev, če predelava ni mogoča. Izvajalec gradbenih del bo zavezan, da bo zakonska določila upošteval.

V času gradbenih del je možno pričakovati nastajanje manjših količin nevarnih odpadkov, predvsem kot posledico vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije ter nepredvidenih dogodkov, ki predstavljajo potencialno nevarnost za onesnaževanje okolja pri nepravilnem ravnanju z njimi: odpadna olja, prazna oljna embalaža, čistilne krpe, z olji onesnažena zemlja in vpojni materiali ter odpadne baterije oziroma akumulatorji. Po Uredbi o ravnanju z odpadki, ki vsebujejo azbest, je treba vse materiale z vsebnostjo azbesta odstraniti na poseben način. Tip in način zbiranja odpadkov bo izveden glede na zahteve in pogoje pooblaščenega podjetja za zbiranje in odvoz odpadkov in v skladu z veljavno zakonodajo. Obremenitev okolja bo v času gradnje zmerna, saj bo temu področju namenjena posebna skrb, hkrati bo zajeta vrsta ukrepov za preprečevanje morebitnih negativnih vplivov. Investitor oz. njegovi pogodbeniki bodo uporabljali tipske posode – smetnjake za zbiranje komunalnih odpadkov. Odpadki za reciklažo se bodo zbirali v ustreznih kontejnerjih na mestih za zbiranje teh odpadkov. Tip in način zbiranja odpadkov bo izveden glede na zahteve in pogoje pooblaščenega podjetja za zbiranje in odvoz odpadkov.

Vpliv na mehansko odpornost in stabilnost nepremičnin

Glede na navedeno niso predvideni posebni ukrepi za zmanjševanje vpliva. Izvedeni bodo standardni varstveni ukrepi, ki se izvajajo na gradbiščih.

Vplivi na varnost nepremičnin pred požarom

Pri izdelavi projektne dokumentacije je potrebno pridobiti mnenje o ustreznosti rešitev z zahtevami požarne varnosti. Skladno z zakonodajo je potrebno preveriti tudi potrebnost zasnove oziroma študije požarne varnosti in po gradnji izkaza požarne varnosti.

Vplivi na higiensko in zdravstveno zaščito nepremičnin

Pri gradnji se bodo predvidoma pojavljali vplivi, povezani z GOI deli, zato se bodo po potrebi v času gradnje izvajali ukrepi za zmanjševanje emisij prahu v okolici. Potrebno je zagotoviti ustrezno zaščito komunalnih vodov, če se bodo dela opravljala v varovalnem pasu le-teh.

Vpliv na zaščito nepremičnin pred hrupom

Pri izvajanju različnih gradbenih posegov se bo pojavljal hrup gradbenih strojev v bližini stavb. Pri izvajanju gradbenih del je dovoljeno uporabljati le stroje in naprave, ki izpolnjujejo zakonske zahteve glede emisije hrupa. Dela se bodo izvajala tako, da bodo čim manj moteča za sosednje uporabnike in izvajanje njihovih delovnih procesov.

Okoljska učinkovitost, učinkovitost izrabe naravnih virov

Uporabljene bodo različne tehnologije, ki bodo upoštevale visoke standarde stroke na področju kakovosti bivanja, trajnostne gradnje, energetske učinkovitosti, varovanja okolja ter učinkovite rabe vode in surovin.

Če povzamemo: Vpliv predlaganega projekta na okolje lahko razdelimo na vpliv v času gradnje in vpliv v času obratovanja objekta investicije. Gradbena dela bodo v fazi izvajanja del povzročila prehodne fizične vplive na okolje zaradi izvedbe gradbenih del, transportov materiala po obstoječih cestah ipd, kar pa v končni fazi ne bo vplivalo na fizične karakteristike okolja. Pričakovani vplivi so torej s stališča varstva okolja sprejemljivi, zato za njihovo odpravo ni predvidenih dodatnih stroškov.

V času obratovanja objekta bodo vplivi na okolje omejeni zgolj na vzdrževalne posege. Pri izvedbi investicije se bo uporabilo sodobne tehnike, s katerimi se bo količine odpadkov, emisij in ostalih tveganj onesnaževanja zmanjšalo na najnižjo možno mero.

7.6 Kadrovska organizacijska shema za izvedbo investicije

Investitor Mestna občina Koper bo s svojimi sodelavci odgovorni nosilec celotnega projekta. Investicijski projekt bo investitor izvajal s pomočjo zunanjih sodelavcev. Dela se bodo oddala v skladu z Zakonom o javnem naročanju.

Pripravo, izvedbo in spremljanje investicijskega projekta bo vodila strokovna skupina investitorja v okviru obstoječih kadrovskih zmogljivosti. Investitor bo vodenje investicijskega projekta zagotovil v okviru Mestne občine Koper, saj že zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima večletne izkušnje z izvedbo podobnih projektov. Le ti imajo ustrezna znanja tako s področja javnih naročil, prava, financ, komuniciranja z javnostmi, področja pridobivanja nepovratnih evropskih sredstev (prijava projekta za pridobitev sredstev, poročila, zahtevki, dokumentacija, arhiviranje).

Projekt bo finančno vodila Mestna občina Koper. Projekt se bo spremljal ločeno od ostalih investicij, tako da bo možen vpogled v finančno stanje naložbe.

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

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

Upravljanje prometne infrastrukture je v pristojnosti Mestne občine Koper.

7.6.1 Kadrovska sposobnost prijavitelja

Za izvedbo investicije je odgovoren investitor Mestna občina Koper. Odgovorna oseba investitorja je župan Mestne občine Koper, ki sprejema ključne odločitve, ki se nanašajo na investicijo in je tudi podpisnik vse z investicijo povezane dokumentacije.

Pri pripravi in izvedbi projekta sodeluje projektna skupina s člani iz posameznih področij delovanja:

- odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije, tehnične in druge dokumentacije ter izvedbo investicije,
- odgovorna oseba za vodenje investicije,
- odgovorna oseba, zadolžena za pravne zadeve ter javna naročila pri pripravi in izvedbi projekta,

- odgovorna oseba zadolžena za pripravo in prijavo projekta na javni poziv za pridobitev nepovratnih sredstev.

Odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije, tehnične in druge dokumentacije ter izvedbo investicije je Rafko Klinar. V Uradu za gospodarske javne službe, okolje in promet Mestne občine Koper je zaposlen od leta 2007 in je vodil vrsto projektov sofinanciranih z nepovratnimi sredstvi ter še mnoge druge zahtevne investicije, ki so bile financirane z lastnimi sredstvi.

Za vodenje investicije je odgovorna oseba: Aleš Turk, Strokovni sodelavec VII/2(II) - za vzdrževanje javne gospodarske infrastrukture na Uradu za gospodarske javne službe, okolje in promet.

Na področju pravnih zadev ter javnih naročil pri pripravi in izvedbi projektov v projektni skupini sodeluje Jure Pograjc in Alan Žibera, oba z večletnimi izkušnjami na področju javnih naročil

Pri pripravi in prijavi projektov na javne razpise za pridobitev nepovratnih sredstev v projektni skupini sodelujeta Marina Scheriani in Tjaša Mužina iz Urada za gospodarstvo, kmetijstvo in razvoj, obe z večletnimi izkušnjami pri prijavi projektov za pridobitev nepovratnih sredstev.

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

Za redno vzdrževanje investicije bo skrbel investitor, Mestna občina Koper.

7.7 Prikaz tehnično-tehnološke rešitve

Predvideno zaporedje posameznih faz je naslednje:

- zakoličbena dela in čiščenje terena,
- rušenje obstoječih utrjenih površin (po projektu),
- izvedba širokih izkopov za izvedba voziščne konstrukcije,
- izvedba nasipov iz kamnitega materiala ter kamnite grede,
- izgradnja in priključitev kanalov meteorne kanalizacije na obstoječo infrastrukturo,
- ureditev odvodnjavanja s postavitvijo cestnih požiralnikov ter priključitvijo na zgrajeno kanalizacijo,
- izgradnja nevezanega dela zgornjega ustroja,
- asfaltiranje kolesarske steze in pločnika,
- asfaltiranje priključkov,
- postavitve prometne opreme in signalizacije,
- ureditev brežin s humusiranjem ter zatratitvijo.

Preddela

Načrtovana so naslednja preddela:

- obnova zakoličbe osi ter postavitve prečnih profilov z določitvijo višin ter zavarovanjem,
- zakoličba karakterističnih točk osi ceste, priključkov, robnikov, objektov (podporni zidovi, meteorne kanalizacije, plinovoda in ostalih komunalnih naprav),
- zavarovanje in označba gradbišča,

- posek grmičevja ter manjših dreves z odstranitvijo panjev ter čiščenje trase,
- rušenje obstoječih asfaltnih površin na območju posega,
- rušenje obstoječih betonskih elementov,
- odstranitev in deponiranje obstoječe vertikalne prometne signalizacije.

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

Zemeljska dela

Zemeljska dela obsegajo pretežno odkop za potrebe izvedbe voziščne konstrukcije ter odkop za izvedbo komunalnih vodov. Izkopi so minimalni in pretežno v zrnati kamnini (III. kat.). Trasa poteka pretežno po terenu, vkop je le na koncu trase, ko nov višinski potek trase poteka nekoliko nižje od obstoječe pešpoti.

Nasipi so minimalni in predvideni iz kvalitetnega flišnega materiala.

Najprej je predvidena odstranitev humusa, (na odsekih, kjer trasa poteka po raščenem terenu) ter odvoz na začasno deponijo ob gradbišču, ki se uporabi za humusiranje v nadaljnjih fazah gradnje.

Nasipne brežine so izvedene v naklonu 1:2. Zaščita brežin je s humusom v debelini 15 cm. Vkopne brežine v flišu so prav tako izvedene v naklonu 1:2 in humusirane s humusom v debelini 20 cm.

Na planum naravnih temeljnih tal se vgradi plast geotekstila - polipropilenska polst 10kN/m².

Minimalni prečni sklon planuma temeljnih tal ter posteljice je 4%.

Voziščna konstrukcija

Pred izgradnjo zgornjega ustroja je treba dobro uvaljati planum do predpisane nosilnosti $Ev_2 = >40$ Mpa z dopustno višino odstopanja ± 4 cm.

Tampon se vgradi v debelini 25 - 30 cm pod voziščem, v debelini 25 cm pod pločnikom in kolesarsko stezo. Tamponska površina je solidno obdelana in utrjena pod voziščem na $Ev_2 \geq 100$ MN/m² ter pod drugimi prometnimi površinami na $Ev_2 \geq 80$ MN/m².

Tamponski material je iz gramoza ali drobljenca granulacije 0.06-32 mm ter tako po presejni krivulji kot granulaciji ustreza veljavnim tehničnim predpisom.

Če se na zemeljskem planumu ne da doseči zahtevanega Ev_2 , je treba zamenjati nenosilna tla s primerno debelo kamnito gredo (na mestih, kjer ni bila predvidena izvedba kamnite grede pod zgornjim ustrojem).

Asfaltno vozišče – pločnik in kolesarska steza:

- 5 cm obrabnozaporeni sloj - AC 11 surf B70/100, A3
- 30 cm tamponski drobljenec TD32
- 30 cm kamnita greda iz zmrzlinso odpornega materiala (samo na nasipih)
- 1 cm polipropilenska polst - geotekstil 10 kN/m²

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

Tlakovana površina počivališča- razgledne točke:

- 8 cm betonski tlakovci
- 5-10 cm peščena podlaga 0/4 mm
- 15-20 cm tamponski drobljenec 0/32 mm

- 1 cm polipropilenska polst - geotekstil 10 kN/m²

Robniki in bankine:

Koridor klesarske steze in pešpoti se na zunanjih robovih zaključi s pogreznjenimi betonskimi robniki 10×20 cm. Kolesarska steza in pešpot sta med seboj razmejena s pogreznjenimi betonskimi robniki 10×20 cm. Tudi tlakovane površine počivališča so od okolice zamejene s pogreznjenimi betonskimi robniki 10×20 cm.

Kjer se kolesarska steza in pločnik zaključita z nasipno brežino, se za njima izvede tamponsko bankino širine 0,50 m.

Meteorna kanalizacija

Cestna kanalizacija

Odvodnjavanje je na kolesarski stezi rešeno na dva načina. Na večini trase je odvodnjavanje z minimalnim prečnim sklonom 2,0 ‰ od cestišča.

Dimenzije in dolžine cevi, padci ter dimenzije in globine jaškov ter priključkov so razvidne iz situacije kanalizacije ter iz vzdolžnega prereza ceste.

Revizijski jaški in cestni požiralniki

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

Profil jaška je odvisen od globine jaška in znaša:

- do h = 1,00 m, Ø = 800 mm
- od h = 1,00 m do h=1,50 m, Ø = 1000 mm
- nad h = 1,50 m, Ø = 1200 mm

Odtok iz požiralnika je na globini 70 cm pod voziščem (teme cevi vsaj 40 cm pod niveleto vozišča). Pri vtoku s ceste se uporabi obstoječe požiralnike razen na posamičnih mestih, kjer izvedemo zožitev vozišča. Tam uporabimo požiralnik s peskolovom z vtokom pod robnikom. Na priključku v km 2.8 +0.00 m se vgradi dve linijski rešetki po detajlu, ki jih speljemo v obstoječo meteorno kanalizacijo. Pri izvedbi kanalizacije je treba upoštevati SIST standarde za kanalizacijo. Po zaključeni izvedbi se bo izvedel preizkus tesnosti in pregled s TV kontrolnim sistemom za novo meteorno kanalizacijo.

Nove jaške se bo postavilo na obstoječe cevi meteorne kanalizacije. V predpripravi za vgradnjo jaška se okoli obstoječe cevi izdelata betonski temelj v zunanji širini predvidenega jaška ter obojestranskim preseganjem širine 20 cm do višine temena cevi. Obstoječo cev meteorne kanalizacije se na temenu prevrta (prebije) ter na temelj okoli odprtine položi cev bodočega jaška. Vse stike je treba vodotesno obdelati s cementno malto. Pokrov jaška se namesti na AB venec, slednjega pa na razbremenilni venec.

Brežine

Vse naravne površine se mora po končani gradnji povrniti v prvotno stanje. Vkopne in nasipne brežine se mora humusirati in ozeleniti s primerno travno mešanico. Nasipne in vkopne brežine so izvedene v naklonu 1:1,5 - 2,0.

Podporni zidovi

Pri ureditvi kolesarske steze in pločnika bo na posamičnih lokacijah treba postaviti podporne AB zidove. Prvega se vgradi za uvozom na stacionaži km 2,874 vse do km 2,876 v skupni dolžini cca 68 m. Drugega pa med stacionažama km 3,253 in km 3,290. Zaradi spremenljive razlike višin med pločnikom in kmetijskimi

površinami, ki se nahajajo na severni strani, sta tam predvidena dva različna podporna zidova. In sicer med stacionažama km 2,874 - 2,830 se vgradi podporni zid računske višine 1,50 m, med stacionažama km 2,830 – 2,876 se vgradi podporni zid računske višine 1,80 m. Dodatni podporni AB zid računske višine 1,50 m se vgradi na spodnji (severni) strani pločnika med stacionažama km 3,253 in km 3,290. Za oba zidova je priložen detajl, armaturni načrt in statični izračun. Opažni načrt izdelava izvajalec gradbenih del. Uporabi se beton C 25/30, vidne stene morajo biti zglajene, robovi pa ne smejo biti ostri. Vgraditi je treba izcedne cevi (barbakane) v razmiku 4 m, predvidijo se tudi dilatacije. Stena prvega podpornega zidu je zaradi eliminacije učinka krčenja in s tem povezanih razpok z dilatacijami razdeljena na tri dele, stena drugega pa na dva dela. Dilatacije so mozničene in zatesnjene s trajno elastičnim materialom. Moznički so na eni strani vstavljeni v tulce ali pa so premazani z bitumnom. Ker so zidovi relativno nizki, lahko izjemoma uporabimo navidezne dilatacije (zareze) v enakih razmikih. V beton je se vgradi armatura kvalitete S500. Temelj podpornega zidu se mora nahajati v raščenu terenu, sicer ga je treba poglobiti ali temeljna tla ustrezno sanirati. Na vkopni strani (zgornji/južni) stene zidu je treba izvesti drenažni zasip ob steni v debelini vsaj 30 cm. Na krono zidu se postavi panelna mrežna ograja višine 110 – 120 cm.

Cestni priključki

Na obravnavanem območju se nahajajo trije obstoječi priključki:

Ohranja in ne spreminja se uvoz v sosesko Nokturno v km 2,730, prav tako servisni dostop k stanovanjski soseski .

V km 2,795 in km 3,065 se izvede prilagoditev obstoječih priključkov.

Rešitev kolesarske steze in pločnika je na prehodu preko priključkov predvidena tako, da se niveletno spusti na obstoječi višinski potek priključkov. Označitev prehodov preko priključkov je razvidna iz grafičnih prikazov Situacije prometne ureditve.

7.8 Terminski plan izvedbe investicije

Seznam aktivnosti:

Izdelava projektne dokumentacije	januar 2025
Izdelava DIIP	marec 2025
Potrditev DIIP	april 2025
Prijava na razpis iz mehanizma CTN, 1 faza	maj 2025
Prijava na razpis iz mehanizma CTN, 2. faza	oktober 2025
Razpis za izbiro izvajalca GOI del	Druga polovica 2026
Podpis pogodbe za izvedbo GOI del	December 2026
Začetek del na gradbišču	Februar 2027
Zaključek del na gradbišču	December 2027
Izvedba strokovnega gradbenega nadzora, koordinacija varnosti na gradbišču	Januar – december 2027
Tehnični pregled in odprava pomanjkljivosti	December 2027
Pridobitev uporabnega dovoljenja ter pričetek uporabe predmeta investicije	December 2027

Investicija traja 34 mesecev, od tega bo trajala izvedba gradbenih in obrtniških del 12 mesecev. Prve aktivnosti na gradbišču se bodo začele v januarju 2027, do konca leta 2027 bo investicija zaključena in predana v uporabo.

8. UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNE IZDELAVE PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE OZIROMA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ določa metodološke osnove za pripravo dokumentov, vrste in vsebino teh dokumentov ter v 4. členu mejne vrednosti za izdelavo dokumentov.

Mejne vrednosti, ki določajo pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost, so:

- za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 EUR najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta,
- za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program,
- za investicijske projekta nad vrednostjo 2.500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijska zasnova in investicijski program,
- za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 EUR 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,
 - kadar se investicijski projekti (so)financirajo s proračunskimi sredstvi.

Zato bo v nadaljevanju poleg DIIP pripravljen tudi investicijski program.

9. ANALIZA/OCENA STROŠKOV IN KORISTI

Opredelitev ciljev investicije

Osnovni namen investicije je:

- ureditev ločene kolesarske steze in hodnika za pešce v skupnem koridorju na odseku Kvedrove ceste od križišča s Kozlovičevo ulico do izteka pred krožiščem pri bolnici v dolžini 865 m,
- rekonstrukcija javne razsvetljave, meteorne kanalizacije, zasaditev in postavitve urbane opreme,
- prebivalcem ponuditi možnost za uporabo varnih kolesarskih povezav, za uporabo trajnostno naravnanih, energetsko učinkovitih in čistejših oblik prevoza,
- z razvojem čistih in trajnostnih oblik prevoza povečati atraktivnost urbanih območij, zmanjšati število osebnih vozil, ki obremenjujejo ulice in ceste, ter z zmanjšanjem izpustov in hrupa dvigniti kvaliteto bivanja.

Koristi, ki jih izvedba predlagane investicije prinaša na družbenem področju:

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev na območju Markovec in ostalih prebivalcev Mestne občine Koper,
- razvoj trajnostne urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v Mestni občini Koper,
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema.

9.1 Finančna analiza investicije

Finančna donosnost

Investicija nima profitnega namena. Investicija ne bo ustvarjala prihodkov, ni profitnega značaja. Stroški, ki jih predstavlja, so stroški izvedbe investicije v izboljšanje kolesarske infrastrukture - izgradnja kolesarske poti-steze in pločnika ob lokalni cesti LC 177 111 Markovec – Bolnica Izola, od odcepa Kozlovičeve ulice (JP 679 331) do krožnega križišča pri bolnici Izola, to je 865 m dolg odsek od km 2.600 do km 3.465 in v dvig kakovosti življenja uporabnikov infrastrukture na obravnavanem območju in širšem območju Mestne občine Koper.

To, da projekt ne prinaša neposrednih denarnih koristi, še ne pomeni, da ni utemeljen in družbeno potreben ter koristen. Investicija je splošnega družbenega pomena in kot taka ne zasleduje samo ekonomskih ciljev, temveč tudi splošno družbeno korist.

Investicija ne bo povzročala nadenarnih stroškov, ker ne degradira območja z naravovarstvenega vidika, prav tako investicija ni ekološko sporna. Drugih nadenarnih stroškov se ne predvideva. Predvidena investicija ne bo odpirala novih delovnih mest.

9.2 Ekonomska analiza projekta

Investicija je namenjena zagotavljanju kolesarskih površin na območju Kvedrove ceste, ki bo omogočila varno vožnjo za vse prebivalce območja in druge uporabnike. Investicija je tudi korak naprej v smeri zagotavljanja javne infrastrukture za trajnostne, energetske učinkovite in čistejše oblike prevoza, prispevala bo k zmanjšanju števila osebnih vozil na ulicah in cestah, k bolj zdravemu okolju in k izboljšanju kvalitete življenja prebivalcev na obravnavanem območju.

Investicija je izvedena v javno splošno korist, tako da posebna ekonomska analiza ni izdelana.

10. PRIKAZ REZULTATOV Z UTEMELJITVIJO UPRAVIČENOSTI INVESTICIJE

Na podlagi dokumenta identifikacije investicijskega projekta lahko ugotovimo, da je investicija upravičena in potrebna.

Neposredni rezultati so vezani na območje Markovec v Kopru:

- izvedene bodo varne kolesarske površine na območju Kvedrove ceste, vzpostavljena povezava do krožišča pri bolnici Izola.

Stroški investicije so glede na njen pomen in koristi, ki jih prinaša, v običajnih mejah za tovrstne investicije. Zaradi specifičnosti investicije smo izdelali le eno varianto – varianto z investicijo.

Ker se ocenjuje, da so koristi investicije v življenjski dobi opravičljive, je izvedba obravnavanega projekta smiselna. Investicija ni ekološko sporna, nasprotno, imela bo pozitiven vpliv na naravo in okolje. Realizacija investicije bo pripomogla k višji kakovosti bivanja in prometni varnosti.

Investicija je splošnega družbenega pomena oziroma je investicija v javno korist in kot taka ne zasleduje samo ekonomskih ciljev, temveč tudi splošno družbeno korist. Na podlagi tega se lahko odločimo in podpremo predlagano investicijo.