

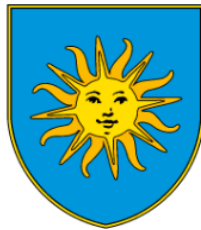
## DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA – DIIP

Naziv investicijskega projekta:

# **KOLESARSKA STEZA S PLOČNIKOM ŠKOCJAN - BERTOKI**

**Investitor:**

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



**Datum izdelave: april 2025**

**Izdelovalec:**

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



**Kazalo vsebine**

1	UVODNO POJASNILO .....	7
2	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB .....	8
2.1	Podatki o investitorju oz. nosilcu projekta .....	8
2.2	Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije .....	8
2.3	Podatki o upravljavcu.....	9
3	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO .....	10
3.1	Predstavitev investitorja .....	10
3.2	Območje izvajanja trajnostne urbane strategije.....	12
3.3	Splošno stanje kolesarskih povezav in infrastrukture za pešce v Mestni občini Koper .....	14
3.3.1	Kolesarske povezave.....	14
3.3.2	Infrastruktura za pešce .....	15
3.4	Analiza obstoječega stanja na območju predvidenih posegov.....	15
3.5	Razlogi za investicijsko namero .....	17
4	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI .....	18
4.1	Opredelitev razvojnih ciljev investicijskega projekta .....	18
4.2	Preveritev usklajenosti investicijskega projekta s strategijami, politikami in razvojnimi programi.....	20
5	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI.....	30
5.1	Opredelitev tržnih možnosti investicijskega projekta .....	30
5.2	Analiza ciljnega trga.....	30
5.3	Mrežni učinek investicijskega projekta .....	30
6	PREDSTAVITEV UPOŠTEVANIH VARIANT .....	31
6.1	Varianta 0: Izhodiščna varianta ali varianta »brez investicije«.....	31
6.2	Varianta 1: Varianta »z investicijo« .....	31
6.3	Izbor optimalne variante .....	31
7	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE TER OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV .....	33
7.1	Vrsta investicijskega projekta.....	33
7.2	Tehnično tehnološke rešitve v okviru operacije.....	33
7.2.1	Dimenzioniranje voziščne konstrukcije .....	34
7.2.2	Tehnični elementi prometnih površin .....	34
7.2.3	Opis konstrukcijskih elementov in izvedbe.....	34
7.2.4	Odvodnjavanje - meteorna kanalizacija.....	36

7.2.5	Prometna signalizacija in oprema .....	37
7.2.6	Zaščita in preureditev gospodarske javne infrastrukture .....	38
7.2.7	Pogoji in tehnologija gradnje .....	39
7.3	Ocena investicijskih stroškov .....	40
7.3.1	Ocena investicijskih stroškov in dinamika investiranja investicijskega projekta v stalnih cenah.....	40
7.3.2	Ocena investicijskih stroškov in dinamika investiranja investicijskega projekta v tekočih cenah.....	41
7.3.3	Ocena upravičenih in preostalih stroškov v stalnih in tekočih cenah.....	42
7.4	Navedba osnov za oceno vrednosti .....	43
8	TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO.....	44
8.1	Strokovne podlage, predhodno pripravljena dokumentacija, idejne rešitve in študije.....	44
8.2	Opis lokacije .....	44
8.2.1	Makro lokacija .....	44
8.2.2	Mikro lokacija .....	44
8.2.3	Prostorski akti in prostorski ureditveni pogoji .....	45
8.3	Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta.....	46
8.4	Analiza vplivov na okolje .....	46
8.5	Prispevek investicijskega projekta z vidika skladnega razvoja ter trajnostnega razvoja družbe .....	52
8.6	Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo.....	53
8.7	Predvideni viri financiranja investicijskega projekta.....	56
8.8	Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta.....	56
9	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM.....	58
9.1	Potrebna investicijska dokumentacija .....	58
9.2	Potrebna projektna in druga dokumentacija s časovnim načrtom .....	58
9.3	Ugotovitev smiselnosti izvedbe investicijskega projekta.....	58

**Kazalo tabel**

Tabela 3.1: Podatki o Mestni občini Koper ( <i>Vir: stat.si</i> ).....	11
Tabela 3.2: Stanje obstoječe kolesarske mreže po vrstah kolesarskih povezav, ( <i>Vir: Zasnova kolesarske mreže Koper, november 2023</i> ).....	15
Tabela 4.1: Kazalniki rezultata in učinka investicijskega projekta .....	19
Tabela 4.2: Ukrepi za povečanje deleža poti z aktivno mobilnostjo, ( <i>Vir: NEPN</i> ).....	26
Tabela 4.3: Prikaz ciljev in ukrepov prvega in drugega strateškega stebra, ( <i>Vir: CPS MOK</i> ).28	
Tabela 7.1: Ocena skupnih stroškov investicije v stalnih cenah Varianta 1 .....	40
Tabela 7.2: Prikaz skupnih stroškov investicije po vrstah stroškov v stalnih cenah = tekoče cene - Varianta 1.....	41
Tabela 7.3: Dinamika investiranja investicijskega projekta v stalnih cenah = tekoče cene - Varianta 1.....	41
Tabela 7.6: Dinamika investiranja upravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene.....	42
Tabela 7.7: Dinamika investiranja neupravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene.....	42
Tabela 8.1: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta .....	46
Tabela 8.2: Matrika za zeleno proračunsko naročanje .....	49
Tabela 8.3: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta v stalnih cenah = tekoče cene .....	56

**Kazalo slik**

Slika 1: Zemljevid Mestne občine Koper.....	10
Slika 2: Prikaz meje urbanega območja, ( <i>Vir: TUS Koper 2030</i> ).....	13
Slika 3: Prikaz umestitve kolesarske steze.....	13
Slika 4:, Slika 5: Obstoječe stanje .....	16
Slika 6: Pregledni prikaz širšega območja z označenim obravnavanim odsekom .....	17
Slika 7: Prikaz navezave obravnavanega odseka na obstoječe kolesarsko omrežje .....	20
Slika 8: Makro lokacija investicijskega projekta .....	44
Slika 9: Območje predvidenih posegov .....	45
Slika 10: Kadrovska organizacija investicijskega projekta .....	55

**SEZNAM KRATIC IN OKRAJŠAV**

CPS	Celostna prometna strategija
CTN	Celostne teritorialne naložbe
d.o.o.	Družba z omejeno odgovornostjo
DDV	Davek na dodano vrednost
DGD	Projektna dokumentacija za pridobivanje gradbenega dovoljenja
DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta
DNHS	Načelo, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem EU (Do no significant harm)
EU	Evropska unija
FUO	Funkcionalno urbano območje
GD	Gradbeno dovoljenje
GOI	Gradbeno obrtniška in instalacijska dela
GURS	Geodetska uprava Republike Slovenije
IP	Investicijski program
JP	Javna pot
k.o.	Katastrska občina
LEK	Lokalni energetske koncept
MOK	Mestna občina Koper
NRP	Načrt razvojnih programov
NEPN	Nacionalni podnebni načrt
PTP	Posebni tehnični pogoji
PZI	Projekt za izvedbo gradnje
REPPRS	Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije
RRP	Regionalni razvojni program
RS	Republika Slovenija
S.P.	Samostojni podjetnik
SECAP	Sustainable Energy Climate Action Plan
SPRS 2050	Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050
SRS 2030	Strategija razvoja Slovenije 2030
STP	Splošni tehnični pogoji
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
TUS	Trajnostna urbana strategija
UL EU	Uradni list Evropske Unije
UMAR	Urad za makroekonomske analize in razvoj
ZCPN	Zakon o celostnem prometnem načrtovanju
ZDDV-1	Zakon o davku na dodano vrednost
ZJN-3	Zakon o javnem naročanju

## 1 UVODNO POJASNILO

Dokument identifikacije investicijskega projekta obravnava izvedbo investicijskega projekta »Kolesarska steza s pločnikom Škocjan - Bertoki« in je osnovni dokument, ki vsebuje podatke, potrebne za določitev investicijske namere in ciljev v obliki funkcionalnih zahtev, ki jih bo morala investicija izpolnjevati. Obenem predstavlja tudi podlago za odločanje o nadaljnji izdelavi investicijske dokumentacije oz. nadaljevanju investicije.

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

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

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

Sprejeta Celostna prometna strategija Mestne občine Koper (CPS MOK) opredeljuje pet strateških stebrov. Njen namen je zagotoviti boljšo dostopnost in mobilnost vseh prebivalcev občine, ter spodbuditi uravnotežen razvoj vseh načinov mobilnosti. Predmetna investicija je usklajena s prvim strateškim stebrom CPS MOK: "Spodbujanje pešačenja kot pomembnega potovalnega načina ter drugim strateškim stebrom CPS MOK: "Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja". Izvedba investicijskega projekta prispeva k doseganju ciljev prvega in drugega strateškega stebra CPS MOK in podpira naslednje ukrepe:

- izboljšanje infrastrukture za pešce,
- povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev,
- vzpostavitev in vzdrževanje kolesarskega omrežja,
- povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev.

Skladno s sprejeto Trajnostno urbano strategijo mesta Koper 2030 (TUS Koper 2030), izvedba projekta naslavlja problematiko pomanjkljivega kolesarskega omrežja v občini in neposredno prispeva, k doseganju strateških in operativnih ciljev TUS Koper 2030.


Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

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

### 2.1 Podatki o investitorju oz. nosilcu projekta

INVESTITOR	
Naziv:	Mestna občina Koper
Naslov:	Verdijeva ulica 10, 6000 Koper
Odgovorna oseba:	Aleš Bržan, župan
Telefon:	+386 5 664 61 00
E-pošta:	obcina@koper.si
Matična številka:	5874424000
Davčna številka:	SI40016803
Transakcijski račun:	SI56 0125 0010 0005 794, Banka Slovenije
Žig in podpis:	
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	Petar Ziraldo, vodja Službe za investicije
Telefon:	+386 (0)5 664 62 67
E-pošta:	petar.ziraldo@koper.si

### 2.2 Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije

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



**2.3 Podatki o upravljavcu**

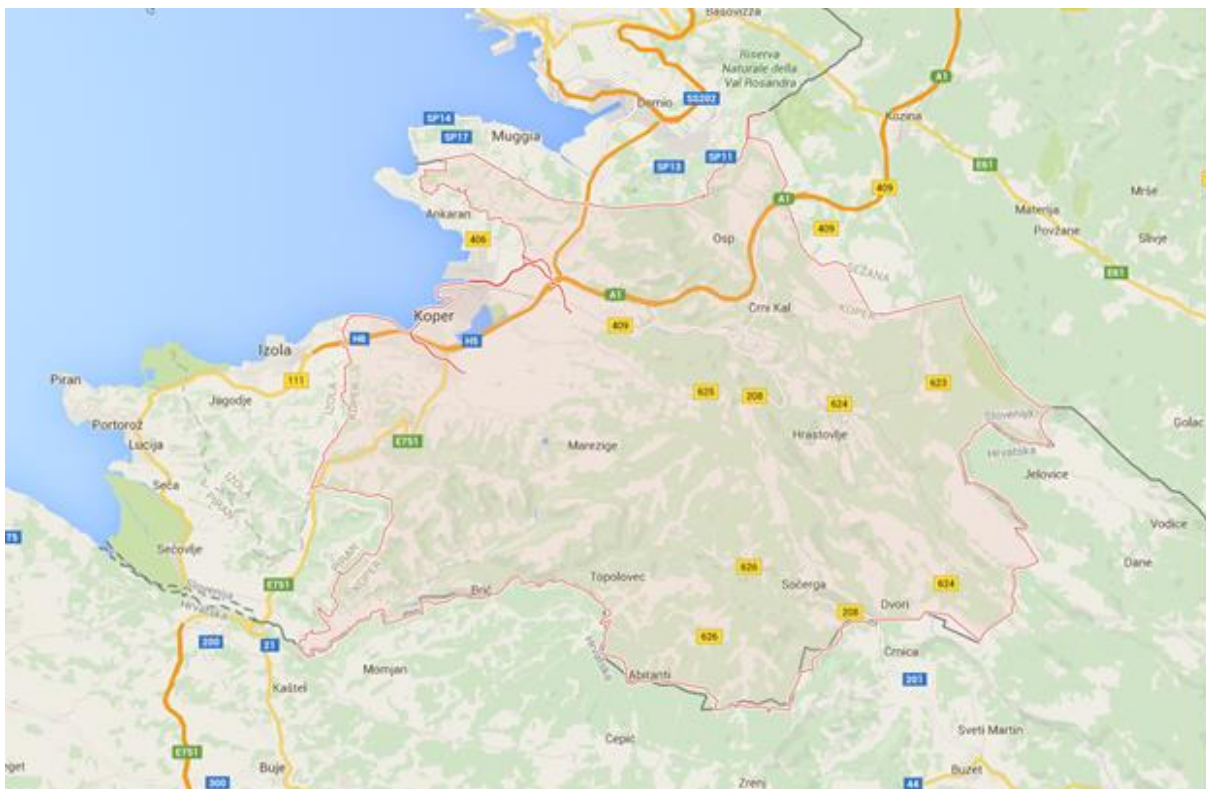
UPRAVLJAVEC	
Ime upravljavca:	Mestna občina Koper
Naslov:	Verdijeva ulica 10, 6000 Koper
Odgovorna oseba:	Aleš Bržan, župan
Telefon:	+386 5 664 61 00
E-pošta:	obcina@koper.si
Davčna številka:	5874424000
Matična številka:	SI40016803
Transakcijski račun:	SI56 0125 0010 0005 794, Banka Slovenije
Žig in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

### 3 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

#### 3.1 Predstavitev investitorja

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

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



Slika 1: Zemljevid Mestne občine Koper

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

Tabela 3.1: Podatki o Mestni občini Koper (Vir: stat.si)

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

Po podatkih Statističnega urada RS (SURS), je občina v letu 2023 imela 53.915 prebivalcev. Po številu prebivalcev se med občinami v Sloveniji uvršča na četrto mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 178 prebivalcev. (Slovenija: 105 prebivalci na

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

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

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

### **3.2 Območje izvajanja trajnostne urbane strategije**

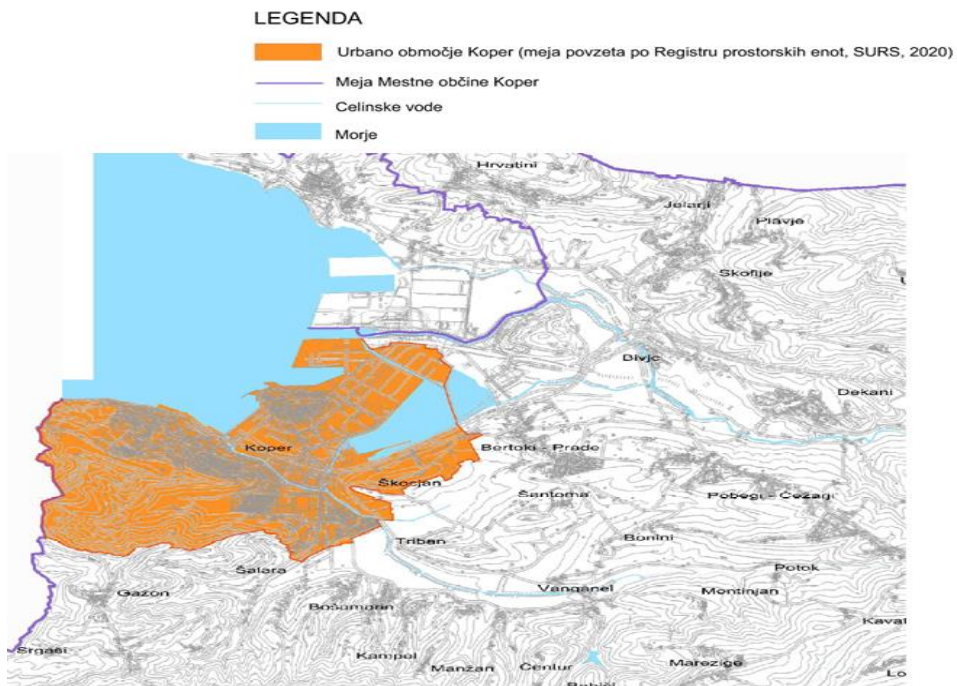
Mestna občina Koper s TUS Koper 2030 sledi cilju izboljšanja kakovosti urbanega prostora in življenja v mestu ter dvigu kulture in identitete. Dokument predstavlja tudi strateško podlago za izvajanje nove urbane politike Evropske unije, ki po dogovoru s pristojno državno administracijo uvajajo instrument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

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

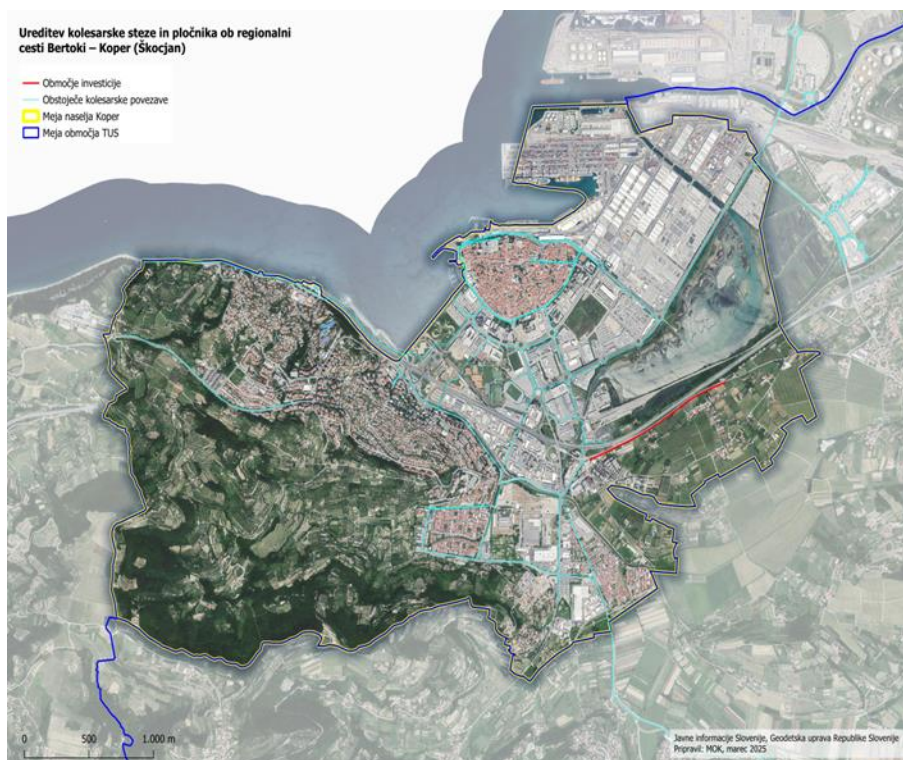
- Urbana prenova,
- Celovito urejanje mestnih obal,
- Zelena infrastruktura mesta,
- Trajnostno delovanje in prenavljanje mesta.

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

Območje izvajanja TUS Koper 2030 je opredeljeno kot jedrno mestno območje, ki je določeno z mejo območja naselja Koper, privzeto po formalni meji Registra prostorskih enot (SURSE, 2020) in funkcionalno urbano območje (FUO), ki ga opredeljujejo gravitacijski vplivi mesta. FUO znotraj teritorija Mestne občine Koper poleg jedrnega območja obsega še primestni pas in podeželsko zaledje občine, dejansko pa presega tudi teritorialne okvirje Mestne občine Koper, zlasti na področju trajnostne mobilnosti, okoljskih in infrastrukturnih projektov (povzeto po TUS Koper 2030).



Slika 2: Prikaz meje urbanega območja, (Vir: TUS Koper 2030)



Slika 3: Prikaz umestitve kolesarske steze

Obravnavana investicija se bo izvajala znotraj mej urbanega območja Mestne občine Koper.

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

#### **3.3.1 Kolesarske povezave**

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

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

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

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

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

Zveznost kolesarske mreže je bila zlasti na območju mestnega središča in ravninskih predelov mesta v zadnjih letih opazno izboljšana. Kljub temu so manjkajoči posamezni odseki ali širša območja, ki so kolesarsko neurejena, pri čemer gre večinoma za nezazidana ali degradirana urbana območja, ki so v procesu izgradnje ali pa čakajo na urbano prenovo. Zaradi neugodnega terena v naklonu se kolesarska mreža na pobočjih Semedele, Markovca in Žusterne v preteklosti ni razvijala načrtno in sistematično. Zato je tudi po obsegu skromna.

Dejansko gre za medsebojno nepovezane odseke, ki tudi niso zvezno navezani na mrežo v ravninskem delu mesta. Te ureditve ne omogočajo, še manj pa spodbujajo kolesarjenja kot oblike mestne mobilnosti (povzeto po dokumentu Zasnova kolesarske mreže Koper).

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

Tabela 3.2: Stanje obstoječe kolesarske mreže po vrstah kolesarskih povezav, (Vir: Zasnova kolesarske mreže Koper, november 2023)

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

### 3.3.2 Infrastruktura za pešce

Mestna občina Koper infrastrukturo za pešce v občini neprestano nadgrajuje. Posebna pozornost se namenja infrastrukturnim ukrepom, ki skrbijo za večjo varnost pešcev. V Kopru so za zagotavljanje večje varnosti pešcev prisotni sistemski (območje umirjenega prometa, območje za pešce, zapore cest, enosmerne ceste ipd.) in regulativni (prometna signalizacija) ukrepi oziroma tehnične rešitve, naprave za umirjanje prometa (opozorilne naprave, optične zavore) in fizične ovire (grbine, ploščadi), kot najostrejši ukrepi za umirjanje prometa.

S kombinacijo fizičnih ukrepov za znižanje hitrosti motornih vozil in ukrepov, ki spreminjajo obnašanje voznikov, se želi izboljšati pogoje za nemotoriziran promet, povečati prometno varnost in izboljšati kvaliteto bivalnega okolja. Na določenih delih, predvsem ob glavnih prometnih koridorjih so peščeve površine manj prijazne. Pešci so izpostavljeni onesnaženemu zraku ob prometnih cestah, v topli polovici leta pa izpostavljeni neposrednemu sončnemu sevanju.

### 3.4 Analiza obstoječega stanja na območju predvidenih posegov

Obstoječa regionalna cesta je bila do izgradnje hitre ceste Bivje - Koper magistralna cesta. Po izgradnji hitre ceste je bila prekategorizirana v javno pot (JP 677 070), sedaj so jo ponovno prekategorizirali v državno cesto. Obstoječa državna cesta je močno obremenjena z vsemi vrstami prometa. Predvsem se je količina prometa povečala po uvedbi avtocestnih vinjet, saj jo uporabljajo vozniki, ki vinjet nimajo.

Glede na to, da je regionalna cesta vzporednica hitre ceste, mora prevzeti njen promet v primeru zapor na hitri cesti. Povprečni letni dnevni promet za leto 2018 znaša 8.500 vozil.

Glede na prometno obremenitev ceste, omejitev hitrosti 50 - 90 km/h in na obstoječo ureditev brez pločnika je odsek za pešce in kolesarje zelo nevaren.

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

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

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

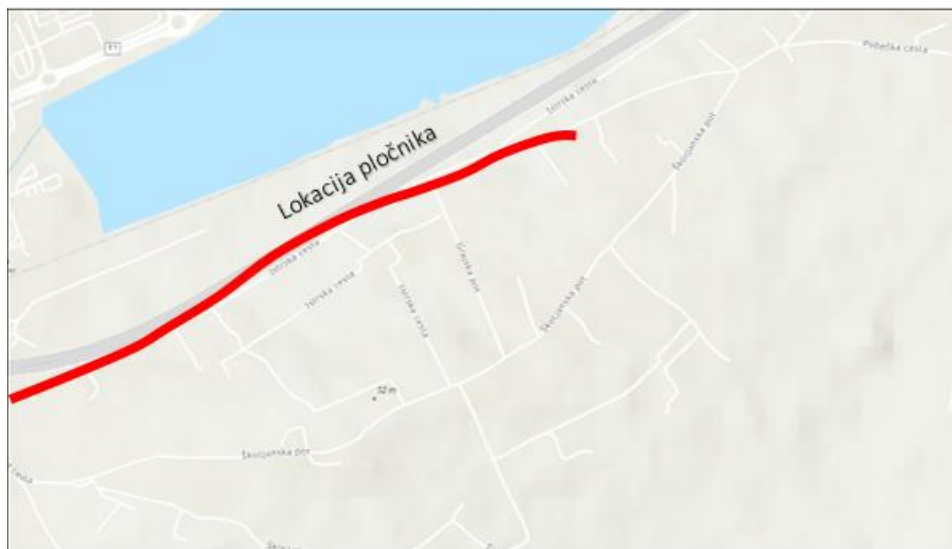
Državna cesta Bertoki - Škocjan se v Škocjanu navezuje na krožno križišče na državni cesti G1-111 pred priključkom na hitro cesto. Pred priključkom se nahaja obojestransko avtobusno postajališče. Prav tako se nahaja avtobusno postajališče v km 1+280. Tu je v smeri proti Kopru urejeno na vozišču, v nasprotni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

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



Slika 4:, Slika 5: Obstoječe stanje





Slika 6: Pregledni prikaz širšega območja z označenim obravnavanim odsekom

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

### 3.5 Razlogi za investicijsko namero

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

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

Projekt je skladen z osnovnimi izhodišči CPS MOK in pomeni celovit pristop k prometnim izzivom in trajnostnim rešitvam na področju urejanja prometa, predvsem tistih, ki omogočajo lažje in varnejše pogoje za pešce in kolesarje ter vzpodbujajo rabo javnega potniškega prometa ter izboljšujejo kakovost bivanja.

Izvedba projekta zasleduje cilje CPS MOK in podpira ukrepe v okviru prvega in drugega strateškega stebra CPS MOK. Izvedba projekta podpira tudi izvajanje ukrepov po posameznih prednostnih področjih, ki so opredeljeni v TUS Koper 2030. Izvedba projekta omogoča doseganje ciljev Mestne občine Koper in bo pospešila socialni, družbeni, gospodarski in trajnostni razvoj občine.

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

### **4.1 Opredelitev razvojnih ciljev investicijskega projekta**

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

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

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

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

Glavni cilj investicijskega projekta je izgradnja kolesarske steze s pločnikom, kjer bo razmejena površina za pešce in kolesarje ob regionalni cesti R3-741 odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), pododsek od Arjola do Škocjana v dolžini 1,180 km (od km 1+200 m do km 2+380 m).

Splošni cilji investicijskega projekta so:

- zagotavljanje večje varnosti za vse udeležence v prometu,
- povečanje deleža pešačenja in kolesarjenja v mestnih potovanjih,
- zagotavljanje pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje in pešačenje,
- povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih,
- povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev,

- spreminjanje potovalnih navad občanov,
- zmanjšanje prometnih zastojev,
- spodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za dnevno mobilnost,
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje (hrup, emisije TPG),
- spodbujanje gibanja in pozitivni vpliv na zdravje prebivalcev,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema,
- izboljšanje mestnih in primestnih kolesarskih povezav
- izboljšanje kvalitete prostora in infrastrukturne opremljenosti mesta, ki spodbuja trajnostni razvoj,
- izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev Mestne občine Koper,
- skladen socialni, družbeni, okoljski, gospodarski in trajnostni razvoj.

Tabela 4.1: Kazalniki rezultata in učinka investicijskega projekta

KAZALNIK REZULTATA					
ID	Kazalnik	Merska enota	Regija	Izhodišče	Ciljna vrednost
RCR64	Število potnikov, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	Uporabniki / leto	ZKR	312	936
KAZALNIK UČINKA					
ID	Kazalnik	Merska enota	Regija	Izhodišče	Ciljna vrednost
RCO58	Namenska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	ZKR	0	1,180

Investicijski projekt prispeva k naslednjim specifičnim kazalnikom:

- Število rekonstruiranih postajališč za JPP: 2
- Dolžina novih povezav za pešce: 1,180 km
- Število postavljenih števecov kolesarjev: 1

Operacija prispeva k doseganju naslednjih meril iz sklopa C:

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

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

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

Operacija prispeva k doseganju naslednjih ciljev v NEPN:

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

Investicija podpira naslednje upravičene namene oz. ukrepe:

- celovite preureditve ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti,
- izgradnje/ureditve infrastrukture za pešce,
- izgradnje/ureditve kolesarske infrastrukture.

Obravnavani odsek predstavlja vzpostavitev kolesarske in peš povezave na Bertoški vpadnici, ki zagotavlja povezavo mesta Koper z zaledjem v smeri Bertokov - Prad - Pobegov - Sv. Antona, pa tudi v smeri Škofij, Hrvatinov, Dekanov in Rižanske doline. Obravnavani odsek se bo povezal na že urejene kolesarske povezave v smeri proti centru mesta ter v smeri Izole. Gre za celosten pristop reševanja kolesarske povezljivosti mesta Koper z njegovim zaledjem.



Slika 7: Prikaz navezave obravnavanega odseka na obstoječe kolesarsko omrežje

## 4.2 Preveritev usklajenosti investicijskega projekta s strategijami, politikami in razvojnimi programi

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

Investicijski projekt bo sledil usmeritvam, ki jih določata Evropska unija ter Republika Slovenija, konkretizirane pa so v predpisih z nivoja Unije, države ter v regijskih in občinskih programskih dokumentih. Obravnavani investicijski projekt je skladen z:

- Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021 - 2027 v Sloveniji,
- Pobudo novi Bauhaus,
- Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS 2050),
- Strategijo razvoja Slovenije 2030 (SRS 2030),
- Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030,
- Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS),
- Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN),
- Posodobljenim celovitim nacionalnim energetske in podnebni načrtom Republike Slovenije,
- Regionalnim razvojnim programom Obalno-kraške regije 2021 – 2027,
- Trajnostno urbano strategijo mesta Koper 2030 (TUS Koper 2030),
- Celostno prometno strategijo Mestne občine Koper 2017 (CPS MOK),
- Lokalnim energetske konceptom Mestne občine Koper (LEK MOK),
- Akcijskim načrtom za trajnostno energijo in podnebne spremembe - SECAP.

Projekt je usklajen s **Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021 - 2027 v Sloveniji**. Evropska kohezijska politika je glavna naložbena politika EU. Z njeno pomočjo smo v Sloveniji uresničili že številne projekte, ki so bistveno prispevali k hitrejšemu razvoju naše države. V obdobju hitrih sprememb, ki jih narekuje zelena in digitalni prehod, so za Slovenijo ključnega pomena ukrepi v smeri večje odpornosti gospodarstva in družbe, izkoriščanja novih priložnosti ter pospešitve prehoda v visoko produktivno, nizkoogljično in krožno gospodarstvo, s končnim ciljem kakovostnega življenja za vse. Ključni izzivi Slovenije, ki jih bomo naslovili s sredstvi evropske kohezijske politike, so:

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

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

- CP 1: Konkurenčnejša in pametnejša Evropa s spodbujanjem inovativne in pametne gospodarske preobrazbe ter regionalne povezanosti na področju IKT.
- CP 2: Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti.
- CP 3: Bolj povezana Evropa z izboljšanjem mobilnosti.
- CP 4: Bolj socialna in vključujoča Evropa za izvajanje evropskega stebra socialnih pravic.
- CP 5: Evropa, ki je bližje državljanom, in sicer s spodbujanjem trajnostnega in celostnega razvoja vseh vrst območij ter lokalnih pobud.
- CP 6: Evropa za pravičen prehod.

Projekt bo prispeval k doseganju ciljne politike 2, in sicer prednostne naloge 4: »Trajnostna mobilnost«, specifičnega cilja RSO2.8: »Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika« .

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

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

Projekt upošteva horizontalna načela pobude NEB, in sicer:

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

Projekt je usklajen s **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050**, ki je temeljni strateški prostorski akt Republike Slovenije, ki na podlagi Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21 in 18/23 – ZDU-10; v nadaljnjem besedilu: zakon) in v povezavi s Strategijo razvoja Slovenije 2030 ter drugimi državnimi razvojnimi akti in razvojnimi cilji EU določa dolgoročne strateške cilje države in usmeritve razvoja dejavnosti v prostoru. Strategija vsebuje vizijo prostorskega razvoja države, dolgoročne cilje in koncept prostorskega razvoja s prednostnimi nalogami ter usmeritve za doseganje ciljev.

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

Strateški cilji strategije so:

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

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

Projekt je usklajen s **Strategijo razvoja Slovenije 2030**. Strategija razvoja Slovenije 2030 pomeni krovni razvojni okvir, ki temelji na usmeritvah Vizije Slovenije 2050, razvojnem izhodišču in mednarodnih zavezah Slovenije ter trendih in izzivih na regionalni, nacionalni, evropski in globalni ravni. Osrednji cilj Strategije razvoja Slovenije 2030 je zagotoviti kakovostno življenje za vse. Uresničiti ga je mogoče z uravnoteženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki upošteva omejitve in zmožnosti planeta ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje rodove. Na ravni posameznika se kakovostno življenje kaže v dobrih priložnostih za delo, izobraževanje in ustvarjanje, v dostojnem, varnem in aktivnem življenju, zdravem in čistem okolju ter vključevanju v demokratično odločanje in soupravljanje družbe. Strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so:

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

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

bivalnega okolja, zagotavljanju dostopnosti do primernih stanovanj za vse generacije ter z omogočanjem prometne povezanosti.

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

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

Projekt je usklajen z **Resolucijo o prometni politiki RS**, ki opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike. Resolucija vizije mobilnosti prebivalstva med drugim navaja: *"Kolesar je enakovreden udeleženelec v prometu, zato mu moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani udeleženci v prometu"*.

Projekt je usklajen z **Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju** (Uradni list RS št. 130/22). Zakon postavlja splošen pravni okvir za načrtovanje in upravljanje trajnostne mobilnosti na državni in lokalni ravni. Celostno prometno načrtovanje se izvaja s celostnimi prometnimi strategijami, s katerimi se določijo usmeritve glede razvoja prometa. Na podlagi tega dokumenta občina načrtuje in izvaja razvojne projekte in ukrepe, pri čemer se prednostno zagotavlja boljši izkoristek obstoječe prometne infrastrukture in ukrepov upravljanja prometa pred vlaganji v nove infrastrukturne zmogljivosti. Učinkovito upravljanje prometa ima pri primerljivih stroških v primeru povečevanja prometa prednost pred zagotavljanjem novih infrastrukturnih zmogljivosti. Zakon poudarja pomen celostnega pristopa k načrtovanju prometa, ki vse vrste prometa medsebojno uravnoteži in poveže v učinkovit trajnostni prometni sistem. S tem poudarja tudi pomen intermodalnosti.

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

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

- prispevati k doseganju neto ničelnih emisij TGP na ravni EU do leta 2050, kar je izhodišče za načrtovanje ciljev, politik in potrebnih ukrepov do leta 2030,



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

\* Samo del sektorja, ki ni vključen v sistem trgovanja z emisijami.
- zagotavljanje prehoda v nizkoogljično krožno gospodarstvo s spodbujanjem trajnostne potrošnje in proizvodnje,
- doseči vsaj 33-odstotni delež OVE v končni rabi energije do leta 2030 in
  - vsaj 55-odstotni delež rabe energije v stavbah iz OVE,
  - vsaj 30-odstotni delež OVE (vključno z odvečno toploto) v industriji,
  - vsaj 2 do 3-odstotno letno povečanje deleža OVE ter odvečne toplote in hladu v sistemih daljinskega ogrevanja in hlajenja in do leta 2030 vsaj 25 do 40 odstotni delež te proizvodnje,
  - vsaj 55-odstotni delež OVE pri proizvodnji električne energije, o vsaj 45-odstotni delež OVE pri ogrevanju in hlajenju,
  - vsaj 26-odstotni delež OVE v prometu,
  - pospešeno umeščanje obnovljivih virov energije v prostor,
- pospešena solarizacija streh v javnem sektorju,
- razogljičenje proizvodnje EE – postopno opuščanje rabe premoga: prenehanje obratovanja premogovnih enot najpozneje do leta 2033 po načelih pravičnega prehoda,
- postopno razogljičenje sektorjev energijsko intenzivne industrije, ki jih je težko razogljičiti (angl. hard to abate sectors): zagotovitev finančnih spodbud za prestrukturiranje proizvodnih procesov z uvajanjem zelenih tehnologij, obnovljivih in nizkoogljičnih plinov, vključno z vodikom, in zelenih goriv ter s tehnologijami za zajem, transport in uporabo CO<sub>2</sub>,
- večja vlaganja v človeške vire in nova znanja, potrebna za prehod v podnebno nevtralno družbo in za zmanjšanje izvedbenega primanjkljaja,
- z ukrepi NEPN prispevati k zmanjšanju emisij onesnaževal zraka.

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

doseženo tudi z ukrepi, ki zmanjšujejo privlačnost prevoza z avtomobili. Cilj je, da se v deležu potovanj zmanjša število potovanj z osebnim avtomobilom in bistveno poveča delež potovanj peš, s kolesom ali javnim potniškim prevozom.

Tabela 4.2: Ukrepi za povečanje deleža poti z aktivno mobilnostjo, (Vir: NEPN)

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

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

Projekt je usklajen z **Regionalnim razvojnim program Obalno-kraške regije 2021 – 2027**. Ključne prioritete razvoja regije v programskem obdobju 2021-2027 so naslednje:

- Prioriteta 1: Gospodarstvo močno in pametno,
- Prioriteta 2: Družbeni razvoj,
- Prioriteta 3: Narava, podeželje, kmetijstvo in ribištvo/makrokultura,
- Prioriteta 4: Prometno povezana regija,
- Prioriteta 5: Zelena regija,
- Prioriteta 6: Prostorski razvoj in regija bližje prebivalcem.

Investicijski projekt zasleduje cilje *prioritete 4: Prometno povezana regija*, katere cilji na področju kolesarjenja so:

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

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

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

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

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

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

- vzpostavitev medobčinskih kolesarskih povezav, vključno z enotnim sistemom javne izposoje koles;
- vzpostavitev linijskega morskega potniškega prometa med obalnimi mesti (in širše);
- razširitev mreže multimodalnih vozlišč v primestni prostor in dopolnjevanje ter razširitev mreže javnega potniškega prometa (npr. do Škofij, Dekanov, Bertokov - GORC Sermin, Ankarana).

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

- posodobitve JPP (ekološka vozila, izraba obnovljivih virov energije, alternativna prevozna sredstva in spodbujanje nemotornega prometa, finančne podpore JPP),
- vzpostavljanje zelenih koridorjev trajnostne mobilnosti za povezave s kontaktnim prostorom,
- mreža dostopnih in povezovalnih poti in ureditev za kolesarje in pešce,
- dograjevanje in uporabniške izboljšave mreže pešpoti in kolesarskih poti,
- ukrepi trajnostne mobilnosti (površine in ureditve za kolesarje in pešce, dobra mreža in sistem JPP, omejevanje motornega prometa, umik mirujočega prometa v podzemne garaže in na obrobje, vzpostavitev javnega morskega potniškega prometa, učinkovitejša izraba površin za mirujoči promet).

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

- zmanjšanje prometnih obremenitev,

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

Projekt je usklajen s **Celostno prometno strategijo Mestne občine Koper**. CPS MOK je sedemletni temeljni strateški dokument občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju. Obravnava specifične lokalne izzive prometa v podrobnem merilu kot tudi potrebe deležnikov in različnih segmentov javnosti iz lokalnega okolja. Njen namen je sprememba potovalnih navad v občinah in izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter alternativnih oblik mobilnosti zaradi zmanjšanja obsega osebnega motornega prometa. Njen cilj je nasloviti izzive na področju prometa, zagotoviti zmanjšanje emisij izpušnih plinov, s tem pa boljšo kakovost zraka in življenja v mestu. CPS MOK predvideva 5 strateških stebrov:

- Prvi steber: Spodbujanje pešačenja kot pomembnega potovalnega načina,
- Drugi steber: Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja,
- Tretji steber: Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prometa,
- Četrty steber: Uveljavitev optimiziranega cestnega prometa,
- Peti steber: Vzpostavitev celostnega 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 osredotočene na človeka (povzeto po CPS MOK).

Tabela 4.3: Prikaz ciljev in ukrepov prvega in drugega strateškega stebra, (Vir: CPS MOK)

<b>PRVI STEBER: SPODBUJANJE PEŠAČENJA KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA</b>	
<b>CILJI</b>	<b>UKREPI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del krajših poti peš</li> <li>• povečanje deleža pešačenja v mestnih potovanjih in prisotnost pešcev v mestnem prostoru,</li> <li>• povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev.</li> <li>• spremljanje števila in navad pešcev.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• izboljšanje infrastrukture za pešce,</li> <li>• promocija in izobraževalne aktivnosti,</li> <li>• povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev,</li> <li>• izboljšanje načrtovanja mobilnosti pešcev.</li> </ul>
<b>DRUGI STEBER: OPTIMALNO IZKORIŠČANJE POTENCIALOV KOLESARJENJA</b>	
<b>CILJI</b>	<b>UKREPI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje,</li> <li>• povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih,</li> <li>• povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev,</li> <li>• spremljanje števila in navad kolesarjev,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vzpostavitev in vzdrževanje kolesarskega omrežja.</li> <li>• zagotavljanje varnega parkiranja koles in učinkovitega sistema izposoje koles.</li> <li>• promocija kolesarjenja kot sodobne in zdrave oblike prevoza.</li> <li>• povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev.</li> <li>• izboljšanje načrtovanja mobilnosti kolesarjev.</li> </ul>

Predmetna investicija je usklajena s prvim strateškim in drugim strateškim stebrom CPS MOK in podpira ukrepe za doseg ciljev obeh strateških stebrov.

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

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

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

## **5 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI**

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

Analiza tržnih možnosti projekta je raziskava, ki podpira različne strateške poslovne odločitve občine, s poudarkom na odločitvah s področja trženja. Analiza tržnih možnosti je proces zbiranja, zapisovanja, razvrščanja in analiziranja podatkov o kupcih, konkurentih in drugih dejavnikih, ki oblikujejo odnose med ponudniki proizvodov in storitev ter njihovimi kupci. Na tržne možnosti investicijskega projekta v največji meri vplivajo velikost trga, moč konkurence ter potencialna rast trga.

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

### **5.2 Analiza ciljnega trga**

Investicijski projekt je namenjen zagotovitvi ustrezne infrastrukture za pešce in kolesarje. Z izvedbo investicijskega projekta se bo izboljšale kolesarske povezave v občini. Investicijski projekt namenjen je namenjen vsem prebivalcem in obiskovalcem mesta Koper.

### **5.3 Mrežni učinek investicijskega projekta**

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

## 6 PREDSTAVITEV UPOŠTEVANIH VARIANT

V skladu z navodili 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), je potrebno vsebino investicijskih projektov obravnavati variantno.

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

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

### 6.1 Varianta 0: Izhodiščna varianta ali varianta »brez investicije«

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

### 6.2 Varianta 1: Varianta »z investicijo«

Varianta »z investicijo« predvideva ureditev kolesarske in pešpoti ob regionalni cesti regionalni cesti R3-741 – odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), pododsek od Arjola do Škocjana v dolžini 1,180 km (od km 1+200 m do km 2+380 m). S tem se bo prispevalo k izboljšanju pogojev za izvajanje trajnostne mobilnosti v občini, zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, večji telesni aktivnosti prebivalcev in izboljšanju kakovosti življenja v mestu. Varianta »z investicijo« sicer zahteva angažiranje velikih finančnih sredstev za izvedbo investicijskega projekta, vendar ta odtehtajo pozitivne učinke, ki jih izvedba investicijskega projekta prinese v ožje in širše okolje. Varianta »z investicijo« je tako v skladu z razvojnimi cilji občine ter razvojnimi strategijami in cilji države in EU

### 6.3 Izbor optimalne variante

Po primerjavi variant »brez investicije« in »z investicijo« lahko zaključimo, da le izpeljava variante »z investicijo« omogoča doseganje zastavljenih splošnih in specifičnih ciljev. Primerjava variant pokaže, da je varianta »z investicijo« razvojno bolj smiselna, saj v širše okolje prinese pomembne družbeno-ekonomske koristi, kar upravičuje vlaganja finančnih sredstev. Hkrati pa izvedba variante »z investicijo« uresničuje cilje razvojnih strategij in politik na ravni podjetja, občinski, državni in EU ravni ter izpolnjuje vse zakonske zahteve.

Varianta »z investicijo« je boljša od variante »brez investicije«, saj je glede na trende in glede na potrebe investitorja veliko bolj sprejemljiva. Varianta »z investicijo« omogoča uresničevanje strateških ciljev občine, regije, države in EU in je tako bolj usklajena s strategijami in cilji kot varianta »brez« investicije. Na podlagi navedenega lahko zaključimo, da je izvedba investicijskega projekta pod varianto »z investicijo« nujno potrebna oziroma, da varianta »brez investicije« ne rešuje problema na dolgoročno vzdržen način ter dolgoročno prinaša mnogo več negativnih učinkov v primerjavi z investicijskimi stroški predvidenimi v varianti »z investicijo«.

Glede na vse ugotovitve, se je za najprimernejšo, optimalno varianto izkazala varianta »z investicijo«. Varianta »brez investicije« pa je prepoznana kot neprimerna oz. neustrezna.

Zaradi navedenega v nadaljevanju tega dokumenta obravnavamo in podrobneje predstavljamo varianto »z investicijo«, saj je optimalnejša z ekonomskega, družbenega in okoljskega vidika kot varianta »brez investicije«.



## **7 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE TER OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV**

### **7.1 Vrsta investicijskega projekta**

Investicija zajema ureditev kolesarske steze s pločnikom ob regionalni cesti Bertoki – Koper (Škocjan) v skupni dolžini 1,180 km. Dela se bodo izvajala kot vzdrževalna dela v javno korist na podlagi Pravilnika za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Uradni list RS, št. 7/12 in 132/22 - ZCes-2). Za predmetno investicijo ni potrebno pridobiti gradbenega dovoljenja.

Investicija prispeva k realizaciji PEKP na ravni specifičnega cilja RSO 2.8 »Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika«, prednostne naloge 4 »Trajnostna mobilnost«, cilja politike 2 »Bolj zelena, nizkoogljčna Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti«.

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

Kolesarska steza s pločnikom se predvidi v skupni širini 3,50 – 3,70 m z razmejitvijo med površinama za pešce in kolesarje. Na obravnavanem odseku državne ceste je predvideno zoženje vozišča na širino 6,50 m (2 x 3,00 m + 2 x 0,25 m), ob desnem robu se izvede nov robnik ter pločnik skupne širine 3,50 - 3,75 m, ki vključuje tudi potreben varnostni odmik 0,50 oz. 0,75 m. pas ob vozišču se nameni kolesarjem (širina 2,00 m), na zunanji strani kolesarske površine pa hodnik za pešce širine 1,00 m.

Odvodnjavanje se uredi z vtokom pod robnikom za meteorne vode s ceste ter betonsko muldo za zaledne vode. Tako zbrane meteorne vode se preko nove meteorne kanalizacije vodi v obstoječe prepuste s končnim iztokom v Škocjanski zatok (rešitev ne spreminja končne dispozicije v naravni meteorni odvodnik). Geometrija in tehnični elementi pločnika so vezani na tehnične elemente državne ceste in jih je v projektu treba določiti glede na predvideno zoženje državne ceste. Tako bo treba predvideti nov karakteristični prečni prerez ceste. Na odsekih v območju naselja se bo uredila tudi cestna razsvetljava, izven naselja pa ureditev javne razsvetljave ni predvidena.

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

## 7.2.1 Dimenzioniranje voziščne konstrukcije

### Predlog izvedbe voziščne konstrukcije

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

Skupna debelina znaša  $h=35 - 65$  cm. Pri vgradnji in kvaliteti materialov ter kontroli nosilnosti ter ustrezne sestave materialov naj se upoštevajo pravilnik o mehanski odpornosti objektov (ULRS št. 101/05 in 61/17 - GZ) in veljavne tehnične specifikacije za ceste TSC (DRSC).

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

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

## 7.2.2 Tehnični elementi prometnih površin

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

### Tehnični elementi prometnih površin

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

Ostale podrobnosti projektiranih tehničnih elementov so razvidne iz grafičnih prilog.

## 7.2.3 Opis konstrukcijskih elementov in izvedbe

**Preddela:** R3-741 – odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), odsek od Arjola do Škocjana v dolžini 1,180 km (od km 1+200 do km 2+380) zajema naslednja preddela:

- obnova zakoličbe osi ter postavitve prečnih profilov z določitvijo višin ter zavarovanjem,
- zakoličba karakterističnih točk osi ceste, priključkov, robnikov, objektov (podporni zidovi, meteorne kanalizacije),

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

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

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

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

Voziščna konstrukcija: Pred izgradnjo zgornjega ustroja je treba dobro uvaljati planum do predpisane nosilnosti  $E_{v2} = >20 \text{ Mpa}$  z dopustno višino odstopanja  $\pm 4 \text{ cm}$ . Tampon se vgradi v debelini 25 - 30 cm pod voziščem, v debelini 25 cm pod pločnikom. Tamponska površina je solidno obdelana in utrjena pod voziščem na  $E_{v2} \geq 100 \text{ MN/m}^2$  ter pod drugimi prometnimi površinami na  $E_{v2} \geq 80 \text{ MN/m}^2$ . Tamponski material je iz gramoza ali drobljenca granulacije 0.06-32 mm ter tako po presejni krivulji kot granulaciji ustreza veljavnim tehničnim predpisom.

Če se na zemeljskem planumu ne da doseči zahtevanega  $E_{v2}$ , je potrebno zamenjati nenosilna tla s primerno debelo kamnito gredo (na mestih, kjer ni bila predvidena izvedba kamnite grede pod zgornjim ustrojem).

#### Asfaltno vozišče – pločnik:

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

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

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

#### 7.2.4 Odvodnjavanje - meteorna kanalizacija

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

Revizijski jaški in cestni požiralniki: Za vse vrste kanalizacije so predvideni revizijski jaški, požiralniki s peskolovom iz umetnih mas z LŽ pokrovi in LŽ rešetskami za odgovarjajočo obtežbo. Profil jaška je odvisen od globine jaška in znaša:

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

Odtok iz požiralnika je na globini 70 cm pod voziščem (teme cevi vsaj 40 cm pod niveleto vozišča). Vtok v muldi je izveden s klasično LŽ rešetko 40×40 cm nosilnosti vsaj 125 kN, vtok s ceste pa z robniško rešetko v požiralnik s peskolovom (nosilnost teh rešetak je 250 kN).

Pri izvedbi kanalizacije je treba upoštevati SIST standarde za kanalizacijo. Po zaključeni izvedbi se bo izvedel preizkus tesnosti in pregled s TV kontrolnim sistemom za novo meteorno kanalizacijo

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

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

**Podporne konstrukcije - zidovi:** Na obravnavanem odseku so predvideni podporni – oporni zidovi. Med P28 in P47 s krajšimi prekinitvami (priključki ipd.) je na levi strani pločnika v smeri stacionaže predviden manjši oporni zidec maksimalne višine do 1.10 m. Za zidom se položi betonska mulda/kanaleta, nad njo pa ozelenjena brežina.

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

### 7.2.5 Prometna signalizacija in oprema

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

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

#### **Vertikalna prometna signalizacija**

Velikost prometnih znakov je izbrana za ceste v naselju, kar pomeni, da so znaki naslednjih dimenzij:

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

Novi prometni znaki naj imajo razred odsevnosti RA2, razen 2431 in 2430, ki so RA3 in 3405, ki so RA1. Barva in oblika prometnih znakov je določena s pravilnikom. Ozadje znakov, kot tudi elementov za pritrjevanje, je siva matirana, brez sijaja. Znaki so izdelani iz ALU pločvine, na katero je nalepljena odsevna folija, obrobljeni so z ojačenim robom. Znaki so postavljeni na pocinkanih stebričkih Ø 64 mm s temeljem Ø 30 cm. Višina stebričkov je odvisna od velikosti znaka, števila znakov na stebričku ter višine postavitve znaka (h=1,50 m, na/ob pohodnih prometnih površinah ter ob kolesarskih stezah h=2,25 cm) in znaša od 2,00 – 4,00 m. Dimenzije temeljev in konstrukcije prometnih znakov določi proizvajalec. Projektno je predvideno, da se v času gradnje začasno deponira obstoječe še uporabne prometne znake na območju posega ter se jih po izgradnji ponovno namesti na ustrezna mesta. Razporeditev prometnih znakov je razvidna iz situacije prometne ureditve.

#### **Horizontalna prometna signalizacija**

Horizontalno prometno signalizacijo tvorijo vzdolžne označbe in prečne ter druge označbe na vozišču. Projektirane so v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na

cestah (Uradni list RS, št. 99/15, 46/17, 59/18, 63/18, 150/21) ter delovnim osnutkom tehničnih specifikacij za ceste TSC 02.401 - Označbe na vozišču - Oblika in mere. Horizontalna prometna signalizacije je projektirana po kriterijih za potek ceste v naselju. Vse talne označbe morajo biti reflektirajoče. Vse talne označbe se izvede z enokomponentno barvo. Debelina nanosa barve mora znašati  $\geq 250 \mu\text{m}$  suhega filma, zaradi vidljivosti označb v nočnem času se takoj po nanosu barve posuje pobarvano površino s steklenimi kroglicami ( $\geq 250 \text{ g stekl. kroglic/m}^2$ ). Minimalne vrednosti karakteristik za nove označbe znašati  $RL \geq 200$  R4,  $RW \geq 50$  RW3,  $Qd \geq 160$  Q4 in  $\beta \geq 0,40$  B3 v  $\text{cd/lux/m}^2$  ter za v času uporabe znašati  $RL \geq 100$  R4,  $RW \geq 25$  RW1,  $Qd \geq 130$  Q3 in  $\beta \geq 0,40$  B3 v  $\text{cd/lux/m}^2$  skladno s SIST EN 1436. Talne označbe se izvedejo z enokomponentno barvo prvič takoj po polaganju obrabne asfaltne plasti in drugič po treh mesecih.

#### Vzdolžne označbe:

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

#### Prečne in druge označbe:

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

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

### **7.2.6 Zaščita in preureditev gospodarske javne infrastrukture**

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

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

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

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

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

### 7.2.7 Pogoji in tehnologija gradnje

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

Predvideno zaporedje posameznih faz je naslednje:

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

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

### 7.3 Ocena investicijskih stroškov

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

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

Vrednost investicijskega projekta je prikazana zgolj v stalnih cenah, saj termiski plan izvajanja investicije predvideva časovni razpon izvedbe investicije krajši od enega leta. Predvidoma se bo investicija fizično izvajala v letih 2025 do 2026. Priprava projektne dokumentacije je potekala v predhodnih letih.

#### 7.3.1 Ocena investicijskih stroškov in dinamika investiranja investicijskega projekta v stalnih cenah

V naslednji tabeli so prikazani ocenjeni stroški investicijskega projekta po stalnih cenah. Stalne cene izvedbe investicije so podane za april 2025.

Tabela 7.1: Ocena skupnih stroškov investicije v stalnih cenah Varianta 1

VRSTA DEL	SKUPAJ	UPRAVIČENI STOŠKI	NEUPRAVIČE NI STOŠKI
<b>GOI DELA</b>			
Preddela	59.163,50 €	59.163,50 €	- €
Zemeljska dela	82.650,00 €	82.650,00 €	- €
Vozioščne konstrukcije	127.024,00 €	127.024,00 €	- €
Odvodnjavanje	139.648,63 €	139.648,63 €	- €
GO dela	89.529,50 €	89.529,50 €	- €
Oprema ceste	19.947,33 €	19.947,33 €	- €
Tuje storitve	36.974,50 €	36.974,50 €	- €
Cestna razsvetljava	40.000,00 €	40.000,00 €	- €
Nepredvidena dela (3 %)	17.848,12 €	- €	17.848,12 €
<b>SKUPAJ GOI DELA</b>	<b>612.785,58 €</b>	<b>594.937,46 €</b>	<b>17.848,12 €</b>
<b>STROŠKI STORITEV ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>			
Projektna dokumentacija	8.700,00 €	8.700,00 €	- €
Investicijska dokumentacija	- €	- €	- €
Strokovni gradbeni nadzor (3 % od GOI del)	18.383,57 €	18.383,57 €	- €
Ostali stroški (varnost, UD...)	4.098,36 €	4.098,36 €	- €
<b>SKUPAJ STROŠKI STORITEV ZUN. IZVAJALCEV</b>	<b>31.181,93 €</b>	<b>31.181,93 €</b>	<b>- €</b>
<b>VSE SKUPAJ BREZ DDV</b>	<b>643.967,51 €</b>	<b>626.119,39 €</b>	<b>17.848,12 €</b>
DDV 22 %- nepovračljivi	141.672,85 €	137.746,26 €	3.926,59 €
<b>SKUPAJ Z NEPOVRAČLJIVIM DDV</b>	<b>785.640,36 €</b>	<b>763.865,65 €</b>	<b>21.774,71 €</b>



Ocenjena vrednost investicijskega projekta v stalnih cenah za Varianto 1 znaša 643.967,51 EUR brez DDV, ocenjena vrednost investicije skupaj z DDV pa znaša 785.640,36 EUR. Neodbitni DDV, ki bremeni investitorja znaša 141.672,85 EUR.

Tabela 7.2: Prikaz skupnih stroškov investicije po vrstah stroškov v stalnih cenah = tekoče cene - Varianta 1

Investicijski stroški	VREDNOST	DDV	SKUPAJ
<b>GOI DELA</b>	<b>612.785,58 €</b>	<b>134.812,83 €</b>	<b>747.598,41 €</b>
GOI dela	594.937,46 €	130.886,24 €	725.823,70 €
Nepredvidena dela (3 %)	17.848,12 €	3.926,59 €	21.774,71 €
<b>STROŠKI STORITEV ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>31.181,93 €</b>	<b>6.860,02 €</b>	<b>38.041,95 €</b>
Projektna, investicijska dokumentacija	8.700,00 €	1.914,00 €	10.614,00 €
Strokovni gradbeni nadzor	18.383,57 €	4.044,38 €	22.427,95 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	4.098,36 €	901,64 €	5.000,00 €
<b>VSE SKUPAJ</b>	<b>643.967,51 €</b>	<b>141.672,85 €</b>	<b>785.640,36 €</b>

Stroški GOI del in opreme z vključenim DDV v stalnih cenah znašajo 747.598,41 EUR, vrednost stroškov storitev zunanjih izvajalcev pa 38.041,95 EUR.

Dinamika investicijskih vlaganj je izdelana na osnovi časovnega načrta in finančnih zmožnosti investitorja. Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta predvideva, da bo ta zaključen v letu 2026.

Tabela 7.3: Dinamika investiranja investicijskega projekta v stalnih cenah = tekoče cene - Varianta 1

Investicijski stroški	2025	2026	SKUPAJ
<b>GOI DELA</b>	<b>153.196,40 €</b>	<b>459.589,18 €</b>	<b>612.785,58 €</b>
GOI dela	148.734,37 €	446.203,09 €	594.937,46 €
Nepredvidena dela (3 %)	4.462,03 €	13.386,09 €	17.848,12 €
<b>STROŠKI STORITEV ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>13.295,89 €</b>	<b>17.886,04 €</b>	<b>31.181,93 €</b>
Projektna, investicijska dokumentacija	8.700,00 €	- €	8.700,00 €
Strokovni gradbeni nadzor	4.595,89 €	13.787,68 €	18.383,57 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	- €	4.098,36 €	4.098,36 €
<b>SKUPAJ BREZ DDV</b>	<b>166.492,29 €</b>	<b>477.475,22 €</b>	<b>643.967,51 €</b>
<b>DDV</b>	<b>36.628,30 €</b>	<b>105.044,55 €</b>	<b>141.672,85 €</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>203.120,59 €</b>	<b>582.519,77 €</b>	<b>785.640,36 €</b>

Predvideni stroški na investicijskem projektu z vključenim DDV v stalnih cenah bodo v letu 2025 znašali 203.120,59 EUR, v letu 2026 pa 582.519,77 EUR z DDV.

### 7.3.2 Ocena investicijskih stroškov in dinamika investiranja investicijskega projekta v tekočih cenah

Ocena vlaganj po tekočih cenah ni izdelana. Skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) za investicijske projekte z dinamiko financiranja krajšo od enega leta ni potreben preračun v tekoče cene. Tekoče cene so tako enake stalnim cenam.

### 7.3.3 Ocena upravičenih in preostalih stroškov v stalnih in tekočih cenah

V okviru upravičenih ukrepov so 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).

Tabela 7.4: Dinamika investiranja upravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene

Investicijski stroški	2025	2026	SKUPAJ
<b>GOI DELA</b>	<b>148.734,37 €</b>	<b>446.203,09 €</b>	<b>594.937,46 €</b>
GOI dela	148.734,37 €	446.203,09 €	594.937,46 €
Nepredvidena dela (3 %)	- €	- €	- €
<b>STROŠKI STORITEV ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>13.295,89 €</b>	<b>17.886,04 €</b>	<b>31.181,93 €</b>
Projektna, investicijska dokumentacija	8.700,00 €	- €	8.700,00 €
Strokovni gradbeni nadzor	4.595,89 €	13.787,68 €	18.383,57 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	- €	4.098,36 €	4.098,36 €
<b>SKUPAJ BREZ DDV</b>	<b>162.030,26 €</b>	<b>464.089,13 €</b>	<b>626.119,39 €</b>
<b>DDV</b>	<b>35.646,65 €</b>	<b>102.099,61 €</b>	<b>137.746,26 €</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>197.676,91 €</b>	<b>566.188,74 €</b>	<b>763.865,65 €</b>

Upravičeni stroški investicijskega projekta v stalnih cenah znašajo 763.865,65 EUR.

Tabela 7.5: Dinamika investiranja neupravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene = tekoče cene

Investicijski stroški	2025	2026	SKUPAJ
<b>GOI DELA</b>	<b>4.462,03 €</b>	<b>13.386,09 €</b>	<b>17.848,12 €</b>
GOI dela	- €	- €	- €
Nepredvidena dela (3 %)	4.462,03 €	13.386,09 €	17.848,12 €
<b>STROŠKI STORITEV ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>
Projektna, investicijska dokumentacija	- €	- €	- €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	- €	- €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	- €	- €	- €
<b>SKUPAJ BREZ DDV</b>	<b>4.462,03 €</b>	<b>13.386,09 €</b>	<b>17.848,12 €</b>
<b>DDV</b>	<b>981,65 €</b>	<b>2.944,94 €</b>	<b>3.926,59 €</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>5.443,68 €</b>	<b>16.331,03 €</b>	<b>21.774,71 €</b>

Neupravičeni stroški investicijskega projekta v stalnih cenah znašajo 21.774,71 EUR.

#### **7.4 Navedba osnov za oceno vrednosti**

Ocena vrednosti stroškov investicijskega projekta temelji na sledečih predpostavkah:

- stroški izdelave projektne in investicijske dokumentacije so določeni na osnovi prejetih ponudb in ocene investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije,
- stroški izvedbe GOI del so določeni na podlagi projektantskega popisa del z oceno, ki ga je pripravilo podjetje PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, (marec 2025)
- stroški strokovnega gradbenega nadzora so ocenjeni v višini 3 % od GOI del,
- ostali stroški so ocenjeni (tehnični pregled, varnostni načrt, drugi stroški), so ocenjeni na podlagi že prejetih ponudb ter na podlagi izkušenj investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije pri podobnih projektih,
- DDV je upoštevan v višini 22 % za vsa dela in storitve, ki so predmet obdavčitve skladno z ZDDV-1.

## 8 TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

### 8.1 Strokovne podlage, predhodno pripravljena dokumentacija, idejne rešitve in študije

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

- PZI projektna dokumentacija »Ureditev kolesarske steze in pločnika ob regionalni cesti R3-741 odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan) v dolžini 1180 m«, ki jo je izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, marec 2025,
- Ocena vrednosti investicije, ki jo je izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, marec 2025,
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10 in 27/16).

### 8.2 Opis lokacije

#### 8.2.1 Makro lokacija

Statistična regija: Obalno Kraška

Občina: Mestna občina Koper

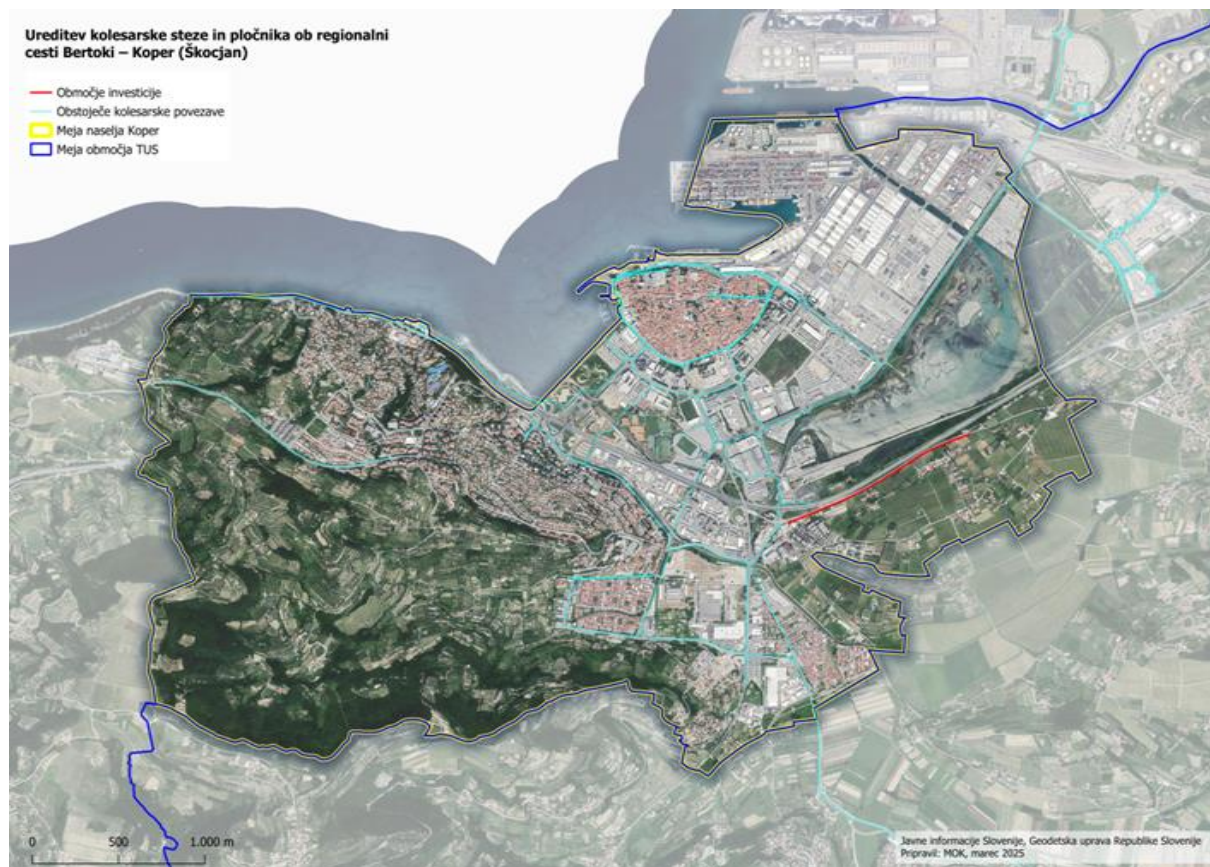
Naselje: Koper



Slika 8: Makro lokacija investicijskega projekta

#### 8.2.2 Mikro lokacija

Investicijski projekt predvideva ureditev kolesarske in pešpoti ob regionalni cesti R3-741 – odsek 3751 Bertoki – Koper (Škocjan), pododsek od Arjola do Škocjana v dolžini 1,180 km (od km 1+200 m do km 2+380 m). Posegi v okviru investicijskega projekta so predvideni na zemljiščih 5542/35, 5540/9, 3603/3, 3619/4, 3625, 3861/2, 3961/1, 3859/1, 3859/2, 5540/4, 5544/9, 5544/8 in 5544/4 vse k.o. 2604 Bertoki. Parcele se nahajajo znotraj urbanega območja Mestne občine Koper.



Slika 9: Območje predvidenih posegov

### 8.2.3 Prostorski akti in prostorski ureditveni pogoji

Prostorske sestavine planskih aktov občine:

- Dolgoročni plan občine Koper (Uradne objave, št. 25/86, 10/88, 9/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98 ),
- Družbeni plan občine Koper (Uradne objave, št. 36/86, 11/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98),
- Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Mestne občine Koper ( Ur. obj. št. 16/99 in 33/01 ) in (Uradni list, št. 96/04, 97/04 in 79/2009).

Prostorski ureditveni pogoji:

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

Investicijski projekt je usklajen s prostorskimi akti Mestne občine Koper.

### 8.3 Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta

Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta predvideva, da se bo projekt (od priprave potrebne dokumentacije do zaključka vseh aktivnosti na projektu) realiziral od marca 2025 do marca 2026. Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta je predstavljen v naslednji tabeli.

Tabela 8.1: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta

Aktivnost	Trajanje
Izdelava PZI projektne dokumentacije	marec 2025
Izdelava DIIP	april 2025
Izdelava IP	maj 2025
JN za izbiro izvajalca GOI del	junij 2025 - avgust 2025
Podpis pogodbe z izvajalcem GOI del	avgust 2025
Izvedba GOI del	september 2025 - januar 2026
Primopredaja del in pridobitev uporabnega dovoljenja	februar 2026
Zaključek vseh aktivnosti na projektu	marec 2026

Trenutno aktivnosti potekajo skladno z zastavljenim časovnim planom. Zaključek vseh aktivnosti na investicijskem projektu je predviden v marcu 2026.

Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe oz. dinamiko investiranja sta razvidna iz tabele 7.3 v poglavju 7.3 tega dokumenta.

### 8.4 Analiza vplivov na okolje

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

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

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

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

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

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

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

**Načelo, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem Evropske unije:** Projekt bo izveden v skladu z načelom, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem Evropske unije, določenim v 17. členu Uredbe (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088 (UL L št. 198 z dne 22. junija 2020, str. 13) in Tehničnimi smernicami za uporabo »načela, da se ne škoduje bistveno« v skladu z uredbo o vzpostavitvi mehanizma za okrepanje in odpornost, ki so bile objavljene dne 18.2.2021 v UL EU št. C58/01.

V fazi načrtovanja bodo načrtovani ustrezni omilitveni ukrepi, ki se jih bo izvajalo tako v fazi izvajanja projekta, kot tudi v fazi obratovanja. Izvedene bodo fizične in nefizične rešitve, ki bistveno zmanjšujejo najpomembnejša fizična podnebna tveganja, ki so pomembna za to dejavnost. V času gradnje bodo na gradbišču zagotovljeni pogoji in ukrepi, da bo preprečeno onesnaženje voda zaradi transporta, skladiščenja in uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi. Gradbene odpadke se bo ustrezno ločevalo in kjer bo to možno, zagotovilo ponovno uporabo. Pri ravnanju z odpadki bo upoštevana vsa veljavna zakonodaja s tega področja. Projekt ne bo bistveno povečal emisij, onesnaževal v zrak, vodo ali tla. Sprejeti so ukrepi za zmanjšanje hrupa, prahu in emisij onesnaževal med gradbenimi deli. Vsi posegi so načrtovani tako, da ne pride do poslabšanja vodnega režima in stanja voda, da se ohranja naravne procese, omogoča varstvo pred škodljivim delovanjem voda in ohranjanje naravnega ravnovesja vodnih in obvodnih ekosistemov, tako v fazi gradnje, kot v fazi uporabe.

**Ob upoštevanju vseh neposrednih in primarnih posrednih učinkov projekta v njegovi celotni življenjski dobi, projekt ne bo imel negativnega vpliva na navedene okoljske cilje.**

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

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

Skladno z Metodologijo o zelenem proračunskem načrtovanju Ministrstva za finance, smo izdelali matriko za zeleno proračunsko naročanje z namenom določitve vplivov investicijskega projekta na okoljske cilje. Za vsak posamezen okoljski cilj smo določili oceno na podlagi spodnje ocenjevalne lestvice:

- +1 pozitiven vpliv,
- 0 kadar ni vpliva,
- - 1 blago negativen oz. nebistven,
- - 2 močno negativen vpliv oz. bistveno škodljiv vpliv,
- N neznan vpliv, kadar ni razpoložljivih informacij ali ni podatkov za presojo vpliva.

Na podlagi vseh ocen za posamezen okoljski cilj določimo skupno oznako vpliva X, ki je lahko:

- **Ugoden**, kadar je pri vsaj enem od okoljskih ciljev podana pozitivna ocena in ni negativne ocene za kateregakoli od preostalih okoljskih ciljev;
- **Mešan**, kadar so posamezne ocene vpliva pozitivne in negativne ter pri nobenem od šestih okoljskih ciljev ni podana ocena -2;
- **Neugoden**, kadar je pri vsaj enem od šestih okoljskih ciljev podana ocena -2 ali kadar je pri vsaj enem od okoljskih ciljev negativen vpliv ter ni pozitivne ocene za kateregakoli od preostalih okoljskih ciljev;
- **Nevtralen**, pri vseh okoljskih ciljeh je ocena 0 – »ni vpliva«.



Posameznemu ukrepu, projektu v pripravi, evidenčnemu projektu ali davčnemu izdatku se izjemoma lahko, poleg ene od zgoraj navedenih štirih oznak skupnega vpliva, določi tudi skupna oznaka vpliva **Neznan**, kadar ni razpoložljivih informacij ali ni podatkov za presojo vpliva na kateregakoli od okoljskih ciljev. Ker je vpliv na enega od okoljskih ciljev označen kot neznan, je celotni ukrep, projekt v pripravi, evidenčni projekt ali davčni izdatek ocenjen kot Neznan, saj obstaja tveganje, da ima lahko pomemben negativen vpliv na okoljske cilje.

Tabela 8.2: Matrika za zeleno proračunsko naročanje

<b>Projekt: KOLESARSKA STEZA S PLOČNIKOM ŠKOCJAN - BERTOKI</b>					
<b>Oznaka projekta</b>	<b>Ugoden</b>	<b>Mešan</b>	<b>Neugoden</b>	<b>Nevtralen</b>	<b>Neznan</b>
	<b>X</b>				
<b>Okoljski cilji</b>	<b>Vpliv (+1/0/-1/-2)</b>		<b>Pojasnilo vpliva</b>		
<b>1. Blažitev podnebnih sprememb</b>	<b>1</b>		Projekt v svoji življenjski dobi ne bo povzročil večjih emisij toplogrednih plinov. Ureditev kolesarske steze in pločnika ob regionalni cesti se načrtuje tudi z namenom uresničevanja podnebnih ciljev in zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov. Načrtovana infrastruktura bo namenjena osebni mobilnosti in prevozu s kolesi. Investicija bo pripomogla k dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v dnevni migracijah prebivalstva. Projekt bo v fazi obratovanja pozitivno vplival na zmanjšanje izpustov TGP in k blaženju podnebnih sprememb. Z izdelano projektno dokumentacijo so predlagane tehnološke rešitve infrastrukture, ki so v skladu s pozitivno okoljsko zakonodajo in veljavnimi normativi, smernicami in standardi. Upoštevana je tudi vsa zakonodaja EU in RS Slovenije s področja blažitve podnebnih sprememb. Investicijski projekt prispeva k doseganju ciljev zastavljenih v Celovitem nacionalnem energetske podnebnem načrtu (zmanjšanje TGP v sektorju prometa).		
<b>2. Prilagajanje podnebnim spremembam</b>	<b>0</b>		Ob upoštevanju vseh neposrednih in primarnih posrednih učinkov projekta v njegovi celotni življenjski dobi, projekt ne bo imel negativnega vpliva na ta okoljski cilj. Izvedene bodo fizične in nefizične rešitve, ki bistveno zmanjšujejo najpomembnejša fizična podnebna tveganja, ki so pomembna za to dejavnost. Izvedene prilagoditvene rešitve: - ne vplivajo škodljivo na prizadevanja za prilagajanje ali raven odpornosti drugih ljudi, narave, kulturne dediščine, sredstev in drugih gospodarskih dejavnosti na fizična podnebna tveganja; - dajejo prednost sonaravnim rešitvam ali se v največji možni meri opirajo na modro ali zeleno infrastrukturo; - so skladne z lokalnimi, sektorskimi, regionalnimi ali nacionalnimi načrti in strategijami prilagajanja; - se spremljajo in merijo glede na vnaprej določene kazalnike, kadar ti kazalniki niso		

		izpolnjeni, pa se obravnava možnost popravljalnih ukrepov. Predvidena investicija zato ne bo imela negativnega neposrednega ali posrednega vpliva na ta okoljski cilj.
<b>3. Trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov</b>	<b>0</b>	V času gradnje bodo na gradbišču zagotovljeni pogoji in ukrepi, da bo preprečeno onesnaženje voda zaradi transporta, skladiščenja in uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi. Načrtovana je odstranitev vseh ostankov gradbenega materiala, zemljine iz izkopov in kakršnih koli odpadkov na primerno deponijo. Odvodnjavanje in zbiranje meteornih vod je ustrezno urejeno. S tem je preprečeno neposredno odtokanje odpadnih vod v naravo. Obravnavana infrastruktura ne bo imela pomembnega predvidljivega vpliva na ta okoljski cilj ob upoštevanju neposrednih in primarnih posrednih učinkov v celotnem življenjskem ciklu. V času izvedbe del kot tudi v fazi obratovanja infrastrukture ni ugotovljenih tveganj, ki bi prispevala k poslabšanju stanja povezanega z varstvom vodnih in morskih virov. Predvidena investicija zato ne bo imela negativnega neposrednega ali posrednega vpliva na ta okoljski cilj.
<b>4. Prehod na krožno gospodarstvo</b>	<b>0</b>	V gradbenem sektorju uvajanje krožnega gospodarstva pomeni delovanje v vsaki fazi procesa, od načrtovanja, ekološkega oblikovanja in gradnje za doseganje večje snovne, energetske in vodne učinkovitosti. Nastajanje gradbenih odpadkov bo omejeno, ti bodo ustrezno odstranjeni in če je možno, tudi reciklirani. Gradbene odpadke se bo ustrezno ločevalo in kjer bo to možno, zagotovilo ponovno uporabo. Pri ravnanju z odpadki bo upoštevana vsa veljavna zakonodaja s tega področja. Projekt je v izhodišču načrtovan v skladu s smernicami krožnega gospodarstva med samo izgradnjo, kot tudi v času obratovanja infrastrukture po njeni obnovi. V času obratovanja ne prišlo do nastajanja, odlaganja in sežiganja odpadkov. Projekt ne bo imel neposrednega vpliva na prehod na krožno gospodarstvo. Izvedba projekta v vseh fazah življenjskega cikla projekta ne bo imela negativnega vpliva na ta okoljski cilj.
<b>5. Preprečevanje in nadzorovanje onesnaženja</b>	<b>0</b>	Projekt ne bo bistveno povečal emisij, onesnaževal v zrak, vodo ali tla. Sprejeti so ukrepi za zmanjšanje hrupa, prahu in emisij onesnaževal med gradbenimi vzdrževalnimi deli. Pri investiciji bodo upoštevani vsi predpisi s področja onesnaževanja zraka, vode ali zemlje. Do manjših vplivov na onesnaževanje zraka, vode in tal bi lahko prišlo v času izvedbe GOI del. Za varovanje zraka neposredne okolice posega pred emisijami gradbene mehanizacije

		in vozil je potrebno med izvajanjem del predvideti zadostno namakanje transportnih poti zlasti v sušnih in vetrovnih dnevih, redno servisirati strojni park ter izvajati meritve emisij snovi v zrak. Projekt je zasnovan tako, da se izogne možnosti onesnaženja podtalnice ali drugih vodnih virov. Izvajalci del morajo zagotoviti, da gradbeni materiali uporabljeni pri prenovi ne vsebujejo azbesta in drugih nevarnih snovi, ki so opredeljene na podlagi seznama snovi, za katere je potrebno pridobiti dovoljenje, iz Priloge XIV k Uredbi ES št. 1907/2006. Pri investiciji bodo upoštevani vsi predpisi s področja onesnaževanja zraka, vode in tal. Izvedba projekta v vseh fazah življenjskega cikla projekta ne bo imela negativnega vpliva na ta okoljski cilj.
<b>6. Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov</b>	<b>0</b>	Vsi posegi so načrtovani tako, da ne pride do poslabšanja vodnega režima in stanja voda, da se ohranja naravne procese, omogoča varstvo pred škodljivim delovanjem voda in ohranjanje naravnega ravnovesja vodnih in obvodnih ekosistemov, tako v fazi gradnje, kot v fazi uporabe. Posegi se bodo izvajali tako, da bodo prizadete čim manjše površine. V okviru investicijskega projekta je po zaključku obnove predvidena ureditev oz. obnova morebitno uničenih zelenih površin. Predvideni posegi se bodo izvajali na območju, ki je že pozidano in ni nevarnosti, da bi izvedba projekta ogrožala stanje in odpornost ekosistemov ter biotsko raznovrstnost. Investicija bo izvedena v skladu s predpisi s področja varovanja narave in ohranjanja biotske raznovrstnosti. Izvedba investicijskega projekta ne bo poslabšala biotske raznovrstnosti in stanja ekosistemov. Izvedba projekta v vseh fazah življenjskega cikla projekta ne bo imela negativnega vpliva na ta okoljski cilj.

Pri enem okoljskem cilju je bila podana pozitivna ocena (+1). Pri ostalih petih okoljskih ciljih pa je bila podana ocena nevtralnno (0), kar pomeni, da projekt ne bo imel vpliva na te okoljske cilje. Na podlagi samoocene je skupni vpliv projekta na okoljske cilje tako ocenjen kot **ugoden**.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 8.6 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

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

Ocenjujemo, da bo za uspešno realizacijo na projektu aktivno sodelovalo 6 oseb. Kadri razpolagajo z ustreznimi strokovnimi znanji. Kader, ki bo angažiran na projektu, vključno z

izpolnjevanjem pogojev s področja dokumentacije in administracije projektov, ki se delno financirajo iz evropskih sredstev, je že zaposlen v upravi Mestne občine Koper. Na projektu bodo sodelovali:

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

**Petar Ziraldo:** Je na Mestni občini Koper Vodja Službe za investicije. Od leta 2018 je sodeloval in bil odgovorna oseba pri vrsti projektov sofinanciranih z nepovratnimi sredstvi (Olimpijski bazen Koper, Obnova avtobusne postaje, Parkirna hiša P + R Sonce, Celovita prenova objekta Vergerijev trg 3, Kanalizacija Beli kamen – Gažon, Energetska sanacija in obnova športne dvorane Burja ter mnogih drugih).

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

**Marina Scheriani in Tjaša Mužina:** Sodelovali sta pri prijavi vrste projektov za pridobitev nepovratnih sredstev, izdajo ZZI-jev poročil ter koordinacijo (Ureditev javnega objekta Olimpijski bazen Koper, Ureditev obalnih parkovnih rekreacijskih površin, Ureditev parka ob Smedelski promenadi, Kolesarska in pešpot čez Kanal Grande, Obnova avtobusne postaje, Parkirna hiša P + R Sonce, Celovita prenova objekta Vergerijev trg 3, Kanalizacija Beli kamen – Gažon, Energetska sanacija in obnova športne dvorane Burja,...).

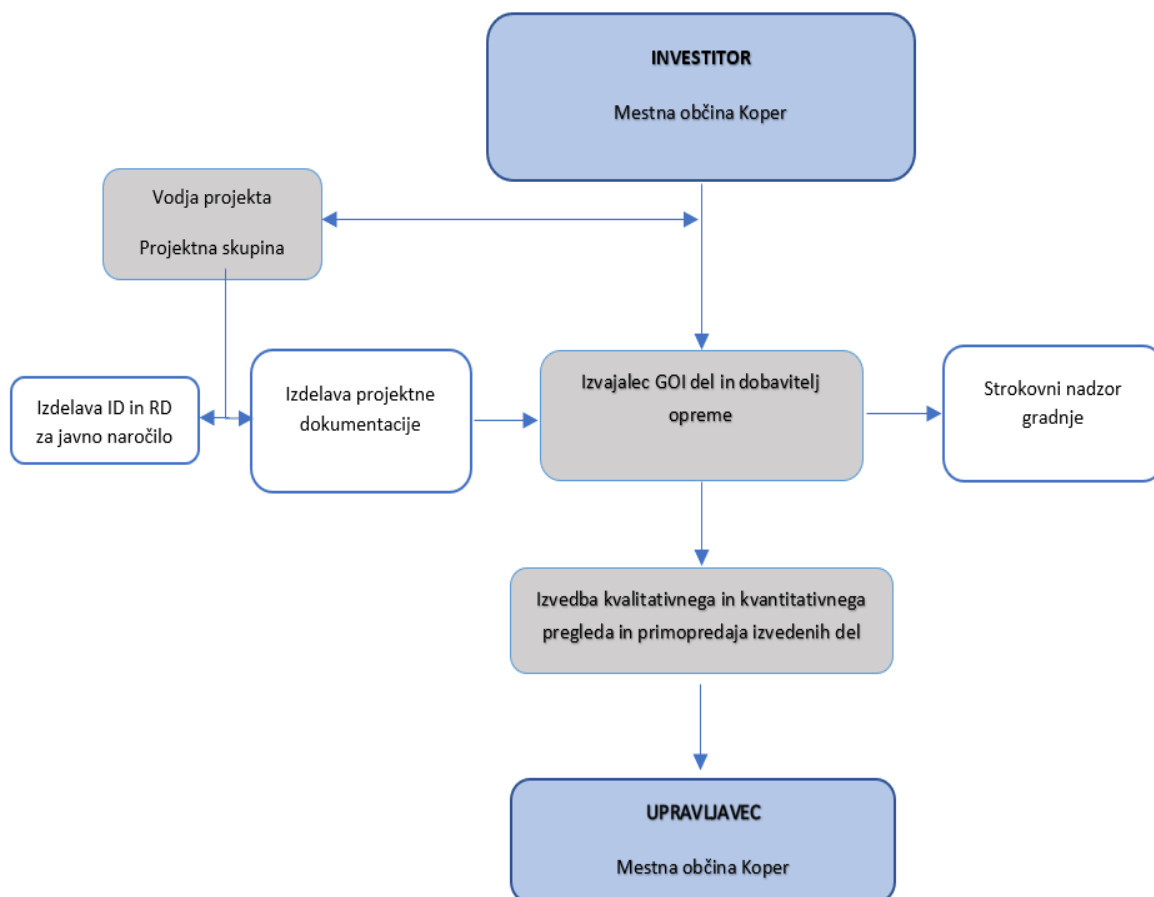
**Alan Žiberna:** Zaposlen kot Vodja oddelka za splošne zadeve in javnih naročil ima večletne izkušnje na področju vodenja in spremljanja javnih naročil za Mestno občino Koper.

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

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

- Plezalna stena Koper (Fundacija za šport),
- Novogradnja OŠ Oskarja Kovačiča Škofije (MVI),
- Celovita prenova Vergerijevega trga 3,
- Opremljanje kanalizacij manjših od 2000 PE s kanalizacijskim omrežjem (Beli kamen, Gažon) (MNVP),
- Energetska sanacija in obnova športne dvorane Burja (MOPE),
- Vstopna točka za raziskovanje Kraškega roba in zelenega podeželja (MGRT),
- Libertas stičišče kultur (MK - NOO).

- Ureditev parka ob Semedelski promenadi v Kopru (MOP - CTN),
- Ureditev obalnih parkovnih rekreacijskih površin (MOP – CTN),
- Ureditev javnega objekta (Olimpijski bazen Koper),
- Gospodarsko obrtna razvojna cona Srmin (MGRT),
- Rekonstrukcija ceste Gračišče-Smokvica (SVLR "Razvoj obmejnih območij s Hrvaško"),
- Nadgradnja doma KS Gradin na Brezovici (EKRP "Obnova in razvoj vasi"),
- Gradnja vodovodnega in kanalizacijskega omrežja v naselju Zazid (SVLR "Razvoj regij"),
- Prenova zadružnega doma Škofije (MGRT "Obnova in razvoj vasi"),
- Vodovod Hliban – Padovani (SVLR "Razvoj obmejnih območij s Hrvaško"),
- Prenova večnamenske dvorane Bonifika (MIZŠ, Fundacija za šport),
- Protokolarno prireditvena dvorana SV. Frančiška Asiškega v Kopru (MGRT, ZFO),
- Devet energetske učinkovitih sanaciji osnovnih šol in vrtcev (MZI),
- Dozidava vrtca v Škofijah (MGRT),
- Tri parkirišča P&R (MZI),
- Celovita prenova javnih površin na obalnem delu mestnega jedra Kopra (MGRT),
- Obnova pokrajinskega muzeja Koper (MGRT),
- Kanalizacija Brageti (MGRT),
- Sekundarno kanalizacijsko omrežje naselja Škofije I. faza, 2. Etapa (MGRT).



Slika 10: Kadrovska organizacija investicijskega projekta

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

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

## 8.7 Predvideni viri financiranja investicijskega projekta

V nadaljevanju predstavljamo predvideno dinamiko in vire financiranja investicijskega projekta. Skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) so predvideni viri financiranja predstavljeni v tekočih cenah. Ker je do zaključka projekta manj kot eno leto, preračun v tekoče cene ni bil izveden. Skladno z določili Uredbe (5. točka tretji odstavek 11. člena), so predvideni viri financiranja in dinamika financiranja v tekočih cenah enaki predvidenim virom financiranja in dinamiki financiranja v stalnih cenah.

Tabela 8.3: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta v stalnih cenah = tekoče cene

Vir financiranja	2025	2026	SKUPAJ	Delež
<b>Nepovratna sredstva EKP (80 % US)</b>	<b>158.141,53 €</b>	<b>452.950,99 €</b>	<b>611.092,52 €</b>	<b>77,78%</b>
Sredstva sklada ESSR (50 %)	79.070,77 €	226.475,49 €	305.546,26 €	38,89%
Sredstva proračuna RS (50 %)	79.070,76 €	226.475,50 €	305.546,26 €	38,89%
<b>Lastna sredstva - proračun MOK</b>	<b>44.979,06 €</b>	<b>129.568,78 €</b>	<b>174.547,84 €</b>	<b>22,22%</b>
Lastna sredstva MOK - upravičeni stroški	39.535,38 €	113.237,75 €	152.773,13 €	19,45%
Lastna sredstva MOK - neupravičeni stroški	5.443,68 €	16.331,03 €	21.774,71 €	2,77%
<b>SKUPAJ</b>	<b>203.120,59 €</b>	<b>582.519,77 €</b>	<b>785.640,36 €</b>	<b>100,00%</b>

Predvideni znesek sofinanciranja, ki ga Mestna občina Koper pričakuje iz sredstev evropske kohezijske politike v tekočih cenah znaša 611.092,52 EUR. Mestna občina Koper bo za izvedbo investicijskega projekta v tekočih cenah zagotovila sredstva v višini 174.547,84 EUR.

## 8.8 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta

Investicijski projekt ne bo ustvarjal prihodkov, saj bo uporaba dograjene infrastrukture brezplačna. Pri obratovanju investicijskega projekta bodo nastajali obratovalni stroški, ki so povezani vzdrževanjem in čiščenjem nove infrastrukture. Drugih stroškov v fazi obratovanja ne pričakujemo. Investicijski projekt se v svoji življenjski dobi ne povrne. Finančna analiza v tem primeru ni merodajna za sprejem odločitve o investiciji. Obravnavani projekt je na podlagi finančne analize finančno nerentabilen in s tem tudi neupravičen za izvedbo, zato ga posledično upravičujemo na podlagi širših družbeno-ekonomskih koristi. Investicijski projekt predstavlja vlaganja v javno infrastrukturo in ga zato ne moremo primerjati s tržnimi kazalniki upravičenosti izvedbe projektov.

Investicijski projekt je zato potrebno utemeljevati na podlagi ekonomske analize. Ekonomska analiza je narejena iz širšega družbenega vidika in poleg finančnih kazalcev zajema tudi ostale parametre kot so vpliv na okolje, varnost, zdravje in podobno, pri čemer ocenjujemo posredne



učinke ne samo na investitorja, ampak tudi na širšo družbo. Koristi, ki jih izvedba predmetne operacije prinaša na družbenem področju:

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev Mestne občine Koper,
- razvoj trajnostne urbane mobilnosti in izboljšanje kakovosti zraka,
- zagotavljanje večje prometne varnosti kolesarjev in pešcev ter ostalih udeležencev v prometu,
- zmanjšanje družbenih stroškov zaradi manjših prometnih zastojev,
- vzpodbujanje dnevne trajnostne mobilnosti (v službo, trgovino, šolo,...)
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,
- spodbujanje gibanja in s tem pozitivni vpliv na zdravje,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema,
- izboljšanje primestnih kolesarskih povezav,
- izboljšanje kvalitete prostora in infrastrukturne opremljenosti mesta, ki spodbuja trajnostni razvoj.

Na podlagi vseh naštetih stroškov in koristi lahko v splošnem zaključimo, da bo imel investicijski projekt pozitivne učinke tako na neposredne in posredne uporabnike, širšo javnost ter trajnostni razvoj občine in je kot tak primeren za izvedbo.

Izračun kazalnikov finančne in ekonomske analize za izbrano varianto investicijskega projekta bo izdelan v investicijskem programu.

## **9 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM**

### **9.1 Potrebna investicijska dokumentacija**

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost in sicer:

- 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 (na primer visoki stroški vzdrževanja);
  - kadar se investicijski projekti (so)financirajo s proračunskimi sredstvi.

Vrednost investicijskega projekta v stalnih cenah vključno z davkom na dodano vrednost je ocenjena na 785.640,36 EUR. V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, je potrebno za predmetni investicijski projekt izdelati Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) in investicijski program (IP).

### **9.2 Potrebna projektna in druga dokumentacija s časovnim načrtom**

Za investicijski projekt je že izdelana PZI projektna dokumentacija. Za izvedbo javnega naročila za izbor izvajalca GOI del je potrebno izdelati razpisno dokumentacijo. Za izdelavo je odgovoren investitor. Prav tako bo potrebno opraviti ustrezen izbor izvajalca strokovnega gradbenega nadzora. Izdelava razpisne dokumentacije in izbor izvajalcev bo potekal skladno z določili ZJN-3. Po zaključku investicije bo izbrani izvajalec dolžan pripraviti tudi PID projektno dokumentacijo.

### **9.3 Ugotovitev smiselnosti izvedbe investicijskega projekta**

DIIP obravnava investicijski projekt »Kolesarska s pločnikom Škocjan - Bertoki«. Iz analize obstoječega stanja izhaja potreba po izvedbi investicijskega projekta. Obravnavani cestni odsek predvsem z vidika varnosti ni ustrezno urejen za kolesarje in pešce.

V dokumentu sta predstavljeni dve varianti in sicer Varianta 0 »brez investicije« in Varianta 1 »z investicijo«. Kot optimalna varianta izvedbe investicijskega projekta se je izkazala varianta »z investicijo« (Varianta 1).

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

Izvedba investicijskega projekta bo izboljšala infrastrukturne pogoje za kolesarjenje in pešačenje. Izvedba investicijskega projekta bo prispevala k doseganju zastavljenih ciljev v CPS MOK in TUS Koper 2030 ter ciljev na regijski, državni ter EU ravni. Predmetna investicija prinaša tudi številne druge pozitivne učinke in bo pospešila socialni, družbeni, gospodarski in trajnostni razvoj občine.

Terminski plan izvedbe predvideva, da se bo investicijski projekt izvajal od marca 2025 do marca 2026. Ocenjena vrednost investicije za Varianto 1 v stalnih cenah znaša 643.967,51 EUR brez DDV, z vključenim DDV pa 785.640,36 EUR. Ker je do zaključka investicijskega projekta manj kot leto dni, preračun v tekoče cene ni bil izveden. Tekoče cene izvedbe investicijskega projekta so enake stalnim cenam. Predvidene vire financiranja lastna sredstva Mestne občine Koper v višini 174.547,84 EUR ter nepovratna sredstva evropske kohezijske politike v višini 611.092,52 EUR.

Glede na navedene razloge in utemeljitve ter na podlagi dejstva, da gre za premišljen investicijski projekt z znanim terminskim planom in zaprto finančno konstrukcijo menimo, da je izvedba investicijskega projekta »Kolesarska steza s pločnikom Škocjan - Bertoki« v Varianti 1 smiselna in upravičena. Investitorju predlagamo izvedbo investicijskega projekta oz. obravnavo te variante v naslednji fazi izdelave investicijske dokumentacije.