

Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana T: 01 478 80 02

F: 01 478 81 23

E: gp.drsi@gov.s

www.di.gov.si

**Št. projektne naloge: 0202**

**PROJEKTNA NALOGA**

**za:**

**Izdelava izvedbene dokumentacije za nadgradnjo železniške infrastrukture na območju železniške postaje Nova Gorica**

**Ljubljana, december 2021**

**Verzija 3.0**

**KAZALO VSEBINE**

[1 SPLOŠNI PODATKI 4](#_Toc89264409)

[1.1 Naročnik 4](#_Toc89264411)

[1.2 Upravljavec 4](#_Toc89264412)

[1.3 Naziv projekta 4](#_Toc89264413)

[1.4 Lokacija 4](#_Toc89264414)

[1.5 Namen in cilji projekta 4](#_Toc89264415)

[1.6 Predmet naročila 4](#_Toc89264416)

[1.7 Zakoni, tehnični predpisi, tehnične specifikacije, pravilniki, normativi, standardi 5](#_Toc89264417)

[1.8 Strokovne podlage in obstoječa projektna dokumentacija 6](#_Toc89264418)

[1.9 Izhodišča in obseg predvidenega posega 7](#_Toc89264419)

[a. ureditev tirov in tirnih naprav: 7](#_Toc89264420)

[b. ureditev izvennivojskih dostopov na perone za potnike: 8](#_Toc89264422)

[c. ureditev postajnega poslopja železniške postaje Nova Gorica 8](#_Toc89264424)

[2 UREDITEV OBMOČJA TIROV IN TIRNIH NAPRAV 8](#_Toc89264425)

[2.1 Opis obstoječega stanja 8](#_Toc89264427)

[2.2 Opis predvidenega novega stanja tirov in tirnih naprav 12](#_Toc89264428)

[2.3 Zahteve za projektiranje novega stanja tirov in tirnih naprav 15](#_Toc89264429)

[3 IZVENNIVOJSKI DOSTOP NA PERONE IN UREDITEV PERONOV ZA POTNIKE 23](#_Toc89264430)

[3.1 Opis obstoječega stanja 23](#_Toc89264432)

[3.2 Opis predvidenega novega stanja izvennivojskega prehoda 23](#_Toc89264433)

[3.3 Zahteve za projektiranje novega stanja 24](#_Toc89264434)

[4 OBSTOJEČI OBJEKT ŽELEZNIŠKE POSTAJE NOVA GORICA 27](#_Toc89264435)

[4.1 Opis obstoječega stanja 27](#_Toc89264437)

[4.2 Opis predvidenega novega stanja postajnega poslopja 30](#_Toc89264438)

[4.3 Zahteve za projektiranje novega stanja postajnega poslopja 31](#_Toc89264439)

[5 ZAHTEVE ZA IZDELAVO PROJEKTOV IZP 35](#_Toc89264440)

[5.1 Splošne zahteve za fazi: idejne rešitve in IZP 35](#_Toc89264442)

[5.2 Usmeritve naročnika za izdelavo projekta 37](#_Toc89264444)

[6 ZAHTEVE ZA IZDELAVO PROJEKTOV IzN 39](#_Toc89264446)

[6.1 Projektni pogoji 39](#_Toc89264447)

[6.2 Popisi del in materialov ter projektantski predračun 40](#_Toc89264448)

[6.3 Risbe z vsemi potrebnimi izračuni in detajli 40](#_Toc89264449)

[6.4 Vodilni načrt 40](#_Toc89264450)

[6.5 Arhitekturni načrt 41](#_Toc89264451)

[6.6 Načrt zunanje ureditve 42](#_Toc89264452)

[6.7 Gradbeni načrt 42](#_Toc89264453)

[6.8 Tiri in tirne naprave 42](#_Toc89264454)

[6.9 Elektro inštalacije 42](#_Toc89264455)

[6.10 Strojne inštalacije 43](#_Toc89264456)

[6.11 SV in TK 43](#_Toc89264457)

[6.12 Elaborati 43](#_Toc89264458)

[6.12.1 Elaborat vplivov na okolje 44](#_Toc89264480)

[6.12.2 Geodetski načrt obstoječega in novega stanja s katastrskim elaboratom 44](#_Toc89264481)

[6.12.3 Hidrološko hidravlična študija 45](#_Toc89264482)

[6.12.4 Elaborat protihrupnih ukrepov 45](#_Toc89264483)

[6.12.5 Elaborat vplivov na okolje v času gradnje ter načrt monitoringa v času gradnje in v času obratovanja 45](#_Toc89264484)

[6.12.6 Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki 46](#_Toc89264485)

[Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki 46](#_Toc89264486)

[6.12.7 Izdelava analize tolčenca in zemljine pod njim in Načrt ravnanja z izkopano zemljino z analizami tal 47](#_Toc89264487)

[6.12.8 Analiza odpornosti nameravanega posega na podnebne spremembe 48](#_Toc89264488)

[6.12.9 Elaborat za preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev z gradbišča 48](#_Toc89264489)

[6.12.10 Elaborat ocene obremenjenosti okolja s hrupom v času gradnje za obratovanje gradbišča 48](#_Toc89264490)

[6.12.11 Elaborat elektromagnetnega sevanja 49](#_Toc89264491)

[6.12.12 Analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode 49](#_Toc89264492)

[6.12.13 Načrt organizacije gradbišča 49](#_Toc89264493)

[6.12.14 Načrt rušitev 49](#_Toc89264494)

[6.12.15 Informacijske oznake in oprema na postaji 49](#_Toc89264497)

[6.12.16 Varnostni načrt 49](#_Toc89264500)

[6.13 Posebni elaborati 50](#_Toc89264501)

[6.13.1 Elaborat tehnologije izvajanja del 50](#_Toc89264502)

[6.13.2 Elaborat tehnologije prometa v času izvajanja del (predmet načrta tirnih naprav) 50](#_Toc89264503)

[6.13.3 Načrt postopnega vključevanja v obratovanje 51](#_Toc89264504)

[6.13.4 Študija o blodečih tokovih na območju železniške postaje 51](#_Toc89264505)

[7 VERIFIKACIJA PROJEKTNIH REŠITEV 51](#_Toc89264541)

[8 POSEBNE ZAHTEVE NAROČNIKA 52](#_Toc89264543)

[8.1 Posebne zahteve naročnika pri pripravi projektne dokumentacije vseh faz 52](#_Toc89264544)

[8.2 Število izvodov in oblika zapisa 54](#_Toc89264545)

[9 PRILOGE 56](#_Toc89264568)

[Priloga 1: 56](#_Toc89264569)

[Priloga 2a: 56](#_Toc89264570)

[Priloga 2b: 56](#_Toc89264571)

[Priloga A: 56](#_Toc89264572)

[Priloga B: 56](#_Toc89264573)

[Priloga C: 56](#_Toc89264574)

# SPLOŠNI PODATKI

## Naročnik

Naročnik javnega naročila je RS Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana.

## Upravljavec

SŽ-Infrastruktura d.o.o., Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana.

## Naziv projekta

Izdelava projektne dokumentacije in sicer idejnih zasnov za pridobitev projektnih pogojev (IZP) ter izdelava izvedbenih načrtov (IzN) za nadgradnjo železniške infrastrukture na območju železniške postaje Nova Gorica z naslovom:

»**Izdelava projektne dokumentacije za nadgradnjo železniške infrastrukture na območju železniške postaje Nova Gorica« (faza IZP in IzN).**

## Lokacija

Dela se bodo izvajala na območju železniške postaje Nova Gorica, ki je odprta za sprejem in odpravo potnikov v notranjem in mednarodnem prometu, ter je tranzitna postaja za tovorni promet s tiri za ranžiranje in se nahaja na regionalni železniški progi št. 70Jesenice–Sežana.

## Namen in cilji projekta

Namen nadgradnje celotnega območja železniške postaje Nova Gorica je predvsem:

* zagotavljanje interoperabilnosti,
* odprava ozkega grla,
* dvig kategorije proge na D4 (osna obremenitev 225 kN/os in dolžinska obremenitev 80 kN/m),
* vzpostavitev GC profila,
* povečanje zmogljivosti železniške postaje Nova Gorica,
* povečanje hitrosti, pri čemer naj trasa tirov poteka v okviru zemljišč JŽI,
* zagotovitev sočasnih uvozov na postajo iz vseh smeri,
* zmanjšanje zamud,
* odprava počasnih voženj,
* fleksibilnejše odvijanje prometa,
* uporabniku prijaznejša infrastruktura,
* povečanje stopnje varnosti,
* odprava in preprečevanje negativnih vplivov na okolje,
* zmanjšanje obremenjenosti s hrupom poseljenega območja,
* omogočeno obratovanje daljših tovornih vlakov,
* priprava prostora (območje tirov) za polnjenje baterij potniških garnitur, ogrevanje potniških garnitur, polnjenje potniških garnitur z vodo in čiščenje potniških garnitur
* povezava z urbanim središčem mesta Nova Gorica.

## Predmet naročila

Predmet naročila je, skladno s to projektno nalogo, sledeč:

* izdelava idejnih zasnov (IZP) za pridobitev projektnih in drugih pogojev za nadgradnjo železniške postaje Nova Gorica:
  + tirov in tirnih naprav,
  + tir in rampo za nakladanje in razkladanje avtomobilov na/z avtovlak/a,
  + zaščita voznih sredstev pred vandalizmom - ograja ali video nadzor,
  + priprava prostora (območje tirov) za polnjenje baterij potniških garnitur, ogrevanje potniških garnitur, polnjenje potniških garnitur z vodo in čiščenje potniških garnitur,
  + EE naprav (priprava za bodočo vozno mrežo),
  + SVTK naprav,
  + peronske infrastrukture ob upoštevanje dostopa na peron s podhodom ali nadhodom,
  + povezava postaje V/Z s podhodom ali nadhodom,
  + možnost ukinitve ali zavarovanja nivojskega prehoda;
* izdelava idejnih zasnov (IZP) za pridobitev projektnih in drugih pogojev za objekt izvennivojskega dostopa na perone - podhod;
* izdelava idejnih zasnov (IZP) za pridobitev projektnih in drugih pogojev za objekt izvennivojskega dostopa na perone - nadhod;
* izdelava idejne zasnove (IZP) za pridobitev projektnih in drugih pogojev za obnovo postajnega poslopja železniške postaje Nova Gorica s programskim konceptom vsebin za poslovne potrebe železniškega sektorja, za potrebe potnikov in s konceptom za izrabo površin za javne programske vsebine širše lokalne skupnosti;
* izdelava izvedbenega načrta (IzN) za nadgradnjo:
  + tirov in tirnih naprav,
  + priprava prostora (območje tirov) za polnjenje baterij potniških garnitur, ogrevanje potniških garnitur, polnjenje potniških garnitur z vodo in čiščenje potniških garnitur,
  + EE naprav (priprava za bodočo vozno mrežo),
  + SVTK naprav,
  + peronske infrastrukture ob upoštevanje dostopa na peron s podhodom ali nadhodom,
  + povezava postaje V/Z s podhodom ali nadhodom,
  + možnost ukinitve ali zavarovanja nivojskega prehoda.
* izdelava izvedbenega načrta (IzN) za objekt izvennivojskega dostopa na perone (podhod ali nadhod);
* izdelava izvedbenega načrta (IzN) za obnovo postajnega poslopja za dele, kjer je to potrebno zaradi dostopov in ureditev perona in nadstrešnic in niso predvideni za uporabo Mestne občine Nova Gorica (v nadaljevanju: MONG);
* pridobitev vseh mnenj pristojnih mnenjedajalcev v izvedbeni fazi projektiranja na podlagi predhodno v fazi IZP pridobljenih projektnih pogojev;
* izvedba verifikacije skladnosti projektnih rešitev s TSI (za podsistem infrastruktura, za dostopnost železniškega sistema Evropske unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe, za podsistem energija in za podsistem vodenje-upravljanje in signalizacijo železniškega sistema) za IzN. Verifikacijo projektne dokumentacije se izvede na nivoju izdelave IzN. Izvajalec mora pridobiti pozitivne vmesne izjave o verifikaciji za vse zahtevane tehnične specifikacije za interoperabilnost (TSI) od priglašenega organa;
* sodelovanje pri pripravi in izvedbi javnega naročila za gradnjo;
* izvajanje projektantskega nadzora v fazi gradnje;
* izdelava PID in NOV.

Vsi projekti za zgoraj navedene posege predstavljajo enovito celoto in morajo biti med seboj usklajeni.

Predvidoma se bodo vsi posegi nadgradnje postaje izvajali po postopku VDJK.

## Zakoni, tehnični predpisi, tehnične specifikacije, pravilniki, normativi, standardi

Projektno dokumentacijo je potrebno izdelati skladno z veljavno zakonodajo v Republiki Sloveniji in tehničnimi predpisi, standardi ter okoljskimi zahtevami, ki se nanašajo na predmet te projektne naloge.

Naročnik si pridržuje pravico dajati izvajalcu med izdelavo naloge dodatna navodila, ki jih bo moral upoštevati, ne da bi imel pravico do dodatne cene, če taka navodila ne bodo bistveno vplivala na obseg naloge.

Izhodišča:

1. Projektna dokumentacija mora biti izdelana skladno s to projektno nalogo, Gradbenim zakonom in Zakonom o varnosti v železniškem prometu, Pravilnikom o pogojih in postopku za začetek, izvajanje in dokončanje tekočega in investicijskega vzdrževanja ter vzdrževalnih del v javno korist na področju železniške infrastrukture, Pravilnikom za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah in ostale veljavne zakonodaje. Načrte je potrebno izdelati skladno z veljavno zakonodajo v Republiki Sloveniji in tehničnimi predpisi ter standardi.
2. Pri izdelavi načrtov naj projektant upošteva Pravilnik o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov (Uradni list RS, št. 36/18, 51/18 – popr. in 197/20) ter Navodila IZS o podrobnejši vsebini projektne dokumentacije upoštevajoč hkrati zahteve za obvezne sestavine posameznih faz projektov, ki so navedene v nadaljevanju te projektne naloge.
3. Pri izdelavi projektne dokumentacije naj se upoštevajo ustrezne direktive o interoperabilnosti (TSI) ter drugi evropski in nacionalni razvojni programi, ki vplivajo na oblikovanje razvoja javne železniške infrastrukture. Projektant mora navesti uredbe, direktive, TSI, razvojne programe, itd., ki jih je upošteval pri izdelavi projektne dokumentacije.
4. V vseh fazah izdelave dokumentacije mora izvajalec takoj/ sprotno obveščati naročnika in upravljavca JŽI, če ugotovi, da vseh predvidenih rešitev ni možno sprojektirati skladno s predpisi oz. projektno nalogo. Pri tem mora naročniku, predstavniku naročnika in upravljavcu JŽI predlagati ustrezne rešitve.
5. V kolikor se v obdobju projektiranja spremenijo zakoni oziroma podzakonski akti, jih mora izvajalec pri svojem delu ustrezno upoštevati.

## Strokovne podlage in obstoječa projektna dokumentacija

## 

V nadaljevanju je navedena do sedaj izdelana dokumentacija, ki se nanaša na obravnavano območje železniške postaje Nova Gorica, in jo je potrebno pri projektiranju smiselno upoštevati:

1. Strokovne podlage in predštudija upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR, št. Proj. 19\_804, PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o., november 2020 (datum oddaje dne 14. 9. 2020 in datum recenzije in dopolnitve dne 13. 11. 2020);
2. Nacionalni izvedbeni načrt za tehnične specifikacije za interoperabilnost za strukturni podsistem infrastruktura, maj 2020;
3. Ureditev parkirnih mest za kolesa na območju železniških postaj znotraj Slovenije, PROGA 70: JESENICE-SEŽANA, Postaja NOVA GORICA, IZN, PROVIA d.o.o., november 2018, Dop. po reviziji, april 2019 (naročnik: SŽ-Infrastruktura, d.o.o.)
   * <https://predal.sz.si/content/links/7e2a4473-45a7-4240-902d-b2b076050d41/files/get/PRILOGA%20B%2050%20-%208396_70_16_Nova%20Gorica%20G.pdf?path=%2FPRILOGE%20B%2FPRILOGA%20B%2050%20-%208396_70_16_Nova%20Gorica%20G.pdf>
   * <https://predal.sz.si/content/links/7e2a4473-45a7-4240-902d-b2b076050d41/files/get/PRILOGA%20B%2051%20-%208396_70_16%20Nova%20Gorica%20E.pdf?path=%2FPRILOGE%20B%2FPRILOGA%20B%2051%20-%208396_70_16%20Nova%20Gorica%20E.pdf>
4. Natečaj za urbanistično oblikovanje območja ob železniški postaji v Novi Gorici
   * https://zaps.si/natecaji/natecaj-za-urbanisticno-oblikovanje-obmocja-ob-zelezniski-postaji-v-novi-gorici/#druga\_zvisana\_nagrada
5. Izvedbeni projekt (IzN) »Obnova železniške postaje Nova Gorica, 1. faza – Gradnja novega perona z izvennivojskim dostopom na železniški postaji Nova Gorica«, projektant: SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana d.d., projektiranje, inženiring, svetovanje (julij 2011)

Strokovne podlage, ki so navedene zgoraj, zagotavlja naročnik.

## Izhodišča in obseg predvidenega posega

Železniška postaja Nova Gorica je vmesna postaja, ki v skladu z merili Pravilnika o opremljenosti železniških postaj in postajališč in programom omrežja spada v II. kategorijo in se nahaja v km 89+055,78 regionalne železniške proge št. 70 Jesenice–Sežana. Meja postajnega območja sega na A strani od uvoznega signala »A« v km 87+601,54 do uvoznega signala »B« v km 89+769,40 na B strani postaje. Postajno območje je orientirano S-J.

Po Nacionalnem izvedbenem načrtu za tehnične specifikacije za interoperabilnost za strukturni podsistem infrastruktura, maj 2020, so definirane naslednje prometne kode (Preglednica 22):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Št.**  **proge** | **Nacionalno poimenovanje proge** | **Nacionalni program migracije – prometna koda** |
| 70 | Jesenice–Sežana | F2-P5 |

Obstoječe stanje območja železniške postaje je trenutno slabo. Tiri in tirne naprave ne ustrezajo veljavnim zahtevam interoperabilnosti, peronska infrastruktura ni prijazna potnikom, dostopi na peron so še vedno nivojski, peroni so nizki in v slabem stanju.

Postajno poslopje je veliko, delno ga zasedajo vsebine, ki so namenjene potrebam železnice, ostali postori so v najemu, v drugem nadstropju so najemna stanovanja.

Celotno območje ima glede na to, da na Trgu Evrope pred postajnim poslopjem poteka slovensko-italijanska državna meja, velik potencial in velike možnosti za povezavo obeh držav in obeh mest. Obe sosednji mesti sta pridobili naziv Evropske prestolnice kulture v letu 2025 (EPK).

Za ureditev Trga Evrope je bil na nivoju mesta že izveden natečaj za ureditev in oživitev samega trga, kar pomeni, da je za celovito povezavo s centri obeh mest Gorica potrebno urediti tudi postajno železniško območje, ki s svojo orientacijo S-J deli oba centra mest. Za ureditev območja so, glede na obstoječe stanje prostora, potrebni celoviti posegi za večjo integriranost območja v aktivno urbano življenje mesta, predvsem pa izvennivojska povezava za pešce in kolesarje v smeri V-Z, kar bo omogočala izvedba podhoda ali nadhoda pravokotno na potek tirov, ki bo hkrati omogočala tudi izvennivojski dostop za potnike na perone.

Glede na načrtovano večjo medsebojno povezanost obeh mest in posledično večji pretok ljudi, je smiselna tudi programska revitalizacija glavnega postajnega poslopja z javnimi programi in posledično tudi tržno zanimivejšimi vsebinami. Glede na velikost objekta, je umestitev poslovno-železniških prostorov ter javnega programa hkrati, možna.

Glede na zgornje navedbe je potrebno obravnavati tri sklope ureditve nadgradnje postajnega območja Nova Gorica, ki v končnih rešitvah tvorijo usklajeno celoto:

* + 1. ureditev tirov in tirnih naprav:
* določitev optimalnega števila tirov in povezav,
* nadgradnja spodnjega in zgornjega ustroja,
* izvedba dostopov na perone (podhod ali nadhod), urediti pokritost peronov za potnike (s predvideno peronsko streho z vso predpisano infrastrukturo),
* prilagoditev in nadgradnja SVTK (signalno varnostnih in telekomunukacijskih ) naprav,
* na območju postaje predvideti mesto za utirjanje dvopotnih vozil (utirjevalni plato),
* prilagoditev elektroinštalacijskih naprav in zunanje razsvetljave,
* prilagoditev EE naprav in zunanje razsvetljave,
* upoštevanje bodoče elektrifikacije in preveritev potrebnosti ENP (rezervacija prostora, izvedba glede na sedanje in bodoče potrebe),
* pregled in preverba možnosti ureditve in preureditve obstoječih pomožnih stavb in tehničnih objektov, ki se nahajajo na železniškem območju v okviru zemljišč JŽI ali na ožjem območju železniške postaje Nova Gorica in so v lasti države, Slovenskih železnic ali njenih družb ali lasti drugih lastnikov,
* preveriti možnost ukinitve (izvedba izvennivojskega križanja) ali posodobitev zavarovanja nivojskega prehoda v km 98+332,82 (Erjavčeva);
  + 1. ureditev izvennivojskih dostopov na perone za potnike:
* izvedba izvennivojskega dostopa na perone z izvedbo podhoda ali nadhoda s podaljšanjem podhoda ali nadhoda v smeri Z-V – izvennivojski prehod preko tirne infrastrukture. S tem se omogoči izvennivojskih dostopov potnikov na vse predvidene perone, ter hkrati funkcionalno povezati en del mesta z drugim tako za pešce kot kolesarje,
* na vseh dostopih na perone kot tudi na vzhodni in zahodni strani dostopa v podhod ali nadhod morajo biti izvedene vertikalne komunikacije, ki so prilagojene funkcionalno oviranim in invalidnim osebam,
* ureditev servisnih nivojskih dostopov na nove perone za potrebe vzdrževalcev za cestna vozila;
  + 1. ureditev postajnega poslopja železniške postaje Nova Gorica:
* izvedba statične presoje obstoječega postajnega poslopja,
* določitev novih javnih programskih vsebin ob upoštevanju vseh prostorov za potrebe železniške dejavnosti,
* gradbeno-obrtniška ureditev notranjih prostorov postajnega poslopja, ki jih uporabljajo službe SŽ ,
* ureditev inštalacij v postajnem poslopju (nov sistem ogrevanja/hlajenja/prezračevanja vseh prostorov ter prenova vseh ostalih inštalacij (vodovod, elektrika, kanalizacija, požarna varnost...)
* predvideti priklop fekalne kanalizacije na javno kanalizacijsko omrežje,
* ureditev dostopov za funkcionalno ovirane osebe in invalidne osebe do postajnega poslopja in v objektu (umestitev dvigal ob obstoječe komunikacije),
* ureditev dostopov do postajnega poslopja za pešce in potnike glede na nove vsebine objekta,
* preverba dodatnih kolesarnic skladno s predlogom tipskega načrta nadstrešnice za kolesa (projekt SŽ),
* ureditev parkirišč za osebna vozila za obiskovalce in potnike v okviru zemljišč JŽI,
* zunanja ureditev postajnega platoja in dostopov do podhoda/nadhoda.

# UREDITEV OBMOČJA TIROV IN TIRNIH NAPRAV

## Opis obstoječega stanja

Vsi obstoječi postajni tiri od zadnje obnove v 70-ih letih niso bili obnovljeni ali kako drugače posodobljeni. Obnova tirov je bila izvedena s tirnicami sistema 49 E1, varjenih v NZT (razen tirov št. 3 in 4), na lesenih pragih s pritrditvijo sistema »K«. Dolgi tirni trak je varovan z Mathee napravami. Kretnice niso vključene v NZT (varjeni so samo notranji stiki kretnic).

V spodnji ustroj se po razpoložljivih znanih podatkih ni posegalo. Glede na navedeno so vsi tiri na postaji močno dotrajani in potrebni temeljite obnove.

Na postaji sta locirana dva perona. Prvi poteka ob tiru št. 1, njegova dolžina znaša 119 m, višina 35 cm nad GRT in širina 4.0 m. Peron je pokrit, izveden iz AB prekladnih robnikov na betonskih stebrih ter z asfaltno pohodno površino, površina pod peronsko streho postajnega poslopja pa je prekrita s keramičnimi ploščicami.

Drugi nepokrit peron leži med tiroma št. 2 in 3, dolžina znaša 118 m, višina 45 cm nad GRT tira št. 2 oz. 40 nad GRT tira št. 3, širina pa je 1,40 m. Peron je izveden iz AB prekladnih robnikov na betonskih stebrih ter z asfaltno pohodno površino. Dostop na peron je mogoč preko treh nivojskih prehodov izdelanih iz gumijastih plošč, širine 2,70 m. Z odločbo Prometnega inšpektorata RS z dne 31. 8. 2009 je bil zaradi varnostnih razlogov zaprt tir št. 2. Iz navedenega razloga je bil izdelan izvedbeni projekt za obnovo postajnih peronov, ki je naveden v poglavju 1.8, 5. točka, projektanta SŽ - projektivno podjetje Ljubljana d.d., julij 2011.

Na postajnem območju ni premostitvenih objektov in ne podpornih zidov (objektov spodnjega ustroja). V km 89+332 se nahaja nivojski prehod NPr 89.3 (NPr Erjavčeva), ki je zavarovan z napravo za avtomatsko zavarovanje prometa na nivojskem prehodu sistema ISKRA NPr-PO s cestnimi svetlobnimi in zvočnimi signali ter štirimi polzapornicami, ki zapirajo celotno cestišče. NPr je v odvisnosti z uvoznim signalom »B1« in izvoznim signalom »S32«.

Na Z delu postajnega območja je skupina tirov za ranžiranje (večinoma vlakov, ki prihajajo iz Italije), ki so ravno tako dotrajani. Na območju postaje se nahaja tudi pregledni jašek za vozna sredstva in tirna tehtnica.

Število glavnih tirov in dolžine obstoječega stanja:

| Postaja | številka tira | smer A–B | smer B–A | Vrsta SV naprave |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nova Gorica | 1+101 | 547 | | Elektromehanska |
| 2 | 500 | |
| 3 | 748 | |
| 4 | 728 | |
| 5 | 695 | |

*Vir: Strokovne podlage in predštudija upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR, št. proj. 19\_804, PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o., november 2020*

Peroni in lokacije peronov obstoječega stanja:

| Postaja oz. nakladališče / Postajališče |  | št. perona | lokacija | dostop |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nova Gorica | postaja | 1 | ob tiru 1 | nivojski |
| 2 | med tiroma 2 in 3 |
| 3 | med tiroma 2 in 3 |

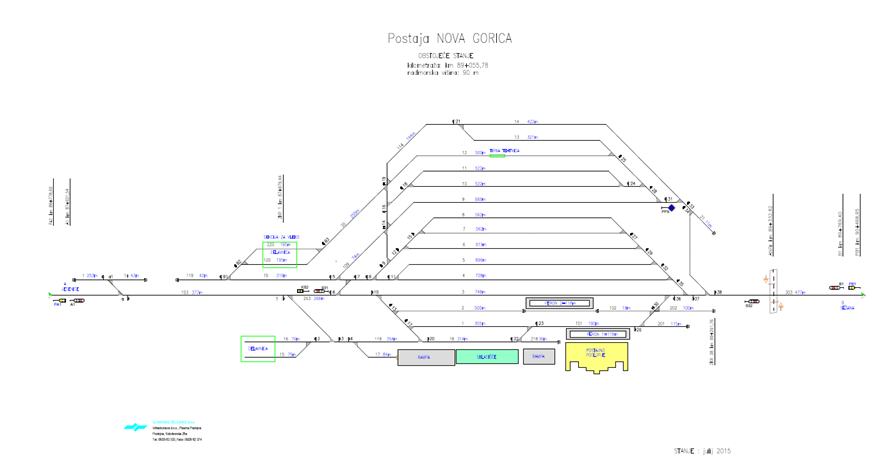
*Vir: Strokovne podlage in predštudija upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR, št. proj. 19\_804, PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o., november 2020*

Prikaz obstoječega stanja - preglednica tirov in njihove koristne dolžine ter pregled vrste kretnic, prometno tehnološke karakteristike - je sestavni del izvedbenega projekta (IzN), ki je naveden v točki 1.8 tega dokumenta, 5. točka in bo osnova za pripravo obstoječega stanja za pripravo projektov, ki so predmet te projektne naloge.

Obstoječe naprave za zavarovanje postaje Nova Gorica so na »B« strani postaje izvedene z mehanskimi postavljalnimi napravami. Postavljalne naprave so vključene v elektromehanski blok. Delovanje bloka je v odvisnosti s postajnim mehanskim blokom, katerega upravlja prometnik postaje Nova Gorica.

Na »A« strani postaje pa so kretnice, preko katerih potekajo vlakovne vozne poti, opremljene z mehanskimi ključavnicami.

V okviru projekta GSM-R za celotno Slovenijo, je bil sistem vzpostavljen tudi na tem območju.



*Slika 1: Obstoječa tirna shema postajnega območja Nova Gorica. Vir: Program omrežja 2021*

Na progi št. 70 je delno že položen optični kabel, zato je potrebno v sklopu nadgradnje predvideti potek novega optičnega kabla, ki se ga bo položilo oz. izvedlo v sklopu zamenjave optike na trasi proge št. 70.

Na postajnem območju se nahajajo tudi **obstoječe pomožne stavbe in tehnični objekti**, ki so v uporabi vzdrževalnih služb ali so kot tehnični objekti namenjeni posrednem ali neposrednem odvijanju prometa ter so navedeni v nadaljevanju. V **Prilogi C**, ki je sestavni del te projektne naloge, je shematski grafični prikaz spodaj navedenih objektov.

**Na Z strani postaje ob Kolodvorski poti, na »A« strani postaje se nahajajo:**

* + - * 1. Objekt Mostovne je pritličen grajen objekt, delno P+1, nekoč industrijski objekt s travnatim dvoriščem, obnovljen z novimi vsebinami - kulturne dejavnosti.
        2. Objekti Lokacije vzdrževanja Nova Gorica in Nadzorništva Nova Gorica so skupina pritličnih objektov, ki služi vzdrževalnim službam Slovenskih železnic (SŽ-Infrastruktura-upravljavec). Navedeni objekti bodo tudi po obnovi območja potrebni in sicer za enako uporabo - objekti za vzdrževalne službe Slovenskih železnic. Preveriti pa je potrebno ali so vsi objekti tudi v bodoče potrebni v enakem obsegu.
        3. Nakladalna ploščad ob obstoječem tiru je trenutno v uporabi Feršped-a kot tudi služb Tovornega prometa. V novem prenovljenem stanju je ključno, ali ti dve aktivnosti ostaneta na območju postaje ali se preselita na drugo lokacijo (Vrtojba). Dodaten razlog za premestitev teh dejavnosti je tudi odločitev MONG, da v bodoče cestni tovorni promet po Kolodvorski poti ne bo več dovoljen. Ob vzpostavitvi nove prometne tehnologije in končnega stanja bo moral projektant posledično podati rešitve tudi za te objekte v novem stanju. V primeru selitve aktivnosti nakladalna ploščad ne bo več potrebna, prostor se lahko nameni drugim namenom.
        4. Objekt Feršpeda, ki se nahaja v nadaljevanju obstoječe nakladalne ploščadi, je prenovljen pritlični poslovni objekt. V primeru selitev na drugo lokacijo, kar bo odvisno od nove rešitve postaje Nova Gorica, bo objekt lahko namenjen drugim vsebinam (npr. za potrebe javnih mestnih vsebin).
        5. Skupina objektov Tovornega prometa predstavlja več zaporednih pritličnih objektov z nakladalno ploščadjo tudi na cestni strani in so v lastništvu družbe Tovornega prometa. Objekt je bil večkrat prizidan in je trenutno še v uporabi, vendar v kapaciteti celotne površine ni več potreben. Glede na rešitve prometne tehnologije, ki bo pokazala koliko ranžirnih tirov na V strani postaje sploh še ostane na tej lokaciji, je odvisna tudi nadaljnja uporaba teh objektov. V tem primeru, je možna uporaba objektov, vsaj v delnem obsegu, za javne mestne vsebine.
        6. Skupina objektov SVTK (nadzorništvo SVTK, delavnica SVTK, garaža SVTK) na nasprotni strani Kolodvorske poti predstavlja več objektov (2 pritlična in en grajen objekt P+1) in je v uporabi vzdrževalnih služb Slovenskih železnic (SŽ-Infrastruktura). Preveriti je potrebno ali so vsi objekti tudi v bodoče potrebni v enakem obsegu.
        7. Ploščad za avtovlak je v uporabi za prevoz v smeri bohinjske proge proti Jesenicam. Predvidoma je ponudba tržno in turistično zanimiva in bo ostala tudi v novi perspektivi obratovanja postaje, kar bo moral projektant v svojem projektu upoštevati in preveriti ustreznost trenutne lokacija in sistema dostopov vozil na avtovlak.
        8. Muzejska lokomotiva – je primer starega muzejskega vlečnega vozila, ki je v pristojnosti Železniškega muzeja - SŽ. Na lokacijah posameznih postaj je dostikrat običajno, da se razstavijo pomembnejši tovrstni eksponati. Lokomotivo je mogoče, v primeru potrebe pri vzpostavitvi novega stanja ob soglasju Železniškega muzeja, prestaviti na drugo lokacijo, kar pa predstavlja določene stroške, ki jih je potrebno upoštevati pri oceni stroškov projekta.
        9. Transformatorska postaja za postajno območje je v uporabi in predvidoma ostane na tej lokaciji.
        10. Objekt garaže je v uporabi vzdrževalnih služb SŽ in ostane na tej lokaciji. V kolikor bi projektant predlagal rušitev, je potrebno predvideti nov objekt na novi lokaciji, ob soglasju lastnika/uporabnika objekta.
        11. Kolesarnice so nov objekt in predmet vseslovenskega projekta SŽ, ki predvideva postavitev kolesarnic za potnike v bližini postajnih železniških objektov po vsej Sloveniji. (projekt v poglavju 1.8, 3.alineja: *Ureditev parkirnih mest za kolesa na območju železniških postaj znotraj Slovenije, PROGA 70: JESENICE-SEŽANA, Postaja NOVA GORICA, IZN, PROVIA d.o.o., november 2018, Dopolnjeno po reviziji, april 2019, naročnik: SŽ-Infrastruktura, d.o.o.).* Objekt kolesarnic je bil dokončan v letu 2020. Nadstreški so tipski in jih je mogoče v enaki obliki dodatno v večjem številu postaviti tudi na drugi mikrolokaciji postajnega območja.

**V medtirju na »A« strani postaje se nahajajo:**

* + - * 1. Objekt VIT je objekt družbe SŽ-VIT, ki je namenjen pregledu in servisiranju železniških voznih sredstev. Objekt je pritlična delavniška hala, dejavnost, ki se v njej opravlja, bo predvidoma potrebna tudi v bodoče.
        2. Kretniška postavljalnica – tehnični objekt, ki v medtirju služi za upravljanje s SVTK napravami. Glede na celovito prenovo SVTK naprav, bo s pomočjo projektnih rešitev ugotovljeno ali je objekt še potreben ali ne.

**Na Z strani postaje ob Kolodvorski poti, na »B« strani postaje so:**

* + - * 1. Objekt zdravstvenega doma je v rabi Železniškega zdravstvenega doma. Je zidan objekt P+1.
        2. Dva pomožna objekta sta v uporabi služb Slovenskih železnic. Objekta trenutno nista več potrebna in sta v slabem stanju. Glede na navedeno je možna njuna rušitev.
        3. Stanovanjska stavba
        4. Obstoječi objekt je v fazi prodaje fizični osebi.

Objekta pod točkama p. in q. v prostoru ostaneta, vsebina in funkcija objekta je v pristojnosti lastnika, v kolikor se prostori zdravstvenega doma preselijo na drugo lokacijo, je možno navedeni objekt uporabiti v druge namene.

Vse objekte območja mora projektant vrisati v situacijo, preveriti lastništvo in obstoječe stanje, preveriti možnost obnove stavbe/objekta v gradbenem smislu in predlagati nove programske vsebine ali predlagati rušitev. Navedeno mora biti opisno in grafično predmet idejne faze projektiranja.

## Opis predvidenega novega stanja tirov in tirnih naprav

Glede na obstoječe stanje železniške infrastrukture postaje Nova Gorica, ki je v slabem stanju, je potrebno s projektom predvideti celovito prenovo in nadgradnjo tirov in tirnih naprav postajnega območja in posledično ostalih povezanih sistemov in objektov, vse z namenom posodobitve, uskladitve z zahtevami za interoperabilnost ter za uskladitev z veljavno zakonodajo in za revitalizacijo celotnega območja, ki bi bilo v svoji osnovni funkciji odvijanja železniškega prometa v čim večji meri integrirano tudi v urbano okolje mesta Nova Gorica v svoji vsebini in funkcionalnosti z možnostjo povezave z italijanskim mestom Gorica.

Projekt IzN za ureditev novih peronov za potnike iz leta 2011 (naveden v poglavju 1.8, 5. točka) je predvideval samo delno prenovo prvih petih tirov in se do ranžirnih tirov ni opredeljeval.

Pač pa dokument »Strokovne podlage in predštudija upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR«, november 2020, v sklopu katere sta bila izdelana tudi Prometna študija (makroskopski in mikroskopski prometni model) predvideva izvedbo dveh projektov, ki lahko ob upoštevanju in morebitni izvedbi le-teh v nadaljnjem vplivata na končno tirno situacijo in odločitev o prometni tehnologiji in tirni sliki na postajnem območju Nova Gorica.

Ta dva projekta sta: Lok Šempeter pri Novi Gorici in

Nadgradnja proge Jesenice–Sežana

**Lok Šempeter pri Novi Gorici**

Navedeni poseg predvideva ponovno vzpostavitev tirnega triangla med progovnim odsekom cepišče Šempeter–Vrtojba–državna meja in progo Nova Gorica–Sežana (WP2) in obravnava vzpostavitev že v preteklosti obstoječe povezave med postajo Vrtojba in postajo Volčja Draga ter vzpostavitev pogojev za potniški promet na postaji Vrtojba, za kar bi bilo potrebno na postaji izvesti bočni in otočni peron v skladu z interoperabilnimi standardi za klasične železniške proge.

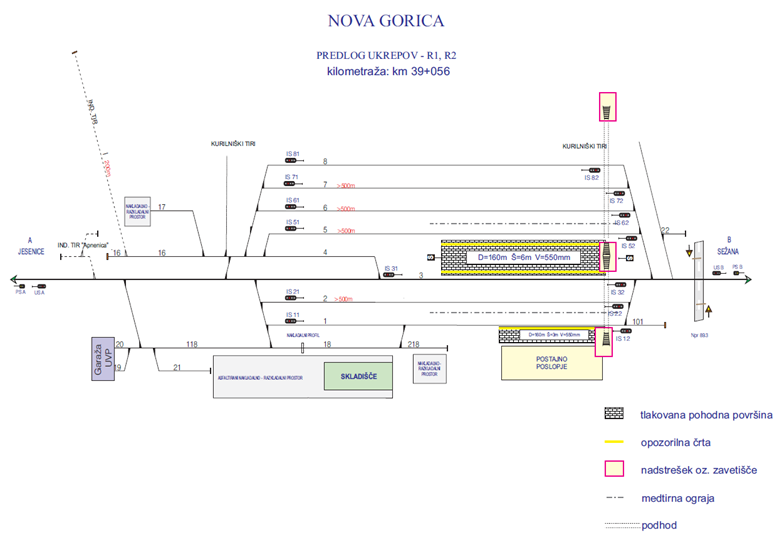
Zaradi ponovne vzpostavitve povezave in potniškega prometa je predvidena izvedba tirnega triangla, ki bo omogočala direktno vožnjo vlakov s postaje Vrtojba v smeri postaje Volčja Draga (Sežana) in na ta način razbremeni prometa postajo Nova Gorica. Koristna dolžina loka bo omogočala, da na tem loku ustavi tudi najdaljši vlak in so sosednje proge/tiri sproščeni za promet. Vozni časi se zmanjšajo. Omogočene so vožnje direktnih vlakov, iz smeri Sežana direktno na postajo Vrtojba in naprej preko državne meje ter obratno. Na ta način se poveča kapaciteto proge in omogoči, da se zmanjša tovorni promet med cepiščem Šempeter pri Gorici in postajo Nova Gorica. V primeru vožnje tovornih vlakov po novem loku ne bi bilo več potrebe za vožnjo vlakov v Novo Gorico. Z izgradnjo zveznega loka Vrtojba (–Sežana) se bo razbremenil železniški odsek Nova Gorica–cepišče Šempeter pri Gorici. Vsi vlaki za Italijo vozijo po odseku Nova Gorica–cepišče Šempeter pri Gorici dvakratno.

**Nadgradnja Jesenice–Sežana**

Navedena nadgradnja odseka sicer predvideva več variant v smislu obsega posegov, ključno pa je, da naj bi odsek v prihodnosti predstavljal del železniškega obroča okrog metropolitanskega območja s središčem v Trstu, kar pomeni razvojno perspektivo odseka. Poleg ureditev vseh postaj in postajališč na obravnavanem odseku železniške proge med Novo Gorico in Sežano z ustrezno opremo in peroni skladnimi z veljavnimi predpisi je predvidena tudi elektrifikacija celotnega obravnavanega odseka železniške proge in s tem povezanimi prilagoditvami nivelete železniške proge na območju predorov ter premostitvenih objektov, kar pa ni predmet tega projekta, razen v delu, ki zagotavlja izvedbo elektrifikacije v prihodnosti.

V sklopu celotne regionalne železniške proge št. 70 Jesenice–Sežana so predvideni na postaji Nova Gorica spodaj navedeni glavni ukrepi:

* nadgradnja postaje,
* deviacija oziroma sprememba tirne sheme,
* izvennivojski dostop do perona vključno z napravami za funkcionalno ovirane osebe in invalide,
* prilagoditve dimenzij peronov skladno z navodili naročnika in upravljavca,
* ureditev multimodalne prestopne točke (morebitna ureditev avtobusne postaje ob železniški postaji),
* obnova opreme postaje v skladu s kategorijo in Pravilnikom o opremljenosti železniških postaj in postajališč,
* ozvočenje, digitalni prikazovalniki, samodejna najava, SOS stebriček,
* priprava prostora (območje tirov) za polnjenje baterij potniških garnitur, ogrevanje potniških garnitur, polnjenje potniških garnitur z vodo in čiščenje potniških garnitur,
* nadgradnja EE naprav in elektrifikacije proge,
* nadgradnja TK naprave,
* IP/MPLS omrežna oprema,
* nadgradnja SV naprav,



*Slika 2: Predvideno stanje (Vir: Povzeto po: Strokovne podlage in predštudija upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja in področju LUR, 2020)*

Glede na zgornja izhodišča in na predvidena projekta, ki posredno in neposredno določata rešitve postajnega območja Nova Gorica ob dejstvu, da projekti za posega še niso v izvedbeni fazi, prav tako pa še ni znana časovna dinamika, mora projektant pri nadgradnji postajnega območja Nova Gorica in izdelavi načrta tirov navedena izhodišča kljub temu z vsemi parametri vgraditi v prometno tehnologijo in načrtovati tirno situacijo za končno rešitev.

Ključno pri tem je, de glede projekta lok Šempeter in posledično območja Vrtojba ta še ni pripravljen do te mere, da bi bila jasna časovna premica izvedbe niti ne natančna prostorska umestitev predvidene prometne tehnologije na območju Vrtojba.

Projektant je dolžan obdelati novo tirno situacijo na postaji Nova Gorica vsaj v **treh variantah,** ob čemer je potniški del postaje na Z delu v smislu rešitev manj problematičen. Za skupino ranžirnih tirov na V delu postaje pa je potrebno preveriti ali je možno ukiniti vse tire ali mora del tirov kljub temu ostati na lokaciji. Vse variante morajo upoštevati predpisane dolžine tirov in peronov.

Glede na navedeno bo moral projektant pri iskanju optimalne tirne situacije pri vsaki varianti smiselno **upoštevati možnost fazne izvedbe** pred končno izvedbo.

Predvidoma bi bilo potrebno preveriti variante:

* + 1. OPTIMALNA VARIANTA upošteva, da se vsi ranžirni tiri ukinejo zaradi izvedbe loka Šempeter, kar pomeni , da se vsi ranžirni tiri na V delu postaje v celoti ukinejo. Predvideti je potrebno možnost fazne izvedbe oziroma tirno sliko do dejanske izvedbe loka Šempeter, v kolikor bo prišlo do časovnega zamika pri izvedbi projekta. Peroni za potnike na Z delu postaje se izvedejo v končni varianti. Pri načrtovanju mora projektant predvideti zahtevane dolžine tirov za tovorni in potniški promet;
    2. MINIMALNA VARIANTA upošteva, da se lok Šempeter ne izvede, ranžirni tiri ostanejo na lokaciji Nove Gorice, vzpostavi se predpisane medtirne razdalje, čim bolj se optimizira ter predvidi optimalno število tirov za potniški in tovorni promet ob tem, da projektant pri načrtovanju predvidi predpisane dolžine tirov za tovorni in potniški promet. Potniški del se uredi z vsemi potniškimi peroni in novimi medtirnimi razdaljami. Ne glede na to, da ranžirni tiri ostanejo v Novi Gorici, je potrebno njihovo število optimizirati.
    3. MOŽNA VARIANTA upošteva, da se ranžirni tiri delno ukinejo zaradi izvedbe loka Šempeter, v primeru, da nova lokacija v Vrtojbi ne razpolaga z zadostnimi prostorskimi kapacitetami. Pri tej varianti je prav tako potrebno predvideti faznost oziroma tirno sliko do dejanske izvedbe loka Šempeter, v kolikor bo prišlo do časovnega zamika pri izvedbi projekta. Peroni za potnike na Z delu postaje se izvedejo v končni varianti. Pri načrtovanju mora projektant predvideti zahtevane dolžine tirov za tovorni in potniški promet;

V prvi fazi mora projektant izdelati Elaborat prometne tehnologije in upoštevajoč zgoraj navedene parametre, določiti optimalno število tirov s potrebnimi tirnimi povezavami za odvijanje potniškega in tovornega prometa in za določitev optimalnega števila ranžirnih tirov oziroma za ukinitev le-teh. Na sliki 2 je prikaz nove tirne situacije na postaji Nova Gorica iz zadnje verzije »Študije LUR«.

Za potrditev ustrezne tirne sheme mora projektant na podlagi Elaborata prometne tehnologije pripraviti vsaj zgoraj zahtevano število variant in jih strokovno in tehnološko utemeljiti.

Glede na zahtevo po možnosti fazne izvedbe nadgradnje postaje Nova Gorica je pri tem potrebno upoštevati možnost fazne izgradnje tudi vseh tirnih naprav in sistemov, vključno s sistemom SVTK naprav.

Za prehod preko tirov in dostope na perone je v sklopu natečajne rešitve za ureditev celotnega postajnega območja, ki ga je izvedla Mestna občina Nova Gorica, predviden izvennivojski prehod kot nadhod. Rešitev je drugačna od rešitve prehoda v izvedbenem projektu SŽ iz leta 2011, ki predvideva podhod za dostop na perone z možnostjo podaljšanja podhoda na V del postajnega območja. V natečajni rešitvi je bilo glede na trenutni in bodoči razvoj mesta ter v skladu z urbanističnimi izhodišči tega mestnega območja prepoznano, da je bolj primeren nadhod. Namenjen bi bil za prehod pešcev in kolesarjev ter za dostop za potnike na potniške perone. Predvidoma je nadhod lociran na S strani postajnega poslopja kot ločen in samostojen objekt.

V vseh variantah tirne situacije mora biti mikrolokacija izvennivojskega podhoda ali nadhoda že prikazana in umeščena v prostor ter lokacijsko usklajena tudi s predstavniki MONG oziroma z občinskim prostorskim aktom (OPN). V primeru odstopanj od veljavnega OPN, bo potrebno izpeljati spremembe in dopolnitve navedenega akta, kar je v domeni MONG. Mikrolokacija nadhoda mora biti že v tej fazi usklajena tudi z upravljavcem SŽ-Infrastruktura.

**Glede na zahtevano faznost izvedbe pri vsaki od zahtevanih variant mora projektant upoštevati, da mora biti izvennivojski objekt: podhod ali nadhod izveden v celotni dolžini in v končnem stanju, ker se ga ne izvaja fazno. Oba vertikalna dostopa na Z in V strani objekta morata biti locirana na zemljišču javne železniške infrastrukture (JŽI).**

Navedeno končno varianto morajo potrditi upravljavec in naročnik ter inženir. Projektant šele po potrjeni tirni situaciji zaključi idejno zasnovo izbrane variante nadgradnje železniške postaje Nova Gorica z vsemi zahtevanimi sestavinami idejne zasnove (IZP). Na podlagi potrjene idejne zasnove bo projektant pridobil projektne pogoje pristojnih mnenjedajalcev.

## Zahteve za projektiranje novega stanja tirov in tirnih naprav

Pri izdelavi projektnih rešitev za ureditev tirov in tirnih naprav je potrebno upoštevati naslednje:

*Zakonodaja in strokovne podlage*

* + - Projektant s prometno - tehnološkega vidika prouči Strokovne podlage in predštudijo upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR, št. proj. 19\_804, PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o., november 2020, v sklopu katere sta bila izdelana tudi Prometna študija (makroskopski in mikroskopski prometni model) in vsa izhodišča smiselno upošteva v Elaboratu prometne tehnologije in pri pripravi variant;
    - Tire in tirne naprave ter peronsko infrastrukturo na železniški postaji Nova Gorica je potrebno nadgraditi skladno z zahtevami tehničnih specifikacij za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „infrastruktura“ in v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Evropske unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe;
    - Pri projektiranju tirov in tirnih naprav je skladno z Nacionalnim izvedbenim načrtom za tehnične specifikacije za interoperabilnost za strukturni podsistem infrastruktura, maj 2020, potrebno upoštevati najmanj zahteve poglavja 4.4 za regionalne proge, kjer so podane zahtevane vrednosti prametrov za projektiranje novih in nadgradnje obvoznih prog in prog do tovornih terminalov ostalega omrežja; odstopanja od teh parametrov morajo biti v primeru geografskih, okoljskih in urbanističnih omejitev ustrezno utemeljena; (profil: GB, osna obremenitev: 22,5 t; progovna hitrost: 80-120km/h; dolžina vlaka: 600-1050m, uporabna dolžina perona: skladno z navodilom naročnika;
    - Prostorske rešitve morajo biti usklajene z veljavnimi prostorskimi akti. V tehničnem poročilu mora biti izdelan opis obstoječega stanja (opis prostora, pokritost z državnimi prostorskimi in občinskimi prostorskimi akti);
    - Pri izdelavi vseh projektnih rešitev za zgornji ustroj proge je potrebno upoštevati zahteve Pravilnika o zgornjem ustroju železniških prog (Uradni list RS, št. 92/10, 38/16 in 30/18 – ZVZelP-1) ter veljavne tehnične specifikacije za interoperabilnost (TSI).

*Prometno - tehnična izhodišča*

* + - Tiri na postaji naj bodo novi, projektant naj predvidi tirnice sistema 60 E1 na glavnih prevoznih tirih in 49 E1 na ostalih tirih na postaji. Tirnice naj bodo skladne s SIST EN 13674-1 in zvarjene v neprekinjeno zavarjeni tir (NZT) z elastičnim pritrdilnim priborom kompatibilnim z izbranim tipom tirnic. Na glavnih prevoznih tirih naj bodo pragovi betonski, na ostalih tirih pa projektant predvidi lesene pragove, oziroma predlaga optimalno rešitev;
    - Projektant mora v projektih predvideti take rešitve, da bodo vsi sestavni deli spodnjega ustroja zadostili pogojem za kategorijo proge D4;
    - Za potrebe idejne zasnove mora na podlagi javno dostopnih podatkov projektant pridobiti geološko-geotehnično in hidrogeološko stanje terena, da lahko že v tej fazi predvidi posege spodnjega ustroja, V nadaljnji fazi projektiranja je potrebno izdelati geomehansko poročilo in na podlagi le-tega izdelati načrt spodnjega in zgornjega ustroja za izvedbo;
    - Pri izvajanju novogradenj in nadgradenj je zahtevano upoštevanje svetlega profila za novogradnje GC za glavne tire, kar je razvidno iz priloge 6 Pravilnika o zgornjem ustroju železniških prog;
    - Glede na napovedi prometa je kot izhodišče pri izdelavi »Študije LUR« upoštevanih 13 tovornih vlakov na dan za leto 2020 in 18 tovornih vlakov za leto 2030 ter 26 potniških vlakov za leto 2020 in 30 potniških vlakov za leto 2030;
    - Predvidena sta dva potniška perona in sicer en bočni in en otočni. Višina peronov je 55 cm. Perona za potnike morata biti pokrita s peronskimi nadstreški;
    - Glede na to, da je prvi potniški peron tik ob obstoječem postajnem poslopju, ki je spomeniško zaščiteno, in ob dejstvu, da se višina peronov skladno s predpisi dviguje na 55 cm, je potrebno posebno pozornost posvetiti lokaciji prvega potniškega perona. Višinska razlika med nivojem tal postajnega poslopja in novega perona bo povzročila oviro za invalide in gibalno ovirane osebe, kar mora projektant primerno obdelati in predstaviti v prostoru tudi s stališča ZVDK-ja, pod katerim okriljem se nahaja postajno poslopje;Za potrebe tovornega prometa je potrebno zagotoviti, glede na pričakovani promet in končne rešitve v povezavi z lokom Šempeter in postajo Vrtojba, ustrezno število prevoznih tirov za tovorni promet v ustrezni predpisani dolžini skladno s predhodno potrjeno prometno tehnologijo;
    - V kolikor ostanejo tiri za potrebe ranžiranja in tovornega prometa na lokaciji v Novi Gorici, mora projektant preveriti, ali je na območju postaje Nova Gorica tirna tehtnica še potrebna;
    - Glede končne rešitve v povezavi z lokom Šempeter in postajo Vrtojba se nakladalna ploščad na Z delu postaje, »A« stran, ohrani in ustrezno prilagodi in obnovi ali ukine;
    - Za potrebe ranžirnih tirov, tovornega prometa in morebitno gariranje vlakovnih kompozicij je potrebno zagotoviti zadostno število ustrezno dolgih tirov, upoštevajoč pričakovani promet in končne rešitve v povezavi z lokom Šempeter in postajo Vrtojba;
    - Glede na trenutne in pričakovane storitve za potnike prostor in ploščad za avtovlake na Z strani, »A« stran postaje, ostane. Lokacija se mora ustrezno urediti/obnoviti in lokacijsko prilagoditi novi tirni situaciji. Glede izrabe prostora v povezavi z javnim programom, je potrebno lokacijo ploščadi smiselno prestaviti;
    - V vseh variantah tirnih situacij je potrebno umestiti v prostor tudi izvennivojski podhod ali nadhod v smeri Z-V z vsemi vertikalnimi komunikacijami za dostop potnikom na/iz peronov;
    - Novi peroni (predvidoma en bočni in en otočni) morajo biti načrtovani v zadostni širini za umestitev vertikalnih komunikacij kot dostop iz podhoda ali z nadhoda, in morajo biti pokriti, tako da potnik do vstopa na vlak prihaja po pokritih površinah;
    - Vertikalne komunikacije morajo predvideti stopnišče v širini za dostop v obeh smereh in dvigalo kot dostop za funkcionalno ovirane osebe;
    - Površina perona mora biti nedrseča, označena s predpisano rumeno črto kot označba nevarnega območja za odmik zaradi gabaritov voznih sredstev. Peroni morajo biti opremljeni s predpisano urbano opremo (klopi, koši…) z vsemi oznakami za označevanje tirov, dostopov in informacijami za vizualno obveščanje potnikov;
    - Peroni morajo biti opremljeni tudi z vsemi sistemi in napravami za vizualnoin zvočno obveščanje potnikov. Proučiti je potrebno namestitev digitalnih prikazovalnikov odhodov in prihodov vlakov za potnike. Pri načrtovanju je potrebno predvideti tudi sistem za prodajo kart in urni sistem na postajnem območju;
    - Posebno pozornost je potrebno posvetiti podporam nadhoda, ki morajo biti locirane na takih lokacijah, da ne ovirajo umestitev tirov in tirnih naprav v prostor;
    - Pri načrtovanju nove tirne situacije in železniškega območja je potrebno preveriti trenutno stanje in zasedenost obstoječih pomožnih stavb in tehničnih objektov v medtirju, na območju JŽI in ožjem železniškem območju ter predlagati rušitev ali obnovo in v predhodnem dogovoru z naročnikom in lastnikom tudi možno novo uporabo. Smiselno je, da se vsi tovrstni nerabni ali dotrajani objekti odstranijo vključno z objekti, ki jih je potrebno odstraniti zaradi nove tirne situacije Obstoječi objekti so navedeni v poglavju 2.1 Obstoječe stanje. Projektant mora pregledati tudi trenutno lastniško stanje. Navedeno projektant obdela na nivoju idejne zasnove;
    - Nova uporaba in nova vsebina teh objektov je odvisna od lastništva in posledično od dogovora med končnim uporabnikom in lastnikom o investitorstvu za posamezni poseg. Iz navedenega razloga bodo tudi izvedbeni načrti za obnovo teh objektov predmet ločenih naročil;
    - Glede na obstoječo niveleto tirov, ki ima padec 2,5 % v smeri stacionaže proti Sežani, je potrebno preveriti možnost uskladitve predpisanega padca s Pravilnikom o zgornjem ustroju železniških prog ob upoštevanju parametrov predvidene nadgradnje proge št. 70;
    - Projektant mora predvideti nivojski dostop do otočnega perona (službeni prehod) za potrebe vzdrževanja peronskih platojev, dostopov intervencijskih vozil in morebitne dostave večjih kosov prtljage do vlaka. Glede na končno rešitev tirov in tirnih naprav mora projektant določiti optimalno število teh prehodov;
    - Projektant mora pridobiti potrebne podatke o obstoječih komunalnih in infrastrukturnih vodih od pristojnih upravljavcev, v kolikor se na območju nahajajo (npr. vodovod, kanalizacija, kabelska kanalizacija, telekom..) vključno s podatki od upravljavca javne železniške infrastrukture (SV naprave, TK naprave, EE naprave, ipd.) in pridobiti od vseh tangiranih deležnikov pogoje in jih upoštevati pri izdelavi projektne dokumentacije ter v nadaljevanju pridobiti vsa potrebna mnenja/soglasja pristojnih mnenjedajalcev/ soglasodajalcev;
    - Kot obstoječe stanje območja se upošteva stanje obstoječih tirov in kretnic, kot je navedeno v projektu v poglavju 1.8, 5. točka;
    - Projektant mora glede na obstoječe stanje vseh obstoječih in komunalnih vodov v medtirju in neposredni bližini posega predvideti morebitne prestavitve le-teh v skladu z novo tirno situacijo;
    - Projektant mora izdelati ustrezne projektne rešitve za ureditev tirov in tirnih naprav, predvideti namestitev vseh potrebnih novih vodov in signalnih oznak ter stojišč za signale upoštevajoč vse novo predvidene sisteme in premestitev starih (SV - vključno z ETCS opremo in TK - vključno z GSM-R vodi, energetskimi vodi, umestitev stebrov bodoče predvidene vozne mreže, komunalni vodi…) v medtirje in predvideti ustrezne medsebojne in medtirne razdalje v skladu z novo tirno situacijo;
    - Na območju ureditve peronske infrastrukture (nadkriti peroni za potnike) je potrebno urediti odvodnjavanje meteorne vode, ki mora biti izvedeno tako, da ne poškoduje slojev spodnjega ustroja proge;
    - Že v času priprave idejne zasnove je potrebno predvideti faze in način/tehnologijo izvajanja del za izvedbo nove tirne situacije kot tudi za izvedbo podhoda ali nadhoda. Projektno dokumentacijo je torej potrebno izdelati tudi za »faznost« v časuizvedbe v okviru posamezne faze končnih rešitev, vključno z vsemi načrti, ki so potrebni za zagotovitev varnega in funkcionalnega odvijanja železniškega prometa v času gradnje (tirne naprave, peronsko infrastrukturo, SV in TK naprave, SNEV). Predvidoma se bodo gradbena dela izvajala pod prometom;
    - Po potrditvi variante tirov in tirnih naprav z upoštevanjem vseh zahtevanih sistemov, ki bodo predvideni v okviru projektnih rešitev tega projekta ali v okviru nadaljnjih projektov (v času izvedbe nadgradnje proge št. 70), mora projektant uskladiti in prilagoditi rešitev izvennivojskega prehoda kot tudi obseg prostorov, ki bodo potrebni v postajnem poslopju železniške postaje;.

*Elaborat prometne tehnologije*

* + - Za pripravo več variant rešitve optimalne tirne sheme mora projektant skladno z vsemi predhodno navedenimi izhodišči pripraviti Elaborat prometne tehnologije;
    - V vseh variantah mora že biti predvidena mikrolokacija izvennivojskega podhoda ali nadhoda kot dostopa na peronsko infrastrukturo, ki je prilagojen funkcionalno oviranim in invalidnim osebam. Glede na to, da bo prehod namenjen tudi kot povezava V-Z za kolesarje in pešce, mora biti glede na predvideno dolžino tirov postavljen na optimalni lokaciji upoštevajoč tudi bližino postajnega poslopja in optimalno povezavo na mestne komunikacije. Podhod ali nadhod mora potekati pravokotno na tirno situacijo. Zaželeno je, da je dolžina prehoda čim krajša;
    - Elaborat mora upoštevati tudi faznost v času izvajanja del, kar pomeni, da je izvedbo v času gradnje možno izvajati ob istočasnem odvijanju potniškega in tovornega prometa. Projektant mora predvideti ukrepe in način izvajanja del tako, da je to izvedljivo. Navedeno morajo potrditi naročnik/inženir in upravljavec SŽ.

*Bodoča elektrifikacija-vozna mreža*

* + - Pri načrtovanju tirne sheme je potrebno upoštevati, da je na progi št. 70 predvidena elektrifikacija. Projektant naj že v idejnih zasnovah predvidi/prikaže možnost elektrifikacije in prikaže z varianto elektrifikacije s samostojnimi stebri VM (v primeru nadhoda), možnost izvedbe VM z drogovi ali portalne izvedbe VM in posledično zagotovitvijo predpisanega profila proge. V kolikor bo potrebno izvesti novo ENP (elektro-napajalna naprava), je to potrebno na nivoju idejne zasnove preveriti in predvideti prosto mikrolokacijo.
    - Vsi tiri v območju peronov morajo biti zasnovani tako (medsebojne tirne razdalje), da je prostorsko možno na novo tirno situacijo izvesti elektrificirano vozno mrežo z vsemi nosilnimi stebri in elementi vozne mreže (predvidoma enosmerni tok 3 KV); zagotovljeni morajo biti pogoji za vožnjo oz. ustavitev vlakovnih garnitur na električni pogon;
    - Zagotovljene in predvidene morajo biti vse zaščite posameznih delov naprav in objektov pred blodečimi tokovi;
    - Odmik spodnjega roba konstrukcije izvennivojskega nadhoda od zgornjega roba GRT mora biti najmanj 7,00 m, pri čemer je potrebno predhodno preveriti in urediti niveleto tirov, upoštevajoč končni projektiran padec nivelete tirov, ki mora biti usklajen z veljavnimi predpisi.

*SVTK naprave in ostali sistemi*

* + - Ob spremembah tirne situacije je potrebno predvideti vsa dela (gradbena in razvode v medtirju) na SV in TK napravah zaradi nadgradnje postaje ter njihovo zaščito – v vseh fazah projektiranja in gradnje;
    - Pri projektiranju je potrebno upoštevati in vrisati vse obstoječe zemeljske trase SVTK kablov, SVTK naprave in SVTK objekte. Vse posege v območje tras SVTK kablov, SVTK naprav in SVTK objektov je potrebno projektno obdelati oziroma izdelati novo kabelsko kanalizacijo ustreznih kapacitet s pripadajočimi kabelskimi jaški in s predvideno prevezavo oziroma prestavitvijo SVTK kablov. Kabelska kanalizacija mora biti projektirana na način, da je dostop do kabelskih jaškov omogočen brez ovir;
    - V primeru gradnje nadhoda (izgradnja stebrov) je potrebno obdelati in zagotoviti tudi vidnostno razdaljo signalov;
    - Glede obstoječega sistema naprav (mehanske in relejne) jih z novimi mehanskimi napravami ni mogoče obnoviti. V okviru izdelave IZP-ja mora projektant proučiti zamenjavo z novo (relejno ali elektronsko napravo), pri čemer naj se v napravo vključijo vsi elementi nove potrjene tirne situacije. IZP za SV napravo mora potrditi upravljavec. Proučiti je potrebno še povezavo z obstoječimi NPr- nivojskimi cestnimi prehodi;
    - Izbira sistema in izvedba SVTK naprav je povezana z odločitvami in dinamiko izvedbe nadgradnje proge št. 70. Projektant projekta, ki je predmet te projektne naloge, mora izbrati tako rešitev, da je izvedljiva v predvidenem roku za izvedbo tega projekta in lahko deluje avtonomno do nadgradnje navedene proge v celoti oziroma je v čim večji meri usklajena s končnim stanjem, predvidenim na navedeni progi;
    - Predvidoma naj bi se postajna SV naprava vključila v center vodenja prometa za vzpostavitev daljinskega vodenja (Postojna ali Ljubljana), kar pa je tudi povezano z nadgradnjo proge št. 70;
    - V projektu SVTK je potrebno predvideti tudi način prehoda iz obstoječih naprav in sistema na novo stanje z rešitvijo vmesnih zavarovanj in vseh ukrepov, ki so potrebni za varno odvijanje železniškega prometa v času vzpostavljanja novega stanja;
    - Na postaji je že obstoječ GSM-R sistem, kar je potrebno smiselno uporabiti pri vseh novo predvidenih rešitvah nadgradnje postajnega območja Nova Gorica. Pr novih rešitvah je potrebo upoštevati, da nadgradnja proge št. 70 upošteva tudi izvedbo ETCS sistema, kar je razvidno iz predhodno navedenih dokumentov;
    - Za nove naprave SV in TK je potrebno v obstoječem postajnem poslopju predvideti ustrezen prostor, ki sicer v pritličju že obstaja. Projektant mora določiti velikost in ustreznost prostorov ter lokacijo glede na vrsto in sistem izbranih naprav;
    - Glede na izvedbo novih pokritih peronov in novega podhoda ali nadhoda za prehod tirov je potrebno predvideti vse sisteme za obveščanje potnikov: zvočno obveščanje ter proučiti uvedbo digitalnih prikazovalnikov. Hkrati se predvidi tudi druge sisteme, kot so sistem za klic v sili (SOS stebriček), video-nadzorni sistem, urni sistem, sistem za prodajo kart. Sistemi se smiselno predvidijo za celotno postajno območje, vključno s postajnim poslopjem železniške postaje, ki je tudi predmet obnove v sklopu tega projekta in te projektne naloge. Posebno pozornost je zaradi izvedbe nadhoda potrebno posvetiti vidljivosti signalov;
    - Sistem za klic v sili - SOS stebriček. Na vseh ključnih mestih je potrebno postaviti SOS stebriček in ga povezati na dispečersko centralo. Postavitev in število stebričev naj bo skladno s Tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost (TSI PRM).

*EE naprave*

* + - Za novo tirno shemo je potrebno predvideti prestavitev obstoječe ali predvideti nove lokacije zunanje razsvetljave tirnega območja. Za vse spremembe je potrebno izdelati projekt za fazo IzN. Preveriti je potrebno ustreznost moči električnega priključka z distribucijskega omrežja zaradi predvidenih porabnikov električne energije v sklopu nadgradnje postaje Nova Gorica;
    - priprava prostora (območje tirov) za polnjenje baterij potniških garnitur, ogrevanje potniških garnitur, polnjenje potniških garnitur z vodo in čiščenje potniških garnitur;
    - Za vse zgoraj naštete sisteme, ki se jih podrobneje načrtuje šele v izvedbeni fazi projektiranja, mora projektant v fazi idejne zasnove v tehničnem poročilu opisati obstoječe in novo stanje vseh naprav postajnega območja;
    - Načrt zunanje razsvetljave mora obravnavati ustrezno osvetlitev postajnega območja, kjer je potrebno upoštevati namembnost razsvetljave. Svetilke, ki se predvidijo na prostem, morajo imeti zaščito pred vdorom vode in prahu vsaj IP 65. Svetilke, nameščene pod stropom nadstrešnice perona, morajo imeti zaščito vsaj IP 44. Osvetlitev nadhoda naj se izvede s svetilkami nameščenimi na strop nadhoda, mehansko zaščito vsaj IP 44 in odpornost na udarce IK 10 (vandalizem). Za posamezna področja razsvetljave je potrebno izdelati ustrezne svetlobno tehnične izračune. Pri projektiranju je potrebno upoštevati Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja. Svetlobno tehnični parametri morajo ustrezati zahtevam SIST EN 12464. Barvna temperatura svetlobe mora biti 3000 K, indeks barvne reprodukcije (CRI) naj bo vsaj 0,7;
    - Svetilke varnostne razsvetljave se na peronih in v nadhodu predvidi na mestih, kot to predvidi študija požarne varnosti. Predvidijo se svetilke z avtonomnim virom napajanja. Čas delovanja svetilk se določi v študiji požarne varnosti;
    - Svetilke na prostem morajo biti nameščene, da osvetljujejo površine za potnike (peroni, stopnišči, nadhod itd.) in površine, kjer bodo potekale službene poti (med in ob tirih, kretniški področji), z ozirom na tehnologijo dela na postaji. Kot svetlobna telesa se predvidijo svetilke z LED viri svetlobe ali ustrezni žarometi. Svetilke se namestijo na ustrezne kandelabre. Kandelabri morajo biti antikorozijsko zaščiteni z vročim cinkanjem, skladno s standardom SIST EN 1461. Kandelabri se na ustrezni temelj pritrdijo preko sidrne plošče in vijakov, ki so del armature temelja;
    - Za razsvetljavo perona, parkirišč in dostopnih poti se uporabijo pocinkani jekleni drogovi vijačne pritrditve, svetle višine 5 m. Vijaki pritrditve 5 m drogov so skriti pod tlakovanjem perona. Osvetlitev tirnega območja naj se izvede s tipskimi samostojnimi pocinkanimi jeklenimi drogovi na vkop, dolžina droga 11 m. Drog mora biti opremljen s plezalnimi klini in varovalno vrvjo;
    - Razsvetljava se napaja in krmili iz ustreznih razdelilnikov, prižigališč, ki so nameščeni na postajnem območju. Načrt mora prikazati napajanje razsvetljav v sklopu elektroenergetskega razvoda. Krmiljenje in prižiganje razsvetljave je po posameznih področjih na postaji. Prižiganje zunanje razsvetljave na postaji mora biti izvedeno ročno preko stikal nameščenih na oz. v razdelilniku, avtomatsko preko svetlobnega releja in časovne krmilne enote, ter iz centra vodenja. Krmiljenje razsvetljave javnih postajnih površin (peroni, stopnišči, podhod itd.) mora biti izvedeno tako, da se osvetljenost reducira, ko na območju ni potnikov ali ostalih pešcev;
    - Razdelilniki morajo imeti mehansko zaščito vsaj IP 54, biti morajo iz izolacijskega materiala in skladni s SIST EN 61439. Omare razdelilnikov morajo biti dimenzij, da bo možna eventualna kasnejša vgraditev dodatnih elementov (20 % prostora). Krmiljenje razsvetljave je samodejno, preko svetlobnega senzorja in časovne krmilne enote, ki omogoča nastavitev režima prižiganja razsvetljave v odvisnosti od svetlobnih razmer in režima vožnje vlakov. Prižigališča morajo biti med seboj povezana s krmilnim (optičnim) kablom, da se razsvetljava vklopi sočasno, oziroma, da je delovanje med seboj sinhronizirano;
    - Prav tako je potrebno predvideti, da se stanja delovanja razsvetljave javljajo na sistem SCADA v prometni urad. Razsvetljavo je iz posameznega prižigališča možno vklopiti tudi ročno, v smislu vzdrževanja razsvetljave. Razdelilniki na prostem morajo biti nameščeni in locirani tako, da je pred njimi vsaj 80 cm široka manipulativna površina za vzdrževanje. Okoli vseh razdelilnikov na prostem je predvideti ustrezne pralne plošče. Površina, kjer so locirani posamezni razdelilniki, mora biti gradbeno ustrezno urejena;
    - Predvideti je tudi napajanje za predvidena osebna dvigala na postaji. Inštalacije razsvetljave v nadhodu je potrebno izvesti z namestitvijo ustreznih inštalacijskih cevi v konstrukcijo nadhoda. Enako velja tudi za inštalacije razsvetljave v ostalih armiranobetonskih konstrukcijah. Inštalacijski sistem se lahko namesti tudi na lestvičaste kabelske police, a mora biti nameščen izven dosega rok, oziroma nad spuščenim stropom. Kabelske police morajo biti antikorozijsko zaščitene z vročim cinkanjem po SIST EN 1461. Kjer električna inštalacija poteka na kovinskih konstrukcijah, jo je potrebno mehansko zaščititi. Kot ozemljilo se predvidi kovinski trak iz nerjavnega jekla.

*Obstoječe pomožne stavbe in tehnični objekti na ožjem železniškem območju*

* + - Pri izdelavi obstoječega stanja območja in načrtovanju nove tirne situacije mora projektant preveriti stanje vseh obstoječih pomožnih stavb in tehničnih objektov v medtirju, ki se nahajajo na zemljišču JŽI ali na ožjem železniškem območju izven območja JŽI. Seznam trenutnih objektov v lastništvu različnih pravnih in fizičnih subjektov je prikazan v poglavju obstoječega stanja te projektne naloge;
    - Projektant mora preveriti trenutno stanje objektov in zasedenost obstoječih pomožnih stavb in tehničnih objektov, njihovo lastnino ter v okviru idejne zasnove predlagati rušitev (zaradi nove tirne sheme ali dotrajanosti) ali obnovo in v dogovoru z naročnikom tudi možno novo uporabo (novo vsebino). Navedeno mora biti v tem obsegu opisno in grafično predmet idejne faze projektiranja. V kolikor se objekti namenijo obnovi za zunanje javne programe, niso predmet nadaljnje izvedbene faze projektiranja v okviru tega naročila;
    - Glede na to, da je sta obe Gorici v letu 2025 pridobili naziv Evropske prestolnice kulture, je potreba po dodatnih prostorih za javni program za dogodke v času EPK velika;
    - Potencialna možnost uporabe za javne programe se kaže pri tovornih skladiščnih objektih na Z strani območja ob Kolodvorski poti. Objekti so v lasti družbe SŽ-Tovorni promet, ki že trenutno niso v celoti zasedeni, ker obseg dejavnosti ni več v tako velik, kot je bilo to v času nastajanja objekta. V odvisnosti od nove tehnologije in morebitne selitve tovornega prometa na drugo lokacijo, bo potreba po prostorih še manjša. Projektant naj na nivoju IZP predvidi možnosti izrabe objekta z vsebinami javnih programov s predvidenim obsegom obnove objekta v dogovoru s predstavniki MONG;
    - Vse nadaljnje aktivnosti uporabe za javne programe po potrditvi IZP ne bodo predmet projekta za izvedbo, ki je sicer tudi predmet tega naročila. Za obnovo in uporabo prostora bo potrebno urediti medsebojna poslovna razmerja med lastnikom in potencialnim uporabnikom posameznih prostih objektov, določiti investitorja, ki bo skladno s predhodnimi dogovori postopke nadaljeval.

*Kolesarnice*

* + - V sklopu ločenega projekta, Ureditev parkirnih mest za kolesa na območju železniških postaj znotraj Slovenije, PROGA 70: JESENICE-SEŽANA, Postaja NOVA GORICA, IZN, PROVIA d.o.o., november 2018, Dop. po reviziji, april 2019 (naročnik: SŽ-Infrastruktura, d.o.o.) so na železniških postajah v Sloveniji predvidene tipske kolesarnice. Na območju postaje Nova Gorica je bil navedeni projekt zaključen in kolesarnice nameščene;
    - V kolikor projektant presodi, da je možno dodatno, glede na celotno obdelavo območja, umestiti še kakšen sklop kolesarnic, je potrebno uporabiti tipsko nadstrešnico, ki je predmet zgoraj navedenega projekta;
    - V kolikor je v MONG interes, bi bilo smiselno predvideti tudi kolesarnico mestnega sistema izposoje koles.

*Obstoječi nivojski prehod v km 98+332,82 (Erjavčeva)*

* + - Navedeni nivojski prehod se nahaja izven postajnega območja na Erjavčevi ulici, ki kot pomembna povezava povezuje obe Gorici;
    - V poglavju SVTK naprav je predvidena povezava nivojskega prehoda, ki je zavarovan z zapornicami;
    - Projektant mora v idejni zasnovi pripraviti predlog ureditve izvenivojskega križanja na lokaciji NPr Erjavčeva. IzN ureditve NPr pa se ne izvaja v okviru tega projekta*.*

*Cestni/peš dostop*

* + - Za dostop do izvennivojskega podhoda ali nadhoda v območju železniške postaje Nova Gorica kot tudi do objekta samega je potrebno predvideti peš dostop, ki je prav tako prilagojen funkcionalno oviranim in invalidnim osebam in sicer na zahodni strani kot tudi na vzhodni strani objekta. Ustrezni prilagojeni dostopi morajo biti predvideni tudi do postajnega poslopja.

*Parkirišča*

* + - Projektant naj v okviru območja železniške postaje v okviru zemljišč JŽI predvidi ureditev parkirišč za osebna vozila za potrebe potnikov in zaposlenih na postaji in ter uporabnikov javnega programa postajnega poslopja železniške postaje;
    - Število parkirišč se določi glede na število zaposlenih za potrebe železnice in skladno z vsebinami javnega programa v postaji in v skladu z dogovorom med upravljavcem SŽ Infrastruktura in MONG, ki naj bi prevzela ostale javne programe v postajnem poslopju. Možna alternativna lokacija parkirišč pred objektom ob Kolodvorski poti je na južnem delu postajnega poslopja na zemljišču JŽI. Projektant mora poleg te, preveriti tudi ostale možne lokacije, da pridobi ustrezno število parkirnih mest (npr. parkirišče na S delu območja);
    - Ureditev parkirišč mora biti usklajena in smiselno povezana s projektom, ki se odvija na Trgu Evrope kot investicija MONG, zato je smiselno uporabiti, poleg površin pred postajnim poslopjem, tudi ostala razpoložljiva področja v okviru lastništva JŽI;
    - Projektant naj v okviru območja železniške postaje predvidi poleg zgoraj navedenih parkirišč tudi ureditev parkirnih mest za kratkotrajno ustavljanje, taxi službo, kakor tudi površine za mestni JPP.

*CGP-Celostna grafična podoba SŽ*

* + - Informacijske oznake in opremo peronov je potrebno projektirati skladno s TSI, v skladu z zahtevami Pravilnika o opremljenosti železniških postaj in postajališč;
    - Grafične rešitve (označitve tirov, dostopov, pikogrami, vozni redi…) morajo biti skladne tudi s Celostno grafično podobo SŽ-II (CGP). V fazi idejne zasnove je potrebno te elemente predvideti opisno in stroškovno. Izvajajo se v celotnem obsegu, ne glede na izvedbo digitalnih sistemov za obveščanje potnikov.

*Okolje*

* + - Projektant naj za območje železniške postaje Nova Gorica preuči in obdela preobremenjena območja zaradi vpliva hrupa železniškega prometa in hrupa prometa po cestah ter poda predlog za izvedbo ustreznih protihrupnih ukrepov za omejitev širjenja hrupa v okolico in izvedbo protihrupnih ukrepov na morebitnih preobremenjenih bližnjih stanovanjskih stavbah upoštevajoč stopnjo območja hrupa, kot je predvideno z veljavnim OPN-jem. Za ustrezne rešitve varovanja pred hrupom je v nadaljnjih fazah obdelave projekta potrebno izdelati Študijo hrupa zaradi železniškega prometa;
    - Z vidika vplivov na okolje je potrebno izdelati analizo stanja železniške infrastrukture za postajno območje Nova Gorica (ta del se povzame po izdelanih strokovnih podlagah - v kolikor se tičejo okolja) in se v njemu opiše dejansko stanje oz. evidentirane probleme, opis in prikaz obravnavanih ukrepov. Evidentiranje okoljskih omejitev zajema pridobitev vseh razpoložljivih podatkov iz obstoječih katastrov in zbirk podatkov o stanju okolja in mora obsegati analizo najmanj po naslednjih segmentih:
* narava (Natura 2000, ekološko pomembna območja (EPO), zavarovana območja, območja predlagana za zavarovanje, naravne vrednote, pričakovane naravne vrednote),
* vode (vodovarstvena območja, poplavna območja, prečkanja površinskih vod),
* kulturna dediščina (območja in objekti kulturne dediščine).

Za izbrano varianto se izdela problemska karta (prostorske in okoljske omejitve), ki služi kot usmeritev projektantu za načrtovanje. Uporabijo se obstoječi in javno dostopni podatki.

V nadaljnjih fazah projektiranja je potrebno okoljsko problematiko ustrezno reševati in morebitne ukrepe vključiti v projektne rešitve. (npr. izvedba aktivnih in pasivnih protihrupnih ukrepov, upoštevanje morebitnih poplavnih območij, upoštevanje pogojev pri obnovi objektov, ki so zaščiteni kot kulturna dediščina...).

*Območje javne železniške infrastrukture (JŽI)*

* + - Projektant nadgradnjo železniške postaje Nova Gorica predvidi znotraj zemljišč JŽI, razen kjer bo potrebno zaradi navezav posegati izven zemljišč JŽI. Posledično naj se v projektni dokumentaciji prikažeta dva sklopa, posegi znotraj in izven zemljišč JŽI. Za zemljišča izven JŽI je potrebno izdelati seznam zemljišč z vsemi potrebnimi podatki – katastrski elaborat (št. parcele, k.o. parcele, površina predvidenega odkupa, priimek, ime in naslov lastnika, zemljiškoknjižni izpisek, šifra dejanske rabe, boniteta, skupna površina parcele (v ha, a, m2), itd.) in določiti tudi ocenjeno vrednost nepremičnin za odkup;
    - Predvidoma se projekt izvaja po postopku vzdrževalna del v javno korist (VDJK). V kolikor gre za posege izven JŽI ali gre za posege, ki presegajo VDJK, mora projektant na to opozoriti naročnika. da le-ta takoj pristopi k reševanju problematike.

# IZVENNIVOJSKI DOSTOP NA PERONE IN UREDITEV PERONOV ZA POTNIKE

## Opis obstoječega stanja

Ker je železniška infrastruktura postaje Nova Gorica tehnološko neustrezna in je z leti postala nefunkcionalna za uporabnike železniških storitev in je dostopnost za potnike na peronsko infrastrukturo neustrezna, je to območje za potrebe sodobnega odvijanja prometa potrebno nadgraditi, kar bo omogočalo tudi doseganje standardov tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI).

## Opis predvidenega novega stanja izvennivojskega prehoda

Glede na obstoječe stanje, skladno s katerim potniki na treh mestih nivojsko dostopajo do otočnega perona, je potrebno predvideti izvennivojski dostop na perone za potnike. Glede na lokacijo železniškega območja, ki ločuje vzhodno in zahodno območje Nove Gorice, je na pobudo MONG z izvennivojskim nadhodom predlagana povezava obeh območji mesta in s tem dostop na postajno območje z V in Z dela mesta. Na podlagi mnenja strokovnjakov je bolj primerna povezava z gradnjo podhoda.

V izvedbenem projektu SŽ-projektivnega podjetja iz leta 2011 (poglavje 1.8, 5. točka tega dokumenta) je bil predviden nivojski dostop na nivoju -1, ki je bil mikrolokacijsko usklajen z MONG in ga je bilo mogoče v nadaljnji fazi podaljšati tudi proti V delu mesta. Lokacija podhoda je bila predvidena na sežanski J strani postajnega poslopja železniške postaje Nova Gorica.

Kasnejša natečajna rešitev, ki je bila izpeljana pod okriljem MONG (navedena v poglavji 1.8, 4. točka), pa je predvidela mikrolokacijo nadhoda na jeseniški S strani postajnega poslopja, predvsem pa je kot bolj optimalno rešitev predvidela nadhod in ne podhod.

**Glede na zgornja izhodišča se še enkrat preveri povezovalni izvennivojski prehod kot podhod ali nadhod, na najbolj optimalni lokaciji glede na vlogo mestne povezave kot na lokaciji, kjer bo prehod najbolj primeren glede na izbrano in potrjeno tirno situacijo.**

## Zahteve za projektiranje novega stanja

Pri izdelavi projektnih rešitev za objekt izvennivojskega dostopa do peronov za potnike in za mestni prehod V-Z je potrebno upoštevati poleg vseh splošnih zahtev te projektne naloge še naslednje:

* Nadgradnjo infrastrukture na železniški postaji Nova Gorica, če se omejimo na izvennivojski dostop na peronsko infrastrukturo na postaji Nova Gorica, je potrebno izvesti zaradi zagotavljanja standardov za potnike, ki jih predpisujejo tehnične specifikacije za interoperabilnost železniškega sistema Evropske unije predvsem za podsistem »infrastruktura« (TSI INF), kot tudi tehnične specifikacije v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Evropske unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe (TSI PRM);
* Mikrolokacija izvennivojskega objekta mora biti izbrana tako, da je glede vseh parametrov usklajena s predvideno tirno situacijo že v fazi IZP in da je možna navezava na perone;
* Uskladiti je potrebno projektne rešitve izvennivojskega(ih) dostopa(ov) na perone z ureditvijo tirov in tirnih naprav, s projektnimi rešitvami ureditve peronske infrastrukture (tiri - niveleta in smer, nadstreški, ipd.), v skladu z zahtevami tehničnih specifikacij za interoperabilnost za podsisteme železniškega sistema v Evropski uniji;
* Glede na izhodišča za pripravo variant tirne sheme, v tem trenutku ni mogoče določiti dolžine nadhoda. V kolikor se skupina ranžirnih tirov na V delu v celoti ali delno ukine, bo lahko dolžina tega objekta krajša in bo dostop na V delu na drugi mikrolokaciji. Iz navedenega razloga morajo vse variante tirov in tirni naprav v fazi idejne zasnove upoštevati tudi variante nadhoda in njegove umestitve v prostor;
* **Ne glede na faze izvedbe izbrane variante, mora biti prehod izveden v celotni predvideni dolžini že v prvi fazi, ne glede na fazno izvedbo tirne sheme;**
* Projektne rešitve morajo upoštevati funkcionalno povezavo novega objekta tudi z obstoječim postajnim poslopjem in dejstvo, da je ta objekt spomeniško zaščiten in je potrebno za posege v postajno poslopje ali v bližini le-tega pridobiti soglasje pristojne službe spomeniškega varstva (kulturnovarstvene pogoje);
* Mikrolokacija prehoda mora biti skladna z veljavnimi prostorskimi akti oziroma mora biti usklajena z morebitnimi spremembami in dopolnitvami obstoječih prostorskih aktov. V kolikor bo rešitev bistveno odstopala od veljavnih prostorskih parametrov, je potrebno s predstavniki MONG dogovoriti potek nadaljnjih postopkov za dopolnitev veljavnega OPN;
* Posebno pozornost je potrebno posvetiti konstrukcijskim podporam nadhoda. Projektant mora nadhod projektirati tako, da morebitne konstrukcijske podpore nadhoda predvidi na bodočih peronih, pri tem pa upošteva funkcionalnost perona(ov) in zahteve TSI;
* V kolikor so potrebne podpore tudi izven območja peronov, jih je potrebno umestiti tako, da je lokacija usklajena s potekom tirov in da tudi v bodoče dopušča možnost sprememb in deviacij tirov, skupaj z dograditvijo vozne mreže;
* V vseh umestitvah podporne konstrukcije je potrebno zagotoviti zadostne odmike od osi tirov in tirnih naprav ter od lokacij vertikalnih komunikacij;
* Postaja ni elektrificirana, vendar je v nadaljnjih projektih nadgradnje proge št. 70 predvidena za elektrifikacijo, zato je v gabaritu (spodnji rob) potrebno upoštevati minimalni odmik od GRT (gornji rob tirnice) zaradi kasnejše izvedbe vozne mreže (pri čemer se naj predvidi odmik za 25 kV/50 Hz sistem);
* V kolikor bo predvidena konstrukcija jeklena, je potrebno za celoten objekt predvideti zaščito pred blodečimi tokovi (SIST 50-122-2) na podlagi ustreznega elaborata, tudi za druge tipe konstrukcije je potrebno predvideti ozemljitve;
* Konstrukcija objekta mora biti zasnovana tako, da je možno objekt graditi pod prometom in fazno pod pogojem, da se izvede v dveh delih in posledično obratuje samo V ali Z del postaje v času izvajanja faz;
* Nov objekt izvennivojskega dostopa na peronsko infrastrukturo bo poleg primarne funkcije, ki jo bo imel – omogočanje izvennivojskih dostopov potnikov na perone - omogočal povezavo za pešce in kolesarje med V in Z delom mesta in predstavlja tudi mestno povezavo in je kot javni prostor del mesta;
* Nadhod predstavlja povezavo nad tiri, zato v objektu niso predvideni nikakršni dodatni programi za potnike ali pešce in kolesarje;
* Pri iskanju projektnih rešitev v zvezi z objektom izvennivojskega dostopa na perone mora izvajalec delovati kot »dober gospodar«;
* Izvedba peronov in lokacija le teh »sledi« predvideni prometni tehnologiji in končni tirni situaciji. Dimenzije peronov morajo biti zadostne za izvedbo vertikalnih komunikacij za dostop na perone, zadostni odmiki morajo biti zagotovljeni tudi za dostopa na V in Z delu postajnega območja;
* Vsi peroni za potnike morajo biti prekriti s peronsko streho in opremljeni z ustrezno peronsko opremo;
* Predvidene maksimalne dolžine peronov izhajajo iz dolžin, ki jih omogoča tirna situacija, vendar najmanj toliko, da ustrezajo zahtevam parametra zmogljivosti za potniški promet v skladu s tehnično specifikacijo za podsistem infrastruktura upoštevajoč parametre za progo št. 70;
* Nadhod mora biti v zasnovi lahka, predvidoma jeklena konstrukcija, pokrita[[1]](#footnote-1) in z vseh strani transparentno zaprta zaradi varnosti prehoda nad tiri. V pripravi variant mora projektant pripraviti vsaj toliko variant objekta kot je zahtevanih variant tirov in tirnih naprav v fazi IZP;
* Objekt kot tak mora biti zasnovan kot konstrukcijska celota in tehnološka celota oblikovno usklajen z mikro-območjem ob dejstvu, da je objekt železniške postaje spomeniško zaščiten;
* Vsi objekti: izvennivojski prehod in peronski nadstreški kot tudi vertikalne komunikacije morajo biti oblikovno usklajeni;
* Smiselno je, da se na izvennivojskem prehodu loči površina (vsaj vizualno -vsaka komunikacija na svoji strani prehoda) za potnike za dostop na perone in za prehod za pešce ter za kolesarje za prehod V-Z, tako, da se poti potnikov in pešcev ter kolesarjev ne mešajo;
* Vse vertikalne komunikacije je potrebno opremiti na vsakem vhodu z dvigalom ustreznih dimenzij in stopniščem v skladu s TSI skladno z zahtevami za funkcionalno ovirane osebe. Vsi odmiki vertikalnih komunikacij morajo biti skladni s TSI in usklajeni z načrtom tirov in tirnih naprav;
* Predvidena mora biti rešitev, ki je čimbolj enostavna in omogoča vzdrževanje, tako da je čim več vzdrževalnih del možno opraviti tudi pod prometom, torej tudi v času med obratovanjem proge.

*Fasada novega objekta*

V končnem stanju morajo biti rešitve zunanjih površin izbrane tako, da so v skladu z izhodišči veljavnega prostorskega akta hkrati pa morajo biti upoštevane naslednje zahteve:

* V času izvajanja del mora biti sistem izvedbe zunanje obloge-opne-fasade tak, da ga je mogoče izvajati pod prometom, lahko fazno pod pogojem, da se izvede v dveh delih in posledično obratuje samo V ali Z del postaje v času izvajanja faz. Navedeno mora biti predvideno v Elaboratu izvajanja del, ki je sestavni del projektne dokumentacije IzN;
* Fasadni sistem mora biti tak, da ga je mogoče vzdrževati (menjava ali obnova ter morebitno čiščenje steklenih ali drugih fasadnih površin in oblog) pod režimom neprekinjenega odvijanja prometa ob upoštevanju končnega elektrificiranega stanja proge;
* Na vseh površinah, kjer obstaja možnost grafitiranja, se predvidi antigrafitne premaze;
* Fasadni ovoj mora biti skladen z veljavno zakonodajo s področja energije in hrupa, izvedba mora bita taka, da kljub zaprtim in hkrati zunanjim površinam ne pride do pregrevanja v nadhodu;

*Tehnologija izvajanja del*

* V projektu za izvedbo (IzN) je potrebno natančno določiti tehnologijo izvajanja del celotnega objekta - fazo temeljenja in fazo prve podporne plošče (predvidoma v dveh fazah), ki mora biti v detajlih usklajena s projektom tirov in tirnih naprav. V elaboratu Tehnologije izvajanja del morajo biti določene faze izvajanja tirov ter posledično definirana tehnologija odvijanja železniškega prometa. Rešitve morajo biti take, da v čim manjši meri vplivajo na odvijanje prometa kot tudi na posledične zamude;
* V tehnologiji izvajanja del objekta je potrebno upoštevati sledeče:
* izvedba začasnih podpor, v kolikor so, mora biti izvedena tako, da v prečni smeri zaseda čim manj prostora in s tem manj tirov,
* določena mora biti vsa mehanizacija, dimenzije le-te in višina v takem obsegu, da lahko projektant tirnih naprav natančno definira katere tirne naprave je poleg tirov potrebno začasno ali stalno premestiti,
* potrebno je natančno definirati dolžino posameznih faz del in na podlagi tega izdelati natančno časovnico izvedbe del;
* Objekt predstavlja mestno povezavo in kot tak javni prostor ter dostop za potnike na perone, zato je potrebno predvideti ustrezne grafične informacijske oznake, ki vodijo od vstopa na nadhod ali podhod preko njega in do peronov. Predvideti je potrebno tudi minimalno urbano opremo (npr. koše), kar je potrebno projektirati skladno s TSI, v skladu z zahtevami Pravilnika o opremljenosti železniških postaj in postajališč in Celostno grafično podobo SŽ;
* V okviru projekta je potrebno izdelati projekt zunanje razsvetljave stopnišča in dostopov do peronov. Projekt zunanje razsvetljave stopnišča in dostopov do peronov mora upoštevati Pravilnik o opremljenosti železniških postaj in postajališč;
* Vse sisteme peronov je potrebno smiselno uskladiti tudi s sistemi na nadhodu ali podhodu: predvideti sistem za zvočno obveščanje potnikov, proučiti uvedbo digitalnih prikazovalnikov. Hkrati se prouči možnost in smiselnost namestitev tudi drugih sistemov, kot so video-nadzorni sistem, urni sistem, sistem za prodajo kart. Sistemi se smiselno predvidijo za celotno postajno območje vključno s postajnim poslopjem železniške postaje in morajo biti med seboj povezani;
* **Glede na to, da navedeni objekt služi kot dostop za potnike in kot mestna povezava in s tem hkrati tudi javni prostor, je potrebno v medsebojnem sodelovanju s predstavniki naročnika in predstavniki MONG doseči medsebojni dogovor o morebitnem medsebojnem investitorstvu, predvsem pa tudi o režimu vzdrževanja in režimu prehoda v času obratovanja prehoda.**

# OBSTOJEČI OBJEKT ŽELEZNIŠKE POSTAJE NOVA GORICA

## Opis obstoječega stanja

Postajno poslopje se nahaja na desni strani regionalne proge št. 70 Jesenice–Sežana v km 89+055,78 in v skladu z merili Pravilnika o opremljenosti železniških postaj in postajališč in programom omrežja spada v II. kategorijo.

Železniška postaja je ena redkih starejših zgradb Nove Gorice, ki je bila kot novo mesto postavljeno šele po drugi svetovni vojni. Postaja je ostala ob razmejitvi med Italijo in Jugoslavijo, ki je na nekaterih delih tekla ob železniški progi in stoji na zahodnem delu mestnega središča, tik ob meji z Italijo.

Razsežno vzdolžno postajno poslopje z osrednjim rizalitom je bilo zgrajeno leta 1906 v secesijskem slogu. Poleti 1906 je bila slovesna otvoritev nove, vzporedne železniške proge, ki je imperij povezovala s Trstom. Služila je kot strateška postojanka na železniški povezavi Dunaj–Trst, ki je bila strateška pot cesarstva ob novi meji z Italijo.

Takratno postajno poslopje železniške postaje Gorica je bila v tistem času največja in najlepša na Slovenskem. Med prvo svetovno vojno je od postaje ostala zgolj lupina. Železnica je z razmejitvijo med tri države izgubila svoj pomen. Kljub temu so postajo Italijani obnovili.

Kasneje, po določitvi meje med Italijo in socialistično Jugoslavijo, je bila postaja še bolj odrezana od starega mestnega jedra, ker je pripadla Jugoslaviji, mesto Gorica pa Italiji, in se je ves čas ohranila brez večjih predelav.

Razmeroma veliko postajno poslopje zaradi obmejne lege in zapletenih političnih razmer na tem območju po izgradnji ni nikdar v celoti zaživelo. Kljub temu, da je železnica v tem prostoru kasneje postopoma izgubljala svojo strateško vlogo, pa mogočna stavba, vsaj v delnem obsegu še danes služi svojemu namenu.

**Postajno poslopje je zaradi svoje zgodovine in objekta samega spomeniško zaščiten pod oznako EŠD: 488 (globalni ID:SI\_IPCHS\_KDG\_1829).**

Glede na to, da je navedena proga od nastanka do danes izgubljala na pomenu, je bil tudi objekt zaradi manj pomembne lokacije navedene proge kot tudi zaradi velikosti objekta samega, relativno malo vzdrževan, vendar stanje ni problematično. Postajno poslopje je v osrednjem delu v gabaritu P+2, glavno podstrešje in podstrešji S in J trakta so neizkoriščeni. Pritlična S in J trakt sta v uporabi. Za dostope v višje etaže so v uporabi štiri vertikalna dvoramna stopnišča.

Zaradi dotrajanosti je bila v zadnjih 10 letih zamenjana celotna dotrajana strešna kritina, zamenjano je bilo vse leseno stavbno pohištvo celotnega objekta s prav tako lesenimi okni in vrati v sodobnejši termopan izvedbi.

Fasada je bila obnovljena v okviru proslave vstopa Republike Slovenije v EU leta 2004 in sicer z vsemi prvotnimi likovnimi elementi. Notranjost stavbe se ni obnavljala, zato je potrebna celovite prenove, predvsem obnove in posodobitve vseh sistemov inštalacij.

Stavba ima greznice in ni priključena na javno kanalizacijsko, saj javno kanalizacijsko omrežje na tem območju ni zgrajeno. Stavba nima enotno urejenega ogrevanja in hlajenja.

Ogrevanje ni centralno, ker je bilo prvotno izvedeno kot ogrevanje na trda goriva po posameznih prostorih. Postopno je vsak uporabnik problematiko ogrevanja reševal po svoje: elektrika, etažno ogrevanje, itd. Ogrevanje se tako v glavnem izvaja z električnimi pečmi, delno s klima napravami ter izjemoma s trdimi gorivi (najemniki stanovanj).

Električne in vodovodne inštalacije, kakor tudi ostale hišne inštalacije so dotrajane in potrebne obnove.

Glede na to, da so vse inštalacije (elektrika, vodovod, kanalizacija in ogrevanje) v objektu neobnovljene od nastanka objekta, so le-te potrebne celovite obnove.

Na cestni strani ob postajnem poslopju so urejena parkirišča v asfaltni izvedbi, postaja je na S strani opremljena z novim sklopom kolesarnic. Potniki dostopajo do otočnega perona po treh nivojskih dostopih preko tira št. 1, kar ni skladno z zahtevami po interoperabilnosti. Dostop za intervencijo je na S strani postaje. Višina in širina obstoječih peronov ni v skladu s predpisi.

Postajno poslopje na cestni strani meji na Trg Evrope, ki je skupni trg dveh držav in kot tak ponuja široke možnosti za izrabo prostora.

*Trenutna zasedenost prostorov postajnega poslopja*

Po pregledu obstoječega stanja postajnega poslopja je ugotovljeno, da je objekt velik in samo v posameznih delih namenjen potrebam železniškega sektorja. Del pritličja in del nadstropja sta namenjena železniškim poslovnim prostorom. Del pritličja je namenjen prostorom za potnike. Skozi osrednji del pritličja potniki dostopajo na peronsko stran, ki je v celotni dolžini objekta prekrita s peronsko streho. V zgornjih etažah so stanovanja ali prostori v najemu in niso primerna vsebina za mikrolokacijo in namen objekta.

V nadaljevanju je prikaz obstoječega programa po posameznih etažah.

KLET

Podkleten je samo glavni osrednji del objekta. Klet je obokana in slabo vzdrževana, sicer pa kljub navedenemu nudi možnost izrabe z novimi programskimi vsebinami.

Dva skrajna S in J prostora sta v uporabi kot arhiv SŽ-Infrastruktura (upravljavca JŽI) in arhiv SŽ-TVD službe. Dva prostora sta v najemu glasbenih skupin za potrebe priprav na nastope, ostali prostori služijo kot kleti stanovalcev, ki imajo stanovanja v najemu v drugem nadstropju.

Vsem najemnikom se najemna pogodba lahko odpove. V objektu (lahko tudi v kateri drugi etaži) je potrebno predvideti dva arhivska prostora v velikosti cca 30 m2. Ostala površina je lahko na razpolago zunanjim javnim programom.

PRITLIČJE

Pritličje objekta je najbolj bogato obdelano in v celoti zasedeno. Prostore zasedajo pretežno službe Slovenskih železnic, nekaj prostorov je v najemu, osrednji del pa je namenjen javni uporabi za potrebe potnikov.

* + - prostori za potnike: potniška blagajna, čakalnica, sanitarije za potnike, prostor za čistila, vestibul kot prehod s cestne stani na perone;
    - službeni prostori:

prostori za potrebe vodenja prometa (prometni urad s pripadajočimi prostori, tehnični prostori SVTK),

prostori upravljavca (pisarne in delavnice SVTK, vodja postaje in zaposleni vodenja prometa), prostori za čistilce postajnega območja,

prostori prevoznikov iz skupine SŽ Potniški promet (prostori za vlakospremno osebje SŽ-PP),

prostori za premikače SŽ-TP,

prostori vozovnih preglednikov in prostori strojevodij SŽ-VIT in TVD,

prostori italijanskih železnic,

* + - prostori zunanjih najemnikov (gostinski lokal, goriški muzej, prostori turistične agencije in prostori za izposojo koles).

Javni program za potnike ostane v osrednjem prostoru, službe Slovenskih železnic je prav tako potrebno obdržati in namestiti v pritličju-lahko na drugih mikrolokacijah. Glede na obseg službenih aktivnosti, ki se bodo na lokaciji obdržale po nadgradnji območja, je možno, da se bodo potrebe posameznih služb zmanjšale. Obstoječe najemne pogodbe za zunanje programe se odpove. V primeru, ko so lahko prostori primerni tudi v novem programskem konceptu, se jih namesti v prenovljene prostore po obnovi objekta.

PRVO NADSTROPJE

V prvem nadstropju prostore S dela zaseda služba upravljavca JŽI (SŽ-Infrastruktura) za vzdrževanje s svojimi pisarniškimi prostori (pisarne SGD Postojna in ostalih posameznikov iz skupine SŽ ter šolska soba službe Vodenje prometa).

Celoten J trakt je oddan v najem manjšim pravnim subjektom s pisarniškimi vsebinami. Navedene najemne pogodbe je možno odpovedati, medtem ko mora v objektu služba SŽ-Pisarna SGD postaje ostati.

DRUGO NADSTROPJE

V tej etaži se v celoti nahajajo stanovanja, ki jih upravljavec oddaja v najem. Najemojemalcem se sicer najemna pogodba lahko odpove, vendar jih je pred tem potrebno ponuditi nadomestno lokacijo kot možnost novega najema, kar je lahko postopek, ki je dolgotrajen. Vsekakor stanovanja za navedeni objekt niso primerna.

PODSTREŠJA

Izraba vseh treh podstrešij je možna. Na razpolago sta podstrešji v drugem nadstropju S in J trakta objekta in glavno podstrešje osrednje stavbe v tretji etaži. Konstrukcija je leseno trapezno vešalo s povezniki. Ker je naklon strehe dovolj strm, je uporaba vseh treh delov možna in smiselna in bo tudi predmet novega stanja objekta.

Grafični pregled obstoječega stanja zasedenosti prostorov postajnega poslopja Nova Gorica je prikazan v **Prilogi B**, ki je sestavni del tega dokumenta.

V **Prilogi A** tega dokumenta je v tabeli seznam obstoječega stanja prostorov objekta po posameznih službah in družbah Slovenskih železnic. Prostore je potrebno umestiti v program nove razporeditve prenovljenega postajnega poslopja. Glede na končno stanje aktivnosti na celotnem postajnem območju (koliko ranžirnih tirov, če sploh, bo ostalo na postaji) bo tudi določeno končno število zaposlenih po posameznih družbah. Prostori, ki so namenjeni izvršilnim dejavnostim, bi morali biti prioritetno umeščeni v pritlično etažo, neizvršne službe, ki opravljajo pisarniško dejavnost, so lahko nameščene v prvem nadstropju. Skupne prostore (WC, čajne kuhinje…) se lahko smiselno združuje. Aktivnosti Potniškega prometa in prostori za potnike morajo biti v pritličju in prednostno nameščeni ob osrednjem prehodnem delu postaje.

## Opis predvidenega novega stanja postajnega poslopja

Glede na opis obstoječega stanja objekta je mogoče zaključiti, da je objekt prevelik za potrebe služb železniškega sektorja. Glede na dejstvo, da sta sosednji Gorici za leto 2025 pridobili naziv evropske prestolnice kulture in, da je postajno poslopje locirano ob Trgu Evrope, ki je v bistvu trg dveh držav, ki bo ob tej priliki tudi predmet ureditve, je MONG podala pobudo za programsko revitalizacijo postajnega poslopja.

Glede na velikost objekta, se v objekt vgradijo vsebine, ki se povezujejo z aktivnostmi na Trgu Evrope in se z dodatnimi zanimivimi javnimi programi povezujejo tudi z ostalim delom mesta. Iz navedenega razloga je predvidena tudi izvennivojska povezava (nadhod) nad tirnim območjem, ki je tudi predmet tega projekta.

V **prilogi A** je spisek vseh obstoječih služb železniškega sektorja, ki morajo z manjšimi odstopanji (kar je razvidno v Prilogi A, ki prikazuje tudi nove potrebe služb upoštevajoč današnje obveznosti teh služb) v objektu tudi ostati. Predvidoma morajo biti službe SŽ locirane v pritličju na skrajni S in skrajni J del pritličja, osrednji del pa mora biti na razpolago javnemu programu za potnike, kar je v domeni železniškega dela (služba Potniški promet), možen pa je tudi zunanji javni program, ki posredno ali neposredno predstavlja podporo ponudbi za potnike. V prvem nadstropju lahko na S delu služba SŽ-Infrastruktura ostane, J del nadstropja kot tudi drugo nadstropje v celoti pa je na razpolago za umestitev novih javnih vsebin in programov. Prav tako se izrabijo vsi podstrešni deli objekta. Vse izvršilne službe morajo tako ostati v pritličju, službe s pisarniško dejavnostjo so lahko tudi v prvem nadstropju.

Projektant mora pripraviti novo programsko razporeditev vsebin v programski zasnovi novega stanja, ki jih morajo potrditi naročnik oz. lastnik ter upravljavec vključno s predstavnikom MONG, ki je sodelujoči akter v navedenem projektu.

Nova programska zasnova mora biti obdelana variantno (predvidoma 2 varianti) glede na obseg posega v obstoječi objekt in konstrukcijo. Možen je poseg, ki v čim večji meri obdrži rastre obstoječih prostorov ali drug koncept, ki prostore bolj odpira in medsebojno povezuje (bolj in manj obsežen poseg). Navedeni varianti je potrebno prilagoditi izhodiščem spomeniškega varstva, ki jih je potrebno pridobiti že v začetni fazi priprave idejne zasnove, kot tudi stanju obstoječe konstrukcije postajnega poslopja. **Potrebno je izdelati statično presojo konstrukcije obstoječega postajnega poslopja.** Poseg je potrebno za odločitev o izbrani varianti tudi ovrednotiti z oceno stroškov pričakovanih posegov.

Razporeditev poslovnih prostorov železniškega dela, ki v objektu ostane, morajo potrditi vsi deležniki, vse službe in družbe, ki prostore zasedajo. Potrditve običajno potekajo preko upravljavca z izpeljavo usklajevalnih sestankov za potrditev že v fazi izdelave idejne zasnove.

Postajno poslopje vključno s peronskim delom na tirni strani je spomeniško zaščiten in se ga obravnava kot celoto, kar pomeni, da je potrebno stalno sodelovanje projektanta in naročnika s pristojnim Zavodom za spomeniško varstvo. Smiselno je, da projektant že pred pričetkom izdelave idejne zasnove pridobi kulturnovarstvene pogoje.

Pri umestitvi novih vsebin bodo predvidoma posegi v postajno poslopje obsežni, glede na to, da je potrebno v celoti obnoviti vse obstoječe inštalacije (vodovod, kanalizacijo, elektriko ter ogrevanje, TK) ter zagotoviti sodobne povezave (parapetni kanali z računalniško mrežo, WI-FI…).

Javni program mora biti dostopen vsem, tudi invalidom in funkcionalno oviranim osebam, zato je potrebno izvesti dvigala ob obstoječih dvoramnih komunikacijah, kar je potrebno predhodno uskladiti s predstavniki ZVKDS. Predvidoma se vgradi dve dvigali ob dve glavni osrednji stopnišči (oziroma skladno s potrebami glede na predvideno število uporabnikov), kjer je objekt najvišji tako, da so strojnice »skrite« v gabaritu postajnega poslopja.

**Projektant mora po izdelani statični presoji in po potrditvi programa prostorov in končne variante idejne zasnove pridobiti projektne pogoje na rešitev in ugotoviti ali je za poseg potrebno pridobiti gradbeno dovoljenje.**

## Zahteve za projektiranje novega stanja postajnega poslopja

Pri izdelavi projektnih rešitev za postajno poslopje je potrebno upoštevati, poleg vseh splošnih zahtev te projektne naloge, še izhodišča v nadaljevanju.

* + - Pred pričetkom mora projektant izdelati natančen posnetek obstoječega stanja postajnega poslopja s preveritvijo zasedenosti prostorov in s pregledom stanja inštalacij, strehe in odvodnjavanja, stavbnega pohištva…
    - **Konstrukcija obstoječega postajnega poslopja** - Pred kakršnimi koli odločitvami o posegih je potrebno objekt vizualno pregledati in izdelati statično presojo objekta;
    - Glede na konstrukcijsko stanje objekta se predvidi večje ali manjše posege v konstrukcijo, lahko se bolj ali manj povezuje in odpira prostore bodočega javnega programa. Poseg v konstrukcijo bo nujno potreben tudi zaradi umestitve novih dvigal ob vsaj dve glavni stopnišči osrednjega dela.
    - Vsi posegi javnega programa objekta morajo biti prilagojeni uporabi funkcionalno oviranim in invalidnim osebam.
    - Pri izdelavi programske zasnove javnega in internega železniškega programa in posledično tlorisne razporeditve prostorov je potrebno predvideti **vsaj dve varianti** in jih stroškovno oceniti.
    - Vsi posegi v obstoječ objekt vključno z oblikovanjem fasade objekta morajo biti usklajeni in potrjeni s strani ZVKDS že v fazi izdelave idejne zasnove.
    - Za novo programsko zasedbo objekta se v idejni zasnovi variantno obdela:
    - natančne vsebine za interni SŽ program po posameznih prostorih,
    - obseg predelav zaradi selitev posameznih služb,
    - obseg potrebne predelave zunanjosti in notranjosti ter konstrukcije objekta zaradi SŽ,
    - ocena stroškov (vključujoč oceno stroška za ureditve obstoječih in novih inštalacij objekta, ureditev fekalne kanalizacije) z odločitvijo o obvezi pridobivanja gradbenega dovoljenja
    - **Obdelava notranjosti** - V postajnem poslopju se pojavljajo vsebinsko različni sklopi prostorov, ki glede na namen in končnega uporabnika predstavljajo različne nivoje obdelave, različno vrsto inštalacij in opreme, različne termine uporabe ter hkrati zahtevajo upoštevanje različne vrste zakonodaje in regulative.

Projektant naj upošteva tri vsebinske sklope za prostore, k pomenijo tri različne nivoje obdelave:

1. **Javni prostori- za potnike in prostori javnega programa**

To so vsi prostori, ki so odprti za javnost in so namenjeni potnikom za železniški potniški promet (npr. postajni vestibul, čakalnica…). Hkrati je to tudi izvennivojski prehod, ki je namenjen potnikom in mestni povezavi V-Z, vse javne sanitarije in vse vertikalne komunikacije z dvigali in stopnicami.

Vse rešitve morajo biti v skladu s TSI – Infrastruktura s poudarkom na rešitvah za funkcionalno ovirane osebe.

* Finalne obdelave - vse zahteve in rešitve je potrebno uskladiti z ZVKDS.
* Vse finalne obdelave morajo biti kvalitetne, mehansko odporne in enostavne za vzdrževanje;
* Talne površine morajo biti proti zdrsne (najmanj R9) in mehansko odporne, brez mehanskih ovir. Biti morajo primerne za vzdrževanje in z garancijo najmanj 20 let. Možni materiali so: kamen, terazzo, keramika, visokoodporni talni premazi…;
* Stene morajo biti gladke, primerne za vzdrževanje, lahko tudi obložene in usklajene s celotno barvno paleto prostora;
* Stropi so lahko spuščeni, skladno z rešitvijo notranje arhitekture,. V kolikor se pod stropom nahajajo razvodi inštalacij, morajo biti predvidene revizijske odprtine za vzdrževanje, ki so na lahko dostopni mikrolokaciji.
* Javne sanitarije - Vse finalne obdelave morajo biti kvalitetne (antivandalske izvedbe), mehansko odporne in enostavne za vzdrževanje. Detajli stikov morajo biti gladki, primerni za vzdrževanje.
* Tlaki nadhoda oz. podhoda morajo vsebovati tudi linije talnih oznak skladno z zahtevami veljavne zakonodaje. V enaki obdelavi površin morajo biti tudi površine dvigal in stopnišč. Vsi pomembni elementi v prostoru, ki označujejo spremembo smeri, npr. ročaji, morajo biti opremljeni z napisi v brajici. Vse površine sprememb nivojev morajo biti opremljene s talnimi oznakami in ograjami.

1. **Javni službeni prostori;**

To so vsi prostori, ki so odprti za javnost in so namenjeni potnikom postaje in so hkrati delovna mesta železniškega osebja. To so prostori npr. za prodajo kart, Potniški info center…Vse rešitve morajo biti ravno tako v skladu s TSI –Infrastruktura s poudarkom na rešitvah za funkcionalno ovirane osebe.

* Finalne obdelave morajo biti v enaki kvaliteti kot pri javnih prostorih in oblikovno in barvno usklajene.
* Interne sanitarije - Vse finalne obdelave morajo biti kvalitetne, mehansko odporne in enostavne za vzdrževanje. Detajli stikov morajo biti gladki, primerni za vzdrževanje. Ker gre za interne prostore, je nivo obdelave lahko manj zahteven (npr. vsa sanitarna oprema je normalne izvedbe srednjega cenovnega razreda).

1. **Interni službeni in tehnični prostori**.

To so prostori, ki so namenjeni izključno službam upravljavca in prevoznikom (npr. SŽ-Tovorni promet), so interni službeni prostori in niso dostopni za javnost. Gre za prostore, ki so tudi trenutno delno v pritličju in v nadstropju. Vključeni so tudi tehnični prostori za SVTK. Glede dostopa morajo biti ti službeni prostori železniške postaje dostopni zaposlenim vedno in neodvisno od režima javnega dela objekta. Službeni vhodi so omejeni na dostop samo določenih oseb-varnostni sistem dostopa.

* Prostor namenjen vzdrževalcem D EI Nova Gorica - v sklopu projekta je potrebno zagotoviti ustrezen prostor za vzdrževalce D EI Nova Gorica.
* Finalne obdelave
* Glede na to, da prostori niso javni, je nivo obdelave prirejen temu. Kljub vsemu morajo biti površine trpežne in primerne za vzdrževanje in barvno usklajene. (niso zaželene tekstilne talne obloge).
* V tehničnih prostorih mora biti nivo obdelave prilagojen napravam v prostoru. Pod v tehničnih prostorih mora biti antistatični dvojni pod . Talna obloga mora biti antistatična in kislinsko odporna.
* Skozi tehnične prostore SV in TK naprav ne smejo potekati nikakršne inštalacije (vodovod, hišna kanalizacija, ogrevanje, klimatizacija, …), ki bi imeli v primeru okvar za posledico zamakanje v teh prostorih. V tehničnih prostorih so dopustni le inštalacije za potrebe teh prostorov.

- Interne sanitarije

- Sanitarije in umivalnice ter garderobne prostore se uredi v skladu z veljavnimi predpisi za predvideno število zaposlenih. Upošteva se, da so ti prostori urejeni ločeno za potrebe zaposlenih upravljavca in prevoznikov oziroma ločeno po posameznih službah (moške in ženske).

- Garderobne omarice v garderobah za zaposlene morajo biti kovinske in dvoprekatne za umazano/čisto garderobo.

* + - **Inštalacije objekta** - Glede na starost obstoječih inštalacij je potrebno obnoviti vse inštalacijske sisteme in jih posodobiti in pri tem upoštevati racionalno rabo energije ter prilagoditi novi rabi prostorov.
    - Projektant mora predvideti čim bolj ekonomičen sistem ogrevanja in hlajenja ter prezračevanja (v kolikor je potrebno) stavbe z elementi, ki so enostavni za vzdrževanje.
    - Zahteva za interne tehnične prostore SŽ je, da morajo biti klimatizirani, ostali prostori skladno z veljavno delovno zakonodajo. Sistem kanalov mora upoštevati predpise iz požarne varnosti in zahteve požarne študije.
    - Inštalacije za posamezna delovna mesta je potrebno predvideti v parapetnih kanalih.
    - Sistem energetike (ogrevanje, hlajenje, prezračevanje) in razsvetljave se vodi preko centralnega nadzornega sistema.
    - Obračun energije za ogrevanje/hlajenje mora biti ločeno za javni del - za prostore infrastrukture, za vsak posamezni sklop posameznih služb ter ločeno po posameznih javnih programih.
    - **Elektro inštalacije** – Preveriti je potrebno zadostnost preskrbe z električno energijo (obstoječa trafo postaja) in predvideti rezervno napajanje (Diesel agregat). Objekt transformatorske postaje je potrebno ustrezno gradbeno obdelati, opleskati in zamenjati strešno kritino;
    - Železniški del napajanja je potrebno ločiti od drugih uporabnikov objekta.
    - Načrt splošnih inštalacij mora obravnavati električne inštalacije postajnega poslopja (službeni in javni del). Električne inštalacije morajo biti sprojektirane skladno z zahtevami Pravilnika o zahtevah za nizkonapetostne električne inštalacije in pripadajoče Tehnične smernice, oziroma je potrebno upoštevati standard SIST HD 60364, vse dele.
    - V postajnem poslopju je potrebno v celoti obnoviti dotrajane el. razdelilnike oz. predvideti nove razdelilnike električne energije in ustrezno število ostalih električnih razdelilnikov za razvod električne energije v in izven stavbe. Razdelilniki morajo biti skladni s SIST EN 61439. Omare razdelilnikov morajo biti dimenzij, da bo možna eventualna kasnejša vgraditev dodatnih elementov (20 % prostora). Iz glavnega razdelilnika se napajajo vse naprave in porabniki, našteti v uvodnem odstavku te točke, kot tudi TK in SV naprave. Napajanje SVTK porabnikov in poslovnih prostorov mora biti izvedeno preko ločenih internih odštevalnih števcev električne energije. Odštevalni števec el. energije mora omogočati integracijo z obstoječim SŽ sistemom za daljinsko odčitavanje. Po prostorih je potrebno predvideti ustrezno število enofaznih vtičnic, po potrebi tudi trofazne vtičnice. Elementi se smiselno locirajo.
    - Načrt mora predvideti tudi priključke za porabnike v priročnih kuhinjah (štedilnik, grelnik vode, pralni in pomivalni stroj, hladilniki itd.). Odvisno od načina priprave tople vode mora načrt predvideti tudi inštalacije in regulacijske sisteme v kotlovnici oziroma toplotni postaji.
    - V obravnavanih prostorih je predvideti inštalacije in vtičnice univerzalnega ožičenja, ki bo služilo za povezavo računalniškega omrežja in telefonije. Vtičnice se locirajo glede na lokacijo posameznih delovnih mest. Predvideti je potrebno ustrezno število komunikacijskih vozlišč. Predvideti je kable sistema UTP, kategorije 6, oziroma optične kable. Tako računalniško omrežje, kot telefonijo je potrebno povezati z ŽAT omrežjem.
    - V obravnavanih objektih se predvidijo tudi naprave prezračevanja ter hlajenja in ogrevanja prostorov. Za krmiljenje naprav ogrevanja in prezračevanja se predvidi centralni nadzorni sistem.
    - Predvideti je tudi sistem protivlomne zaščite. Centrale protivlomne zaščite se preko ustrezne komunikacijske linije poveže s službo varovanja.
    - El. inštalacije sanitarij naj se napajajo iz glavnega postajnega razdelilnika, vklop razsvetljave se vrši izključno preko senzorjev gibanja oz. nočnih stikal (vandalizem).
    - Električni inštalacijski sistem se položi podometno, v parapetnih kanalih ali na kabelskih policah v dvojnem stropu. Oprema in njena namestitev se predvidi skladno z notranjo ureditvijo in namestitvijo opreme v prostorih. Razdelilniki morajo izpolnjevati zahteve SIST EN 61439.
    - Preučiti ali je potrebna obnova strelovodne inštalacije postajnega poslopja, skladno z zahtevami standarda SIST EN 62305.
    - Izvesti prenos podatkov sistema NOJP (naprava za obveščanje in javljanje plazov) v Center vodenja SNEV Ljubljana.
    - **Razsvetljava objekta** - Projektant izračuna potrebno število svetilk glede na predpisane vrednosti osvetljenosti ustreznih standardov in Pravilnika o zahtevah za zagotavljanje varnosti in zdravja delavcev na delovnih mestih. Osvetljenost v tehničnih prostorih mora biti izvedena z možnostjo regulacije - linearnega zatemnjevanja.
    - V okviru splošne razsvetljave mora biti izbrana razsvetljava takega sistema vseh prostorov v okviru postajnega poslopja s poudarkom na čim nižji porabi energije in s poudarkom na enostavnem vzdrževanju.
    - Svetilke so lahko v tehničnih prostorih nadometne, v primerih spuščenih stropov vgrajene v strop. Vsi elementi svetil morajo biti dostopni in enostavni za zamenjavo svetil. Predvideti je potrebno tudi namizno razsvetljavo na delovnih mestih.
    - V sanitarijah in zaprtih stopniščih mora biti predviden vklop razsvetljave preko senzorjev z ustreznim časovnim zamikom. V poslovnih internih prostorih (pisarne, tehnični prostor…) je sprejemljiv vklop/izklop preko lokalnih stikal v prostoru.
    - Predvideti je potrebno ustrezno zasilno razsvetljavo in varnostno razsvetljavo.
    - Vse rešitve morajo zagotavljati požarno varnost in upoštevati vse predpise iz požarnega varstva za tovrstne objekte.
    - Predvideti je potrebno brezprekinitveno napajanje vsaj za poslovni del objekta.
    - Splošna razsvetljava mora zagotoviti ustrezno osvetljenost skladno s standardom SIST EN 12464. Za razsvetljavo prostorov je potrebno izbrati ustrezne svetilke, namenjene za vgradnjo v posamezne namenske prostore. Kjer je predviden dvojni strop, se svetilke predvidi v stropu, sicer s pritrditvijo na strop. Razsvetljava se v posameznih prostorih prižiga s stikali, v skupnih prostorih (hodniki, sanitarije itd.) preko senzorskih stikal. Stikala se ne namestijo v prostorih, namenjenih potnikom.
    - V stalno zasedenih službenih prostorih (prometni urad itd.) je potrebno predvideti svetilke z akumulatorsko baterijo (princip zasilne razsvetljave), s kapaciteto za 3 ure gorenja.
    - Svetilke varnostne razsvetljave se morajo predvideti na mestih, kot to predvidi študija požarne varnosti. Predvidijo se svetilke z avtonomnim virom napajanja. Čas delovanja svetilk se določi v študiji požarne varnosti. V objektu se mora skladno z zahtevami študije požarne varnosti namestiti sistem javljanja požara. Predvideti je potrebno adresibilne optične, termodiferencialne in ročne javljalnike požara. Javljalniki so vezani na pripadajoče požarne centrale. Požarne centrale se preko ustrezne komunikacijske linije poveže na centralo službe reševanja.
    - **Zaščite** - V projektu morajo biti upoštevane vse zaščite pred udarom električnega toka v objektu skladno z veljavno zakonodajo.
    - Glede na dejstvo, da je predvidena tudi izvedba elektrifikacije na progi št. 70, je potrebno upoštevati tudi zaščito objekta pred blodečimi tokovi. (SIST 50-122-2).
    - **Zunanjost** - Projekt postajnega poslopja mora biti usklajen z vsemi predvidenimi posegi na tirni strani, usklajen s projektom nadhoda in tudi s projektom na Trgu Evrope. Dostopi morajo biti izvedeni brez arhitektonskih ovir.
    - **Višina peronov** - Višina tlaka obstoječe postaje kot tudi tlaka peronskega nadstreška bo glede na status zaščitenega objekta predvidoma ostala nespremenjena. Tirna slika in preureditev peronov predvideva izvedbo povišanih peronov na višino 55 cm, zato je potrebno predvideti možnost, da se prvi peron ne izvede pred objektom peronske strehe-dolžina perona se lahko skrajša oziroma predvidi tehnična rešitev, ki bo omogočala izvedbo tovrstnega perona ob peronskem nadstrešku.
    - V primeru obnove obstoječe **meteorne kanalizacije** se s strešne površine objekta in peronskega nadstreška spelje čim bolj stran od tirnega območja in mora biti ločena od fekalne kanalizacije.
    - **Informacijski sistem** za potnike kot tudi splošna obvestila ter urbana oprema morajo biti med seboj usklajeni v okviru celotnega železniškega območja skladno s TSI, v skladu z zahtevami Pravilnika o opremljenosti železniških postaj in postajališč in Celostno grafično podobo SŽ.
    - Vse sisteme peronov in nadhoda je potrebno smiselno uskladiti in povezati tudi s sistemi v postajnem poslopju: predvideti sistem za zvočno obveščanje potnikov, proučiti uvedbo digitalnih prikazovalnikov in drugih sistemov kot so sistem za video-nadzorni sistem, urni sistem, sistem za prodajo kart. Sistemi se smiselno predvidijo enotno za celotno postajno območje in morajo biti med seboj povezani.

# ZAHTEVE ZA IZDELAVO PROJEKTOV IZP

## Splošne zahteve za fazi: idejne rešitve in IZP

Za železniško postajo Nova Gorica mora projektant pripraviti s to projektno nalogo predpisane variante idejne rešitve ureditev tirov in tirnih naprav nadgradnje železniške postaje in jih predstaviti naročniku/inženirju in upravljavcu. Glede na vlogo MONG, je zunanji deležnik pri usklajevanju programov in skladnosti s prostorskim rešitvami tudi predstavnik MONG.

V okviru vsake variante idejne rešitve je potrebno priložiti kratek tehnični opis nadgradnje, shematični tirni načrt obstoječega stanja in novega stanja, upoštevanje vsebine in časa izvedbe predvidenih projektov nadgradnje proge št. 70 in izvedbe loka Šempeter[[2]](#footnote-2), pregledno risbo sočasnih vlakovnih voznih poti, terminski plan izvedbe v odvisnosti od zgoraj omenjenih projektov ter ocenjeno vrednost investicije za posamezno varianto. Terminski plan izvedbe in sočasnost izvajanja več projektov na istem odseku proge ter investicijski stroški predstavljajo bistven kriterij za primerjavo variant idejne rešitve ter za odločitev glede nadaljnjih postopkov načrtovanja.

V nadaljevanju projektant poda prednosti in slabosti posamezne variante idejne rešitve in predlaga najboljšo varianto idejne rešitve ter poda obrazložitev za izbor.

Pri projektu nadgradnje postaje Nova Gorica je nujno tudi stalno sodelovanje s predstavniki MONG, ker je projekt s posegi vpet v mestno strukturo, hkrati pa je povezan s projektom, ki se bo izvajal na Trgu Evropa pred postajnim poslopjem do konca leta 2024 kot priprava za leto 2025, ko bosta obe sosednji mesti Gorica nosili naziv Evropska prestolnica kulture. Na navedeni projekt se programsko navezujejo tudi predvidene javne vsebine, ki se bodo vzpostavile v postajnem poslopju.

Naročnik, upravljavec in inženir ob sodelovanju MONG pisno potrdijo izbrano varianto idejne rešitve. Na podlagi potrjene variante idejne rešitve, projektant pristopi k podrobnejšem načrtovanju izbrane variante idejne rešitve, katere obseg je najmanj naslednji:

* tehnični opis projektnih rešitev za vsak posamezni sklop, ki je predmet nadgradnje oz. prilagoditve (zgornji in spodnji ustroj, SVTK, priprava prostora (območje tirov) za polnjenje baterij potniških garnitur, ogrevanje potniških garnitur, polnjenje potniških garnitur z vodo in čiščenje potniških garnitur, EE, upoštevanje bodoče vozne mreže, itd.) vključno z opredelitvijo skladnosti s prostorskim aktom ter z opisom posegov po posameznih obstoječih objektih območja,
* situacija območja s prikazom dostopov, dovozov, parkirišč, intervencijske poti, prostorov za komunalne odpadke ...,
  + gradbena situacija celotnega območja železniške postaje Nova Gorica (obstoječe in novo stanje),
  + elaborat prometne tehnologije,
  + tirna situacija obstoječega in novega stanja,
  + vzdolžni profil v M 1:5.000/500,
  + karakteristični prečni profili v M 1:100,
  + načrt nadhoda nad tiri s prerezi in odmiki od osi tirov ter prikazom podpor oz. načrt podhoda s prerezi;
  + tlorisi postajnega poslopja z obstoječim programom prostorov po posameznih etažah,
  + statična presoja postajnega poslopja,
* prostorska in okoljska analiza (v tekstualni obliki),
* ocena investicijskih stroškov,
* vizualizacija območja železniške postaje Nova Gorica.

Navedena idejna zasnova mora vsebovati vse vsebine, ki so potrebne za pridobitev projektnih pogojev pri pristojnih mnenjedajalcih skladno s Pravilnikom o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov.

*Projekt obstoječega stanja*

* + - Projektant mora projekte pripraviti na **geodetskem načrtu**, zato mora v prvi fazi izdelati geodetski posnetek obstoječega stanja (tirnih naprav, SVTK in EE naprav, komunalne infrastrukture, postajnih objektov, itd.) na celotnem območju železniške postaje Nova Gorica, ki bo predmet nadgradnje. Le ta bo projektantu podlaga za nadaljnje projektiranje. Projektant je dolžan od upravljavca JŽI (SŽ-Infrastruktura d.o.o.) pridobiti podatke o obstoječem stanju obravnavane JŽI na območju železniške postaje Nova Gorica;
    - V kolikor so na območju postaje komunalni vodi drugih upravljavcev, mora projektant pridobiti podatke tudi od teh;
    - Projektant mora v obstoječem stanju pregledati in obdelati vse obstoječe naprave, pomožne stavbe in tehnične objekte, ki se na nahajajo na območju obdelave ne glede na lastništvo objekta; v predlogu novega stanja mora predvideti ali je objekt potrebno zaradi nove tirne situacije odstraniti ali ne, ali ga je potrebno prestaviti na novo lokacijo ali ga je možno/potrebno obnoviti na obstoječi lokaciji (npr. pregledni jašek, tirna tehtnica, garaže, trafo postaja, skladišča tovornega prometa …);
    - Za osnovo lahko projektant izrabi obstoječe stanje v Izvedbenem načrtu (IzN) »Obnova železniške postaje Nova Gorica, 1. faza – Gradnja novega perona z izvennivojskim dostopom na železniški postaji Nova Gorica, projektant: SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana d.d., projektiranje, inženiring, svetovanje (julij 2011), ki ga je potrebno detajlno dopolniti s sedanjim stanjem območja.

*Ocena investicijskih stroškov*

Projektant mora za prikazane variante pripraviti skupno oceno stroškov celotnega posega s poudarkom na razlikah v stroških za posamezne rešitve tirnih naprav. Za izbrano varianto idejne rešitve pa je potrebno izdelati oceno stroškov po naslednjih segmentih:

* + - tiri in tirne naprave z oceno stroškov zaradi posegov v obstoječe funkcije in objekte v območju tirov,
    - priprava prostora (območje tirov) za polnjenje baterij potniških garnitur, ogrevanje potniških garnitur, polnjenje potniških garnitur z vodo in čiščenje potniških garnitur,
    - peronska infrastruktura (pokriti potniški peroni),
    - nadhod oz. podhod,
    - obnova postajnega poslopja z obnovo inštalacij in priključitvijo na kanalizacijsko omrežje,
    - gradbene konstrukcije (nadhod oz. podhod, peroni s peronskim nadstreški, poseg v konstrukcijo obstoječega postajnega poslopja),
    - signalnovarnostne naprave,
    - telekomunikacijske naprave,
    - električne inštalacije in električna oprema (npr. zunanja razsvetljava, razsvetljava nadhoda oz. podhoda, peronov...),
    - vozna mreža in ENP – ocena glede na predvideno rezervacijo prostora in bodočo izvedbo,
    - ureditev zunanjosti postajnega poslopja, parkirišča in kolesarnice,
    - morebitni protihrupni ukrepi,
    - odkup zemljišč izven JŽI.

*Vizualizacija projektne rešitve*

* + - Za izbrano varianto nadgradnje železniške postaje Nova Gorica je potrebno izdelati 3D vizualizacijo s poudarkom umestitve nadhoda oz. podhoda Z-V za prečkanje železniških tirov.

## Usmeritve naročnika za izdelavo projekta

Izvajalec naj pri izdelavi idejnih zasnov (IZP) za nadgradnjo postaje upošteva naslednje **usmeritve**

**naročnika**:

- Projektant je dolžan naročniku pripraviti projektno dokumentacijo na nivoju idejne rešitve - tri variante, ki vključujejo vse vsebine navedene v točki 5.1 s poudarkom na variantah tirne situacije. Za pripravo variant mora izvajalec predhodno izdelati elaborat prometne tehnologije.

- Predlagane rešitve morajo zagotavljati varnost vseh udeležencev v prometu, hkrati pa morajo biti racionalne in ekonomsko upravičene.

- Variante morajo predvideti različne rešitve tirov in tirnih naprav glede na izhodišča v tej projektni nalogi v obsegu prikaza načrtov tirne sheme in tirnih naprav z umestitvijo in rešitvijo izvennivojskega prečkanja z nadhodom oz. podhodom in povezave s postajnim poslopjem.

- Postajno poslopje je potrebno skladno s to projektno nalogo na nivoju idejne rešitve obdelati v vsaj dveh variantah, ki sta stroškovno ovrednoteni. Različne rešitve postajnega poslopja se lahko rešujejo in pregledujejo ločeno, vendar mora biti predlagana varianta za objekt pred potrditvijo skladna z izbrano varianto tirov in tirnih naprav, podhodom oz. nadhodom. Končna varianta se potrjuje v celoti in mora biti stroškovno ocenjena v celoti.

- Po uskladitvi variante z vsemi deležniki in potrditvi ene od variant idejne rešitve, projektant izdela končno idejno zasnovo vseh delov projekta vključno s prenovo postajnega poslopja.

* Idejna zasnova mora biti izdelana v vseh vsebinah za pridobitev projektnih pogojev pristojnih mnenjedajalcev.
* Na podlagi potrjene variante in izdelanega IZP bo moral projektant pridobiti projektne pogoje, ki bodo upoštevani v končnem IZP in v nadaljnjih fazah projektiranja. Posebno pozornost je potrebno posvetiti kulturno-varstvenim pogojem, ker je postajno poslopje spomeniško zaščiteno.
* Predvidoma se bodo tiri in tirne naprave z objektom podhoda ali nadhoda izvajali po postopku VDJK. Za ta postopke je potrebno izdelati izvedbeni načrt (IzN).
* Glede na predvideni upravni postopek za pridobitev gradbenega dovoljenja za postajno poslopje in glede na predviden program, ki bo delno poslovni – železniški, delno pa javni program in bo predvidoma v domeni MONG, bo potrebno doseči ustrezen dogovor o vodenju izvedbe in morebitnem soinvestitorstvu prenove postajnega poslopja. Posledično bo potrebno doseči tudi dogovor o obveznostih lastnika objektov in MONG v času obratovanja objekta kot tudi za podhod oz. nadhod za prečkanje tirov, ker bo delno javni prostor namenjen uporabi meščanov Nove Gorice.
* Pri izdelavi IZP za objekt izvennivojskega dostopa na perone (podhod/nadhod) morata biti projektna dokumentacija za podhod/nadhod in projektna dokumentacija za nadgradnjo železniške infrastrukture usklajeni (npr. dostopi na perone, svetli profil proge, morebitno vpetje vozne mreže v konstrukcijo nadhoda, konstrukcijske podpore nadhoda, peronske strehe, itd.).

- V gradbeni situaciji območja morajo biti že v tej fazi kotirani vsi odmiki med osmi tirov in objekti. Projektant že v tej fazi preveri niveleto in padec na postajnem območju in se opredeli do rešitve skladno s predpisi.

- Za vse sisteme naprav, ki se jih podrobneje načrtuje šele v izvedbeni fazi projektiranja, mora projektant v fazi idejne zasnove v tehničnem poročilu opisati obstoječe in novo stanje vseh naprav in sistemov postajnega območja, ki so predmet obdelave. (SVTK, EE naprave, GSM-R, predvidena vozna mreža in predviden ETCS …)

- V fazi priprave idejne zasnove je potrebno predvideti faze izvajanja del za izvedbo nove tirne situacije kot za izvedbo podhoda/nadhoda z namenom, da bo v fazi izvajanja del odvijanje prometa potekalo varno in da bo izvajanje storitev prevoza (tovora in potnikov) v času gradnje skozi železniško postajo Nova Gorica v vseh fazah izvajanja del možno.

- V IZP mora biti bo prikazan okoljski vidik z zahtevami in omejitvami ter s predlogi rešitev, obdelana naj bo skladnost s prostorskimi akti ter lastniška struktura s prikazom rabe posameznih parcel po katerih poteka nadgradnja postaje oziroma so parcele tangirane v času gradnje.

- Idejne zasnove (IZP) je potrebno izdelati ob upoštevanju veljavnih prostorskih aktov, preveriti je potrebno stanje v prostoru. V kolikor so posegi takšni, da se spreminja namembnost ali so posegi izven veljavnih aktov, je potrebno rešitve vnesti v obstoječi akt s spremembami in dopolnitvami veljavnega akta.

- Rešitve morajo upoštevati vso veljavno zakonodajo, pravilnike, predpise ter regulative na tem področju za dosego interoperabilnosti sistema s posebnim poudarkom na TSI (za podsistem infrastruktura, za dostopnost železniškega sistema EU za invalide in funkcionalno ovirane osebe).

- Predlagane rešitve morajo zagotavljati varnost vseh udeležencev v prometu, hkrati pa morajo biti racionalne in ekonomsko upravičene.

- Poleg predpisanih vsebin, ki jih regulativa (Pravilnik o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov) predpisuje za izdelavo IZP, je že v fazi izdelave IZP potrebno izdelati tudi katastrski elaborat, ki mora vsebovati najmanj naslednje podatke:

- zap. številka (1,2,3,…),

- opis posega na zemljišče,

- katastrska občina,

- številka parcele,

- priimek, ime in naslov lastnika,

- skupna površina parcele (m2),

- potrebna (odvzeta) površina (m2) zaradi ureditve,

- potrebna (odvzeta) površina (m2) zaradi služnosti v zvezi s komunalnimi vodi,

- ostanek površine parcele po odvzemu (m2),

- opombe (navedba etape/faze, za kateri komunalni vod je predvidena služnost, čemu

služi začasen odvzem,…).

- Katastrski elaborat se izdela na digitalnem katastrskem načrtu potrjenem s strani Geodetske uprave RS. Podatke o zemljiščih, vrste rabe in njihovih površinah je potrebno pridobiti iz uradnih evidenc Geodetke uprave RS. Podloge si zagotovi izvajalec na podlagi pooblastila, ki mu ga izda naročnik.

- Katastrska situacija naj vsebuje vrisane trase tirov (cest), poteke komunalnih vodov, lokacije naprav in objektov, meje občin in mejo OPPN, OPN. Digitalni katastrski načrt je potrebno prilagoditi merilu gradbene situacije.

- V katastrskem elaboratu morajo biti opredeljene posebej parcele, kjer je potreben morebiten odkup za gradnjo in posebej parcele, ki so potrebne za zagotovitev služnosti.

- Vsaka prizadeta parcelna številka mora biti obkrožena in oštevilčena (1,2,3 ... - ujemati se mora z zaporedno št. iz tabele!)

- Po potrebi se lahko od izvajalca zahtevajo risbe: posameznih parcel na orto foto podlagi vključno s katastrsko situacijo, gradbeno situacijo, komunalnimi vodi.

# ZAHTEVE ZA IZDELAVO PROJEKTOV IzN

## Projektni pogoji

* Izvajalec je dolžan pridobiti projektne in druge pogoje ter mnenja mnenjedajalcev, ter jih upoštevati pri izdelavi končnega IZP ter IzN tako, da bo lahko nadaljnja izvedba del potekala brez nepotrebnih zapletov za naročnika.
* Kopije vročilnic vlog za pridobitev projektnih pogojev na potrjen projekt IZP in tabelarični seznam vseh pozvanih mnenjedajalcev je potrebno dostaviti naročniku/inženirju naročnika po elektronski pošti (ali skenirano) v celoti vsaj 1 mesec pred oddajo projekta IZP. Pridobljene projektne pogoje mora izvajalec skenirati in **sproti dostavljati** naročniku ali inženirjupo elektronski pošti.
* V tehničnem poročilu je za vsakega mnenjedajalca potrebno vrstično/oštevilčeno navesti pridobljene projektne pogoje in vrstično/oštevilčeno (enak vrstni red!) napisati (natančno!), **kako so se le-ta upoštevala pri izdelavi projekta**. Zapis »projektne rešitve so v skladu s projektnimi pogoji« ne zadošča.
* Zahtevam mnenjedajalcev po povečanju kapacitete naprav ali izgradnje novih naprav mora izvajalec oporekati v dogovoru z naročnikom. Prav tako je, če izstavljeni projektni pogoji niso v skladu z zakonodajo, izvajalec dolžan mnenjedajalca pozvati, da jih popravi ali dopolni.
* V projektu, ki je oddan naročniku, **morajo** biti vsi projektni pogoji. V primeru molka organa je treba k projektu priložiti dokazilo (vročilnico), da je bilo za mnenje zaprošeno vsaj 30 dni pred oddajo projekta. V nasprotnem primeru se šteje, da je **projekt nepopoln in bo iz formalnih razlogov zavrnjen** (pogodbena kazen se bo zaračunala kot, da ni bil še oddan).
* V nadaljnjih višjih fazah projektiranja mora projektant na projekt pridobiti mnenja pristojnih mnenjedajalcev, ki so predhodno izdali projektne pogoje na projekt.

## Popisi del in materialov ter projektantski predračun

* Projektant mora v popisih in predračunih zajeti pozicije vseh operativno možnih stroškov, ki bodo bremenili investitorja v času gradnje. Sestavni del skupnih popisov in predračunov morajo biti vsi popisi s predračuni, ki izhajajo iz posegov na tirih in tirnih napravah, predračuni za izvedbo podhoda/nadhoda ter predračuni obnove postajnega poslopja.
* V skupnem popisu in predračunu morajo biti upoštevani vsi potrebni preizkusi za pridobitev obratovalnega ali uporabnega dovoljenja.
* Popisi del in predračuni morajo biti usklajeni oblikovno in čim bolj natančni glede količin in opisov, zajeta morajo biti vsa dela po projektu kakor tudi vsa spremljevalna dela (ovire v prometu in prometna ureditev v času gradnje, prestavitve komunalnih in ostalih vodov, vsi stroški sodelovanja upravljavca, čuvajska služba, ipd.). Projektant mora oceniti tudi delež nepredvidenih del.
* Priložen mora biti popis materiala potrebnega za izvedbo. Za ves material in opremo je potrebno predpisati tehnične specifikacije.
* Vsi projektantski predračuni naj vsebujejo naslednje podatke: pozicija, opis, enota mere, količina, cena na enoto (material+delo), cena skupaj.
* V ločeni skupni mapi je potrebno izdelati popis del in materialov (popis del s količinami) ter projektantski predračun (popis del s količinami in oceno stroškov) vključno z rekapitulacijo vseh stroškov po načrtih za vsa dela, ki jih obravnava projekt za izvedbo.
* Popisi morajo biti pripravljeni enotno in oblikovno usklajeni za vse vrste predvidenih del v enem dokumentu, s pripravljenimi formulami (vrednosti največ 2 decimalni mesti, zmnožki zaokroženi na dve decimalni mesti) Popisi bodo sestavni del dokumentacije za izbor izvajalca za izvedbo del. Izbrani ponudnik bo prejel vzorec za izdelavo popisa in projektantskega predračuna.
* Popisi del s projektantskim predračunom naj bodo (v digitalni in analogni obliki) oddani v eni skupni mapi ločeno.
* Projektant bo na prvem operativnem sestanku prejel smernice in navodila za pripravo enotnih popisov del. Popis del mora biti izdelan skladno s podanimi navodili.

## Risbe z vsemi potrebnimi izračuni in detajli

* Risbe in vsi potrebni izračuni ter detajli so urejeni sestavi grafičnih prikazov in opisov, s katerimi se določijo lokacijske, funkcionalne, oblikovne in tehnične značilnosti nameravane gradnje in s pomočjo katerih je mogoče skupaj z drugimi predpisanimi sestavinami dokazati, da bo nameravana gradnja skladna s prostorskimi akti in mora biti dokazano, da bo objekt kot celota izpolnjeval predpisane bistvene zahteve.
* Poleg risb naprav in objektov je potrebno priložiti seznam veljavnih predpisov, ki jih je projektant upošteval pri izdelavi načrta. Prav tako je potrebno priložiti dokazila o opravljenem statičnem in gradbeno-tehničnem preverjanju z ustreznimi statičnimi izračuni ter obrazložitve v zvezi z upoštevanjem Direktive o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (Direktiva 2001/16 ES), ki določa, da se morajo v takem primeru izpolnjevati določila TSI. Projektant naj pojasni, katere TSI je upošteval in naj obrazloži smotrnost upoštevanja oziroma neupoštevanja posamezne TSI.

## Vodilni načrt

V vodilni načrt je poleg obveznih vsebin potrebno priložiti:

* situacijo celotnega območja železniške postaje Nova Gorica vključno s podhodom/nadhodom s prikazano navezavo na cestno komunikacijo s »podloženo« situacijo tirov in tirnih naprav; v skupni situaciji morajo biti prikazani vsi odmiki od osi tirov, ki morajo biti skladni z vso veljavno zakonodajo;
* skupno (zbirno) karto komunalnih in ostalih vodov obstoječega stanja s podloženo tirno shemo;
* skupno (zbirno) karto komunalnih in ostalih vodov novega stanja s podloženo novo tirno shemo; rešitve komunalnih vodov morajo biti prikazane na topografskem načrtu in na ustrezni katastrski podlogi;
* zbirno tehnično poročilo, ki naj bo povzetek vseh tehničnih poročil posameznih načrtov in elaboratov za naprave in objekte, ki jih posamezni načrt obravnava;
* tabelo koristnih dolžin tirov, profilov, upoštevanja TSI;
* skupne prečne prereze pri vseh zunanjih napravah;
* skupno rekapitulacijo stroškov posameznih načrtov, ki jih projekt za izvedbo obravnava;
* terminski plan izvedbe vseh del, ki jih projekt za izvedbo obravnava;
* skupne popise del s projektantskim predračunom, ki naj bodo (v digitalni in analogni obliki) oddani v eni skupni mapi~~;~~
* splošni del, ki naj poleg osnovnih podatkov o projektu in udeležencih pri graditvi vsebuje tudi:
* izjavo izdelovalca posameznega načrta projekta, da je načrt za izvedbo izdelan skladno s splošnimi in tehničnimi pogoji, in da izpolnjuje vse pogoje interoperabilnosti za podsisteme infrastruktura, infrastruktura – funkcionalno ovirane osebe, vodenje-upravljanje in signalizacija ter energija,
* izjavo izdelovalca posameznega načrta o upoštevanju pripomb, ki so bile podane v revizijskem postopku (Priloga 2a: Izjava izdelovalca projektne dokumentacije; obrazec SŽ-Infrastruktura),
* izjavo posameznih pregledovalcev posameznih načrtov, da je projektna dokumentacija dopolnjena po pripombah (Priloga 2b: Izjava pregledovalca o ustrezni dopolnitvi projektne dokumentacije; obrazec SŽ-Infrastruktura).

## Arhitekturni načrt

Arhitekturni načrti morajo vsebovati vse risbe, ki so potrebne za dejansko izvedbo del, z vsemi polagalnimi načrti tal, sten, načrti spuščenih stropov, načrti detajlov izvedbe posameznih končnih obdelav. V kolikor zahtevana notranja oprema ni tipska, je potrebno izdelati mizarske načrte. Sestavni deli načrta morajo biti tudi barvne študije posameznih prostorov, elementov in opreme.

Posebne zahteve za izdelavo načrtov arhitekture:

* izdelati je potrebno vse načrte posegov na obstoječih objektih železniške postaje Nova Gorica vključno z obstoječim stanjem in načrti rušitev; (tloris obstoječega stanja železniške postaje, rušitev in tloris novega stanja železniške postaje);
* v posebnem načrtu je potrebno prikazati razpored in kvadrature poslovnih prostorov po posameznih službah Slovenskih železnic, kot tudi prikazati prostore s kvadraturami, ki so namenjeni javnemu programu in vsebinam;
* sestavni del načrtov arhitekture so tudi ureditve začasnih prostorov za uslužbence in naprave, ki jih ni mogoče seliti takoj na končno lokacijo v času izvajanja del;
* v načrtu arhitekture mora biti prikazana vsa pohištvena oprema, z vrisanimi strojnimi elementi (ventilatorji, grelno-hladilna telesa..), elektro elementi (razdelilne omarice, luči…), risba mora biti vložena v vse tematske načrte s poudarkom na tistih elementih, ki so predmet tematskega načrta;
* v načrtu mora biti prikazana vsa pohištvena in tehnološka oprema ne glede na to, da ni vsa sestavni del stroškov in popisa del; **v prilogi A** je seznam posameznih prostorov in tiste opreme, ki z objektom sestavlja tehnološko celoto; ta oprema, ki je nujna, je tudi sestavni del popisa in projektantskega predračuna;
* za vso opremo, ki je predmet projekta in ni tipska, se izdelajo projekti za izvedbo.

## Načrt zunanje ureditve

Načrti zunanje ureditve morajo vsebovati vse risbe, ki so potrebne za dejansko izvedbo del.

Posebne zahteve za izdelavo načrtov zunanje ureditve:

* pred pričetkom projektiranja se izdela geodetski načrt obstoječega stanja z vsemi potrebnimi kotami vključujoč glavne višinske kote terena in objektov;
* iz načrta mora biti razvidna predvidena ureditev okolice z dostopi za pešce, kolesarje ter z dostopi na podhod/nadhod nad tiri, s prikazano urbano opremo, z ustreznim kotiranjem in številom potrebnih elementov;
* izdelan mora biti prikaz značilnih prerezov (profilov) in oblikovanje objektov in terena;
* načrt zunanje ureditve mora biti v celoti usklajen z načrti tirov in tirnih naprav ter s projektom MONG na Trgu Evrope.

## Gradbeni načrt

Gradbeni načrti morajo vsebovati vse risbe, ki so potrebne za dejansko izvedbo del in so usklajeni z načrti za pridobitev gradbenega dovoljenja, v kolikor je to potrebno.

Posebne zahteve za izdelavo gradbenih načrtov:

* izdelati je potrebno statično presojo obstoječega stanja postajnega poslopja ,
* izdelati je natančni načrt gradbenih prebojev za izvedbo inštalacij v postajnem poslopju,
* Izdelati je potrebno načrt podhoda/nadhoda s statičnim izračunom,
* izvedba del, predvidena v gradbenem načrtu, mora biti v celoti usklajena z dinamiko izvajanja del na tirih in tirnih napravah in posledično z dinamiko odvijanja prometa in z dovoljenimi in predhodno najavljenimi zaporam tirov.

## Tiri in tirne naprave

Načrti tirov in tirnih naprav morajo vsebovati vse risbe, ki so potrebne za dejansko izvedbo del in so usklajeni z ostalimi načrti projekta.

Glede na velik poseg na postajnem območju Nova Gorica, kjer bo potrebno zaradi spoštovanja veljavne zakonodaje razmakniti osi tirov celotnega območja in predvidoma na novo urediti shemo tirov in posledično tirnih naprav, je potrebno izdelati Geološko geomehansko poročilo. Izdelati ga mora za-to registrirana ustanova in ga je potrebno upoštevati pri vseh projektnih rešitvah zgornjega in spodnjega ustroja.

## Elektro inštalacije

Načrti elektro inštalacij morajo vsebovati vse risbe, ki so potrebne za dejansko izvedbo del, in so usklajeni z ostalimi načrti projekta.

Načrti elektro inštalacij morajo vsebovati najmanj:

* situacijo območja obdelave s prikazi starih in novih elementov v ustreznem merilu;
* tlorise iz načrta arhitekture (zadnja verzija!) z vsemi vrisanimi elementi, ki so predmet obdelave;
* z ločenim načrtom obdelati posege v obstoječem postajnem poslopju in posege v objektu podhoda/nadhoda;
* električne načrte vgrajenih elementov oziroma sklopov;
* položajne risbe s kabelskim razpletom (obstoječi in novi kabli);
* vse potrebne izračune (napajanje, na osnovi napajalne napetosti izračun moči na dimenzioniranem napajalnem kablu, varovalke,…);
* tloris postavitve vgrajene EE opreme v objektu in izven njega;
* prikaz izvedbe in vseh potrebnih shem EE naprav;
* prikaz izvedbe vseh EE naprav za polnjenje baterij potniških garnitur, ogrevanje potniških garnitur, polnjenje potniških garnitur z vodo in čiščenje potniških garnitur;
* specifikacijo vgrajenega EE materiala;
* risbo ozemljitve elementov z upoštevanjem zaščite elementov objekta pred blodečimi tokovi;
* navodilo za potek preizkusa funkcionalnega delovanja z vsemi postopki za uspešno opravljen tehnični pregled.

## Strojne inštalacije

Načrti strojnih inštalacij morajo vsebovati vse risbe, ki so potrebne za dejansko izvedbo del in so usklajeni z ostalimi načrti projekta.

Načrti strojnih inštalacij morajo vsebovati najmanj:

* situacijo območja obdelave s prikazi starih in novih elementov v ustreznem merilu;
* tlorise iz načrta arhitekture objekta železniške postaje (zadnja verzija!) z vsemi vrisanimi elementi, ki so predmet obdelave;
* tloris postavitve vgrajene strojne opreme v objektu;
* vse potrebne izračune;
* tloris postavitve opreme;
* navodilo za potek preizkusa funkcionalnega delovanja z vsemi postopki za uspešno opravljen tehnični pregled.

## SV in TK

Načrti SV in TK naprav morajo vsebovati vse risbe, ki so potrebne za dejansko izvedbo del in

so usklajeni z ostalimi načrti projekta.

Načrti SV in TK naprav morajo vsebovati najmanj:

* situacijo območja obdelave tirov in tirnih naprav s prikazi starih in novih elementov v ustreznem merilu;
* tlorise iz načrta arhitekture (zadnja verzija!) z vsemi vrisanimi elementi, ki so predmet obdelave;
* opis in postavitev vseh naprav ter kabelskih povezav;
* predvideti potrebno zaščito proti streli in proti previsoki napetosti dotika na napravah;
* prikaz izvedbe in vseh potrebnih shem naprav;
* navodilo za potek preizkusa funkcionalnega delovanja z vsemi postopki za uspešno opravljen tehnični pregled.

## Elaborati

Potrebno je izdelati vse elaborate v skladu z zahtevami tehničnih predpisov in skladno s Pravilnikom o projektni dokumentaciji. Navedeni elaborati morajo biti v tem nivoju obdelave projekta že upoštevani v projektnih rešitvah za izvedbo:

* Elaborat vplivov na okolje;
* Geodetski načrt obstoječega stanje s katastrskim elaboratom;
* Geodetski načrt novega stanja s katastrskim elaboratom;
* Geološko-geomehansko poročilo;
* Hidrološko hidravlična študija;
* Študija požarne varnosti z izkazom požarne varnosti;
* Elaborat o učinkoviti rabi energije v stavbah (Elaborat gradbene fizike);
* Elaborat protihrupnih ukrepov;
* Elaborat vplivov na okolje v času gradnje ter načrt monitoringa v času gradnje in v času obratovanja;
* Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki;
* Izdelava analize tolčenca in zemljine pod njim in Načrt ravnanja z izkopano zemljino z analizami tal;
* Analiza odpornosti nameravanega posega na podnebne spremembe;
* Elaborat za preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev z gradbišča;
* Elaborat ocene obremenjenosti okolja s hrupom v času gradnje za obratovanje gradbišča;
* Elaborat zvočne izolacije;
* Informacijske oznake in oprema;
* Varnostni načrt.

### Elaborat vplivov na okolje

V Elaboratu vplivov na okolje se preverijo vplivi posega na posamezne segmente okolja za fazo IZP in IzN. Izdelovalec Elaborata vplivov na okolje je dolžan iz okolijskega in prostorskega vidika oceniti posamezno izrisano varianto. V zaključku IZP se za izbrano varianto izdela problemska karta (prostorske in okoljske omejitve), ki služi kot podlaga projektantu za načrtovanje projektnih rešitev v okviru IZN. Uporabijo se obstoječi in javno dostopni podatki, ter prejeti pogoji.

V fazi izdelave IZN je izdelovalec Elaborata vplivov na okolje dolžan sproti preverjati ustreznost načrtovanih ukrepov v posameznih strokovnih podlagah, ki izhajajo iz projektnih pogojev (npr. DRSV, ZRSVN, ZVKDS…).

### Geodetski načrt obstoječega in novega stanja s katastrskim elaboratom

Projektant izdela geodetski načrt obstoječega in novega stanja s katastrskim elaboratom. V katastrskem elaboratu morajo biti zajeti vsi zaradi posega tangirani lastniki.

Katastrski elaborat mora vsebovati katastrski načrt, seznam parcel, na katerih se izvajajo posegi, s podatki v tabeli v Excelu:

* zaporedna številka (1,2,3…),
* opis posega na zemljišče,
* katastrska občina,
* številka parcele,
* priimek, ime in naslov posestnika,
* št. posestnega lista,
* vrsta zemljišča,
* razred,
* skupna površina parcele (m2),
* potrebna (odvzeta) površina za poseg (m2),
* potrebna površina morebitnih lokalnih cest in poti (m2),
* potrebna površina priključkov (m2),
* potrebna površina za pridobitev služnosti – komunalni vodi (m2).
* Katastrski elaborat se izdela na digitalnem katastrskem načrtu potrjenem s strani Geodetske uprave RS. Podatke o zemljiščih, vrste rabe in njihovih površinah je potrebno pridobiti iz uradnih evidenc Geodetke uprave RS. Podloge si zagotovi projektant na podlagi pooblastila, ki mu ga izda naročnik.
* Katastrska situacija naj vsebuje vrisane trase železnic in novih posegov, poteke komunalnih vodov, lokacije naprav in objektov, meje občin in mejo zazidalnega načrta. Digitalni katastrski načrt je potrebno prilagoditi merilu gradbene situacije.
* V katastrskem elaboratu morajo biti opredeljene posebej parcele, kjer je potreben odkup za gradnjo in posebej parcele, ki so potrebne za zagotovitev služnosti.
* Za komunalne vode je potrebno izračunati in v tabeli prikazati površino začasnega odvzema (poseg=dolžina x širina začasnega izkopa) in navesti za kateri infrastrukturni vod gre.
* V sklopu katastrskega elaborata se izdela poročilo o katastrskem elaboratu v katerem se navede izhodišča za izračun potrebnih površin, vir in datum pridobitve DKN, način pridobitve podatkov o lastništvu parcel in drugih zahtevanih podatkih, metodologijo za izračun začasnih odvzemov v primeru linijskih vodov, itd.
* Pred projektiranjem si mora projektant pridobiti izpisek iz zemljiške knjige, mapno kopijo in seznam lastnikov ter projektirane elemente v čim večji meri vnesti na območje javne železniške infrastrukture oz. železniškem območju. Za vse nove posege mora biti izdelan katastrski elaborat.

### Hidrološko hidravlična študija

Izdelati je potrebno hidrološko hidravlično študijo, poplavne karte in karte razredov poplavne nevarnosti za vplivno območje posega, skladno s Pravilnikom o metodologiji za določanje območij, ogroženih zaradi poplav in z njimi povezane erozije celinskih voda in morja ter o načinu razvrščanja v razrede ogroženosti (Uradni list RS, št. 60/07) in z Uredbo o pogojih in omejitvah za izvajanje dejavnosti in posegov v prostor na območjih, ogroženih zaradi poplav in z njimi povezane erozije celinskih voda in morja (Uradni list RS, št. [89/08](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2008-01-3807) in [49/20](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2020-01-0774)). Podati je potrebno tudi predlog varovanih in izravnalnih ukrepov in morebitnih prilagoditev posega glede na vplive na visokovodni režim.

### Elaborat protihrupnih ukrepov

V sklopu protihrupnih ukrepov, se izdela:

* študija hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov (v nadaljevanju PHZ) na območje železniške postaje Nova Gorica,
* elaborat oblikovanja aktivne PHZ,
* načrt aktivne PHZ,
* elaborat pasivne PHZ.

### Elaborat vplivov na okolje v času gradnje ter načrt monitoringa v času gradnje in v času obratovanja

Predmet naročila je izdelava Elaborata vplivov na okolje v času gradnje ter načrt monitoringa v času gradnje in v času obratovanja, ki mora vključevati celotni nameravani poseg predviden s predmetno projektno nalogo ter upoštevanje vseh mnenj in projektnih pogojev pridobljenih od pristojnih služb. Pri pripravi elaborata se smiselno upošteva vsebina Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (Ur. l. RS št. 36/09 in 40/17). Upoštevani morajo biti tudi ukrepi za zmanjšanje morebitnih vplivov na okolje med samo izvedbo del skladno z veljavno zakonodajo ter skladno s splošnimi okoljevarstvenimi pogoji upravljavca JŽI.

Elaborati naj vsebuje tudi območje in lego nameravanega posega z navedbo parcel po posameznih katastrskih občinah (povzeto iz katastrskega elaborata), opredelitev dejanske in namenske rabe na območju posega. Izdelovalec elaborata mora sodelovati v vseh fazah izdelave projektne dokumentacije ter za vsako fazo oddati končni dokument.

Za nameravani poseg je treba v vseh fazah izdelave projektne dokumentacije izdelati spodaj navedeno dokumentacijo (za vsako fazo posebej, če ni drugače navedeno), ki je potrebna za korektno okoljsko presojo. V elaboratih se morajo zaradi kumulativnega vpliva upoštevati vse s posegom predvidene ureditve.

* Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki;
* Izdelava analize tolčenca in zemljine pod njim;
* Načrt ravnanja z izkopano zemljino in analize tal;
* Analiza odpornosti projekta na podnebne spremembe;
* Elaborat za preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev z gradbišča;
* Izdelava elaborata ocene obremenjenosti okolja s hrupom v času gradnje za obratovanje gradbišča;
* Elektromagnetno sevanje;
* Analiza tveganja za onesnaževanje na podzemne vode;
* Načrt organizacije gradbišča;
* Načrt rušitev.

V kolikor Elaborat tehnologije izvajanja del, Elaborat tehnologije prometa v času gradnje, ter Varnostni načrt vsebujejo vse vsebine iz Elaborata ureditve gradbišča (lokacije začasnega skladiščenj gradbenih odpadkov, lokacije gradbišča, transportne in gradbiščne poti, št. prevozov za posamezno vrsto gradbenega odpadka potencialnemu prevzemniku…), Načrta organizacije gradbišča ni potrebno izdelati.

### Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki

### Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki

Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki z analizami tolčenca in zemljine naj bo izdelan v skladu z zahtevami Zakona o varstvu okolja, Uredbe o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Ur. list RS, št. 34/08 in [61/11](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2011-01-2893)), Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Ur. list RS, št. 34/2008) ter skladne z navodili oz. obrazcem ARSO, ki je objavljen na spletnih straneh ARSO.

Načrt naj jasno opredeljuje nastanek (količine) in načine ravnanja z odpadki in morebitna dovoljenja, ki jih je potrebno za to pridobiti. V načrt morajo biti vključene tudi analize tolčenca in zemljine. Iz načrta morajo biti razvidne predvidene količine izkopov, ločeno glede na klasifikacijske številke odpadkov ter navedeno, koliko se ga bo uporabilo ponovno na gradbišču. V načrtu naj bo prikazana masna bilanca. Vse količine oz. masna bilanca morajo biti usklajeni z ostalimi elaborati in načrti v sklopu projektne dokumentacije. Načrt mora povzeti vse rezultate iz izdelanih analiz tolčenca ter načrta ravnanja z izkopno zemljino z analizami tal.

Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki mora vsebovati vse podatke o:

• predvidenem ravnanju z odpadki pred rušitvijo (odstranjevanju nevarnih gradbenih odpadkov, izločitev še uporabnih stvari in nerabne opreme itd.),

• ločenem zbiranju gradbenih odpadkov, predvsem nevarnih, na samem gradbišču (vključno z lokacijami začasnih deponij na gradbišču – navesti je potrebno parcelne številke),

• predelavi gradbenih odpadkov na kraju nastanka,

• ravnanju z zemeljskim izkopom, predvsem onesnaženim,

• količinah in vrstah gradbenih odpadkov, ki jih je treba oddati v predelavo ali odstranjevanje (vključno s klasifikacijskimi številkami),

• predvidenih načinih predelave in odstranjevanja gradbenih odpadkov,

• preventivne ukrepe za preprečevanje neželenih vplivov na okolje, vključno z navodilom za ureditev skladiščenja gradbenih odpadkov,

• ravnanju z ločeno zbranimi vrstami odpadkov (komu bodo prepuščeni, kako bo prevzemnik z njimi ravnal, kateri bodo predelani in uporabljeni na gradbišču itd.), z lokacijami začasnih in trajnih deponij na gradbišču – navesti je treba parcelne številke,

• lokacijo za odlaganje predelanih odpadkov z lokacijami začasnih in trajnih deponij na gradbišču in ravnanje s preostanki po predelavi odpadkov. Podatke je treba predstaviti tabelarično.

Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki mora:

• v zvezi s predvidenimi načini ter količinami predelave ali odstranjevanja gradbenih odpadkov upoštevati usmeritve iz operativnega programa varstva okolja na področju ravnanja z gradbenimi odpadki,

• odražati izpolnjevanje določb pravilnikov, ki se nanašajo na ravnanje z odpadki na gradbišču.

V primeru, da načrta ni treba izdelati, mora projektant v projektni dokumentaciji to strokovno utemeljiti in navesti pravno podlago.

### Izdelava analize tolčenca in zemljine pod njim in Načrt ravnanja z izkopano zemljino z analizami tal

Preiskave morajo biti izvedene v obsegu in na način, da bodo rezultati preiskav služili za opredelitev količine in vrste odpadkov v Načrtu gospodarjenja z gradbenimi odpadki, povezano tudi s potrebnimi količinami transporta, kar mora biti upoštevano v Elaboratu ocene kakovosti zraka z delci PM10 v času gradnje, Elaboratu ocene obremenjenosti okolja s hrupom.

Projektant mora na podlagi prečnih profilov načrtovanih posegov, značilnosti posega in na osnovi kriterija iskanja najbolj verjetne lokacije morebitnega onesnaženja na območju predvidenih posegov določiti območja vzorčenja (t.i. vzorčna polja). Vzorčna polja se določijo na območju železniške postaje. Na vsakem posameznem vzorčnem polju je treba določiti vzorčna mesta iz katerih je treba pridobiti:

* 1 povprečni vzorec zemeljskega izkopa,
* 1 povprečni vzorec tolčenca ter,
* 1 povprečni vzorec zemljine na območju podvoza.

Projektant število vzorčnih mest znotraj vzorčnega polja določi v obsegu in na način, da bo zagotovljen odvzem zadostnega števila vzorcev in zagotovljena utemeljena strokovna ocena za kakšno vrsto odpadka gre in kakšni so pogoji za ravnanje z njim (pogoji izkopa, začasnega oz. trajnega odlaganja, ponovnega vgrajevanja na območju istega gradbišča,…).

Vsebino in obseg preiskav (obseg zahtevanih analiz) je treba izdelati v skladu s predpisi, ki urejajo področje in kot to med drugim določajo:

* Uredba o mejnih, opozorilnih in kritičnih imisijskih vrednostih nevarnih snovi v tleh (Uradni list RS, št. 68/96 in 41/04 – ZVO-1),
* Uredba o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Uradni list RS, št. 34/2008 in 61/2011),
* Uredba o odpadkih (Uradni list RS, št. 37/15, 69/15 in 129/20),
* Uredba o odlagališčih odpadkov (Uradni list RS, št. 10/14, 54/15, 36/16, 37/18 in 13/21) in ostale predpise sprejete v času do pričetka izvedbe naloge.

Vse količine oz. masna bilanca morajo biti usklajeni z ostalimi elaborati in načrti v sklopu projekta.

Zaradi vzorčenj na območju železniške postaje, mora izdelovalec naloge upoštevati predpise, ki izhajajo iz Zakona o varnosti v železniškem prometu ter na lastne stroške kriti vse morebitne stroške, ki bodo nastali zaradi teh del. Dokument analiza tal se izdela za fazo IZN.

### Analiza odpornosti nameravanega posega na podnebne spremembe

V sklopu naloge se izdela Analiza odpornosti nameravanega posega na podnebne spremembe, vključno z oceno tveganja za nesreče. Pri izdelavi dokumenta se smiselno upošteva Navodilo izdelovalcem poročila o vplivih na okolje za obravnavo vidika podnebnih sprememb, ki so objavljena na spletni strani MOP ARSO. Dokument se izdela za fazo IZN.

### Elaborat za preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev z gradbišča

Skladno z veljavno Uredbo o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11), je potrebno izdelati elaborat za preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev z gradbišča. Pri izračun emisij je treba upoštevati 24 urno delovanja gradbišča. Pri izdelavi elaborata se je treba osredotočiti predvsem na imisije na območju gradbišča oz. na območju, kjer transportne poti potekajo v bližini stanovanjske pozidave.

### Elaborat ocene obremenjenosti okolja s hrupom v času gradnje za obratovanje gradbišča

Elaborat mora biti izdelan skladno z 11. členom Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18 in 59/19). Za potrebe izdelave predmetne naloge mora izdelovalec upoštevati Načrt (elaborat) ureditve gradbišča, ki vsebuje spodaj naveden vsebine:

Čas gradnje:

1. Splošno:

1. Podroben terminski plan gradnje.
2. Razdelitev gradbišča na odseke ter faznost gradnje (v povezavi s terminskim planom).
3. Masna bilanca.

2. Območje gradbišč:

1. Meja gradbenega posega vključno z začasnimi lokacijami za skladiščenje materiala in gradbiščnimi platoji.
2. Opis gradbišč (čas gradnje, vrsta del).
3. Posebni gradbiščni platoji (tehnične baze, skladišča, parkirišča, začasne lokacije za odlaganje…).
4. Ocena predvidene gradbene mehanizacije (vrsta, število, delovna moč v kW).
5. Dodatni viri hrupa in delcev PM10 (začasne gradbiščne naprave - premični drobilniki, začasne betonarne…).
6. Lokacije opornih in podpornih konstrukcij.

3. Območja gradbenih del s povečano obremenitvijo s hrupom (rušitve obstoječih objektov, pilotiranje, sidranje, miniranje, bager s hidravličnim kladivom – piker…).

4. Morebitna gradbena dela, ki so predvidena v večernem in nočnem obdobju.

5. Transportne poti:

1. Lokacije gradbiščnih cest (znotraj meje obdelave (IZN) na območju gradbišč).
2. Lokacije dovoznih cest po javnem cestnem omrežju.
3. Skupno potrebno število prevozov tovornjakov iz in na gradbišče.
4. Število prevozov po posamezni gradbiščni cesti.
5. Število prevozov po javnem cestnem omrežju na posameznem cestnem odseku.

OPOMBA: V splošnem se upošteva tovornjake nosilnosti 15 ton ter hruške za beton kapacitete 7 m3. Pri skupni oceni števila prevozov je potrebno upoštevati transport odvečne zemljine na lokacije za vnos in gradbenih odpadkov (rušitve) na deponije ter dovoz gramoza, asfalta, betonov, armature in ostalega potrebnega materiala v času gradnje. Potrebno je upoštevati določila Uredbe o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. [51/17](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2017-01-2381), [64/19](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2019-01-2877) in [121/21](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2021-01-2581)).

6. Lokacije za vnos in odvzem materiala (vključno s podatki o gostoti prometa na dovoznih cestah):

1. Lokacije zunanjih betonarn;
2. Lokacije asfaltnih baz;
3. Lokacije odvzema vgradljivega materiala (kamnolomi, gramoznice…);
4. Lokacije za viške ne vgradljivega materiala;
5. Lokacije za predelavo gradbenih odpadkov.

### Elaborat elektromagnetnega sevanja

Elaborat mora biti izdelan v skladu z Uredbo o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 70/96 in 41/04 – ZVO-1) in Pravilnikom o prvih meritvah in obratovalnem monitoringu za vire elektromagnetnega sevanja ter pogojih za njihovo izvajanje (Uradni list RS, št. [70/96](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=1996-01-3823), [41/04](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2004-01-1694) – ZVO-1 in [17/11](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2011-01-0691) – ZTZPUS-1), ter vso ostalo zakonodajo in predpisane standarde.

### Analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode

Analize tveganja se izdela skladno s Pravilnikom o kriterijih za določitev vodovarstvenega območja (Uradni list RS, št. 64/04, 5/06 in 58/11). Prav tako se skladno z 51. členom Pravilnika o kriterijih za določitev vodovarstvenega območja (Uradni list RS, št. 64/04, 5/06 in 58/11) zagotovi revizijo analize tveganja.

### Načrt organizacije gradbišča

Potrebno je izdelati elaborat organizacije gradbišča, v katerem naj bodo opredeljene začasne in trajne lokacije viškov materiala, začasna skladiščenja zemljine, ki se bo uporabila na gradbišču (v kolikor se bodo), parkirišča, pretakališča, prevozne/transportne poti med gradnjo, predvidena lokacija gradbišča ter njegova ureditev in ostale ureditve, ki jih je treba upoštevati s stališča varstva okolja.

### Načrt rušitev

Za rušitve objektov se izdela načrt odstranjevalnih del, v katerem se prikaže način odstranitve objektov tako, da bo zagotovljena varnost ljudi s čim manjšimi posledicami za okolico s prikazom situacije končne ureditve.

### Informacijske oznake in oprema na postaji

V elaboratu se obdela pregled obstoječih oznak in opreme obstoječe postaje in območja. Glede na to, da gre za celovito nadgradnjo postajnega območja, bo potrebno predvidoma na novo izdelati vse oznake obnovljenega objekta železniške postaje, dostopov na perone in oznak peronov v skladu z zahtevami Pravilnika o opremljenosti železniških postaj in postajališč, Celostno grafično podobo SŽ in v skladu z zahtevami tehničnih specifikacij. Predvideti je potrebno tudi vso urbano opremo.

### Varnostni načrt

* V varnostnem načrtu je potrebno predvideti vse varnostne ukrepe, ki so potrebni za zagotovitev varnega odvijanja železniškega prometa v času izvajanja del.
* Varnostni načrt mora biti izdelan skladno z Uredbo o zagotavljanju varnosti in zdravja pri delu na začasnih in premičnih gradbiščih (Uradni list RS, št. 83/05 in 43/11 – ZVZD-1).
* Sestavni del varnostnega načrta so risbe in načrt ureditve gradbišča, ki vsebuje vse podatke o potrebni infrastrukturi gradbišča (npr. komunikacijske poti, komunalni priključki, skladišča, deponije, delavnice, prostori za delavce) ter druge podatke, pomembne za opis vpliva gradbišča na okolico.
* Dostopi na gradbišče morajo biti zaradi prepletanja javnih in zasebnih površin in izvajanja del pod prometom (železniškega in ostalega prometa ter potnikov) zelo natančno in optimalno določeni.
* Varnostni načrt mora biti usklajen s tehnologijo izvajanja del in tehnologijo odvijanja prometa v času izvajanja del.
* Sestavni del varnostnega načrta je popis z oceno stroškov za izvajanje ukrepov za zagotovitev varnosti in zdravja delavcev.
* Vsi stroški varnostnih ukrepov morajo biti vključeni v skupni popis del in predračun.

## Posebni elaborati

Glede na kompleksnost projekta nadgradnje postajnega železniškega območja in zaradi gradnje novega prehoda nad ali pod tiri upoštevajoč veljavno zakonodajo železniškega področja, je potrebno za v fazi izvedbenega projekta IzN izdelati še dodatne elaborate.

Potrebno je izdelati vse elaborate v skladu z zahtevami tehničnih predpisov in skladno s Pravilnikom o pogojih in postopku za začetek, izvajanje in dokončanje tekočega in investicijskega vzdrževanja ter vzdrževalnih del v javno korist na področju železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. [82/06](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2006-01-3572), [61/07](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2007-01-3295) – ZVZelP in [30/18](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2018-01-1354) – ZVZelP-1), predvsem pa:

* Elaborat tehnologije izvajanja del (s poudarkom na faznosti izvedbe del - opisno in terminsko);
* Elaborat tehnologije prometa v času gradnje; (predmet načrta tirnih naprav);
* Elaborat postopnega vključevanja v obratovanje (predmet načrta tirnih naprav);
* Študija o blodečih tokovih na območju železniške postaje Nova Gorica;

### Elaborat tehnologije izvajanja del

V projektu nadgradnje postaje Nova Gorica je potrebno izdelati **Tehnologijo izvajanja del objekta – podhoda/nadhoda Z-V nad tiri** kot tudi **Tehnologijo izvajanja del na tirih in tirnih napravah**. Oba elaborata morata biti med seboj v fazah izvajanja del kot tudi terminsko usklajena.

Projektne rešitve in izvedba temeljenja in del prve nosilne konstrukcije morajo biti podrejene problematiki tirov in tirnih naprav.

* V Elaboratu za izvedbo del je potrebno natančno opisati tehnologijo gradnje z opisom posameznih faz oziroma z opisom predvidene tehnologije izvajanja del: gradbena dela na podhodu/nadhodu, tirih in tirnih napravah, dela na SVTK napravah, dela EE napravah, objektih, ...). Posledično morajo biti opisane tudi potrebne prometne ureditve skladno s terminskim planom izvedbe in planiranimi zaporami za izvedbo (z navedbo vrste dela, vrste zapore (stalna, dnevna, trajanje dnevne zapore, ...). Upoštevani morajo biti tudi ukrepi za zmanjšanje morebitnih vplivov na okolje med samo izvedbo del skladno z veljavno zakonodajo ter skladno s splošnimi okoljevarstvenimi pogoji za pogodbenike Slovenskih železnic, verzija 2, oktober 2009, št.1.0.2.-98/09 z dne 22.10. 2009.(Priloga 1).
* V Elaboratu za izvedbo del je potrebno natančno opisati kaj zajema posamezna faza, kako to vpliva na tehnologijo prometa in na posamezne aktivnosti služb Slovenskih železnic ter odvijanja prometa na območju objektov postaje (npr. dela na posameznih fazah- vpeljava zmanjšanih hitrosti), kako je z vlogami za zapore tirov (kdo in kam jih naslavlja in v kakšnem obsegu se bodo izvajale, koliko dni….), kako je z nadzorom, koordinacija del, kako je s stroški izdelave odredb o zapori tirov, itd.
* Pri predvideni izvedbi del je potrebno predvideti ukrepe glede varovanja okolja v času izvajanja del.
* Potrebno je določiti in opisati faznost izvedbe posameznih del in navedeno upoštevati v elaboratu tehnologije izvajanja del. Pri tem je potrebno izdelati tudi okvirni terminski plan posameznih faz.

### Elaborat tehnologije prometa v času izvajanja del (predmet načrta tirnih naprav)

* Elaborat tehnologije prometa v času gradnje je zahtevan zaradi določitve natančnih izhodišč odvijanja železniškega prometa v času gradnje glede na Elaborat tehnologije izvajanja del. Ovire v prometu morajo biti minimalne.
* Sestavni del Elaborata tehnologije prometa v času izvajanja del je terminski plan izvajanja del (število zapor, vrste zapor – dnevne zapore, stalne neprekinjene zapore) po posameznih fazah (območje na A strani postaje, leva stran postaje, levi tir, desni tir …) z oceno posameznih stroškov razdeljenih po posameznih segmentih (stroški zamud potniških in tovornih vlakov).
* Elaborat tehnologije izvajanja del pri gradnji podhoda/nadhoda in tirov in tirnih naprav ter Elaborat tehnologije prometa v času izvajanja del morata biti med seboj usklajena.

### Načrt postopnega vključevanja v obratovanje

V Načrtu postopnega vključevanja v obratovanje se obdela sprememba običajnega režima opravljanja železniškega prometa, sprememba režima delovanja drugih elementov, naprav, sistemov in/ali sestavnih delov prog, ki neposredno vplivajo na varnost železniškega prometa. V načrtu se obdela postopno vključevanje v obratovanje posameznih elementov sestavnih delov proge, sestavnih delov proge in pomožnih objektov.

Natančno mora biti opredeljena tehnologija gradnje z opisom posameznih faz. oz. opisom predvidene tehnologije izvajanja del (gradbena dela, dela na SVTK napravah, dela na EE napravah, itd.). Opisane so tudi potrebne prometne ureditve skladno s terminskim planom izvedbe in planiranimi zaporami za izvedbo (z navedbo vrste dela, vrste zapore (stalna, dnevna, trajanje dnevne zapore, itd.).

### Študija o blodečih tokovih na območju železniške postaje

Proga št. 70 še ni elektrificirana, vendar je ob predvideni modernizaciji celotnega odseka skladno s Študijo LUR predvidena. Zahteva naročnika je, da se iz navedenega razloga pri izvedbi nadgradnje postajnega območja že v tej fazi predvidi ukrepe, predvsem glede na to, da je nadhod predviden v kovinski konstrukciji, da se bodoči negativni vplivi zaradi vozne mreže na posamezne konstruktivne in nenosilne dele objekta zmanjšajo ali preprečijo.

# VERIFIKACIJA PROJEKTNIH REŠITEV

1. Države članice ES so odgovorne za zagotavljanje skladnosti s predpisi o varnosti, varovanju zdravja in varstvu potrošnikov, ki na splošno veljajo za železniška omrežja pri načrtovanju, gradnji, začetku obratovanja in obratovanju železnic.
2. Skladno z Direktivo 2016/797/ES o interoperabilnosti železniškega prometa v ES in Zakonom o varnosti v železniškem prometu, ki je uveljavil zahteve te Direktive, je potrebno za nove podsisteme, ki se gradijo, nadgradijo ali obnovijo, pridobiti tudi novo dovoljenje za obratovanje, če tako odloči nacionalni varnostni organ. Zato je potrebno izvesti tudi ES - verifikacijo podsistemov, ki jo izvede priglašeni organ, ki je pooblaščen za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti ali za postopke ES-verifikacije podsistemov.
3. Hkrati z izdelavo projektne dokumentacije mora izvajalec na projektirane tehnične rešitve pridobiti tudi pozitivno vmesno ES izjavo o verifikaciji priglašenega organa (faza projektiranja) in s tem dokazati naročniku, da so projektne rešitve, ki jih je izvajalec predvidel, skladne z zahtevami tehničnih specifikacij za interoperabilnost.
4. Izvajalec mora skladno z navedenimi zahtevami z izbranim priglašenim organom skleniti pogodbo za izvedbo potrebnih verifikacij projektne dokumentacije po TSI in pridobiti pozitivno vmesno izjavo o verifikaciji na izdelano projektno dokumentacijo.
5. Priglašeni organ, ki bo izvajal verifikacijo podsistemov, mora biti registriran za opravljanje dejavnosti in biti nominiran s strani pristojnega ministrstva kot priglašeni organ za preverjanje skladnosti po TSI.
6. Verifikacijo podsistemov se izvede na podlagi veljavnih uredb komisije ES.
7. Za verifikacijo podsistema po nacionalnih predpisih, za fazo projektiranja, se šteje, da je uspešno opravljena, ko je izdan Sklep o uspešno opravljeni reviziji projektne dokumentacije upravljavca JŽI SŽ-Infrastruktura.
8. Dinamika izvajanja verifikacije skladnosti po TSI v fazi projektiranja je odvisna od izvajanja del v zvezi s pripravo projektne dokumentacije, zato se mora izvajalec oziroma priglašeni organ prilagajati poteku projektiranja. Izvajanje verifikacije bo potrebno prilagajati več zaključenim tehnološkim sklopom.
9. Izdelava poročil in vmesne izjave o verifikaciji je vezana na pogodbeni rok oddaje projektne dokumentacije, kar pomeni, da mora izbrani ponudnik projektiranja (izvajalec) v pogodbenem roku predati projektno dokumentacijo s pozitivnimi vmesnimi ES izjavami o verifikaciji za izdelano projektno dokumentacijo (IzN).
10. Izdelava poročil in vmesna izjava o verifikaciji mora dokazovati skladnost projektnih rešitev z zahtevami TSI tudi za vse objekte (priključke), ki so funkcionalno povezani z objektom izvennivojskega dostopa na perone (primer: skladnost dostopnih poti za invalide in funkcionalno ovirane osebe iz postajnega poslopja na peronsko infrastrukturo).

# POSEBNE ZAHTEVE NAROČNIKA

## 8.1 Posebne zahteve naročnika pri pripravi projektne dokumentacije vseh faz

Pri pripravi projektne dokumentacije vseh faz mora projektant upoštevati sledeče:

* Projektanti pri uporabi barvnih grafičnih podlog ne smejo uporabljati barve, ki vsebuje manj kot 50 % črne barve. Uporabljati morajo barve, ki so dobro vidne pri tisku na belem papirju;
* V situacijskem načrtu je potrebno z modro barvo označiti meje zemljišč javne železniške infrastrukture ter mejo progovnega pasu;
* En izvod usklajene in dopolnjene projektne dokumentacije mora biti izdelan in pripravljen za arhiviranje v skladu z zakonodajo;
* Projektna dokumentacija je last Naročnika. Vse pravice razpolaganja in spreminjanja (dopolnjevanja) se prenesejo na Naročnika oziroma Upravljavca;
* Splošni del projektne dokumentacije vseh faz (IZP, IzN…) projektov mora vsebovati tudi izjavo, da je načrt skladen s projektno nalogo in da, v primeru nadgradnje interoperabilne proge, projektne rešitve izpolnjujejo tudi vse pogoje interoperabilnosti (dokaz – pozitivna vmesna izjava o verifikaciji priglašenega organa);
* Izvajalec je dolžan v sklopu projektiranja za naročnika pripraviti sodobno digitalno podprto vizualizacijo projektnih rešitev (v tri dimenzionalnem pogledu) in sicer v fazi idejne zasnova v fazi potrjevanja variant kot tudi v fazi izvedbe IzN in sicer s poudarkom na panoramskem prikazu predvidenih projektnih rešitev dostopov na perone, peronske infrastrukture v spomeniško zaščitenem okolju obstoječega objekta železniške postaje, dostope in povezavo s prostorom Trga Evrope, morebitne aktivne PHO ukrepe v kolikor bodo potrebni;
* Vsi prostorski podatki morajo biti podani v državnem koordinatnem sistemu Republike Slovenije;
* Pri izdelavi projektne dokumentacije je potrebno upoštevati dokument: »Navodila projektantom za predajo investicijsko-tehnične dokumentacije v arhiv Direkcije RS za infrastrukturo«.

Projektant (izvajalec) ima poleg vseh nalog, določenih v vsebini in obsegu projektne naloge še sledeče obveznosti kot posebne zahteve naročnika:

1. izdela IZP za vse ureditve, nadaljnje faze dokumentacije pa samo za potrebe železniške infrastrukture, saj bo MONG nadaljnje faze projektiranja naročala ločeno,
2. pred pričetkom izdelave idejnih rešitev v variantah mora preveriti dejansko obstoječe stanje tirov in tirnih naprav, obstoječih vodov in sistemov ter obstoječe stanje postajnega poslopja na terenu ter ga upoštevati pri izdelavi variantnih idejnih rešitev,
3. je dolžan sam in na svoje stroške pridobiti vse podatke, dokumentacijo in ostala potrebna gradiva, ki so potrebna za pravočasno in strokovno izvedbo posla,
4. je dolžan stalno sodelovati z naročnikom, inženirjem in upravljavcem, kot tudi s predstavniki MONG, ker je projekt povezan z mestnimi urbanističnimi rešitvami in povezan s projekti, ki so v pripravi za EPK 2025,
5. je dolžan upoštevati navodila naročnika (njegovega pooblaščenega zastopnika oziroma inženirja, ki zastopa interese naročnika) in navodila upravljavca pri sprotnem spremljanju izdelave projektne dokumentacije,
6. sprotno mora obveščati naročnika in inženirja o vseh dejstvih pomembnih za izvedbo naloge,
7. je dolžan v primeru nejasnosti pravočasno zahtevati pojasnila s strani naročnika/inženirja in upravljavca,
8. je dolžan opozoriti naročnika/inženirja in upravljavca na vse morebitne pomanjkljivosti v zvezi s potrebnimi izhodišči za izdelavo načrta in izdelati načrt v skladu s pravili stroke,
9. v kolikor obstajajo tehnični in ekonomski razlogi (iskanje optimalne rešitve izvedbe faz pod prometom, krajšati čas izvedbe gradbenih del ...) in je zato primerneje izbrati drugačne tehnične rešitve, je dolžan drugačne rešitve predlagati naročniku in jih utemeljiti,
10. dolžan je pripraviti predstavitve posameznih faz IZP vključno s končno predstavitvijo vseh variant idejne rešitve; pred potrditvijo variante idejne zasnove z nadaljevanjem projekta na sme pričeti,
11. glede na vsebinsko obsežno nadgradnjo postajnega območja Nova Gorica, mora najprej uskladiti tire in tirne naprave z vsemi zahtevanimi sistemi in posledično s tem izhodiščem uskladiti tako podhod/nadhod kot tudi prostore v postajnem poslopju; dejstvo je, da če se bodo določene aktivnosti ranžirnega dela selile na drugo lokacijo, tudi število zaposlenih v takem številu kot sedaj ne bo potrebno,
12. vse razporeditve in velikosti prostorov za službe železniškega dela morajo v fazi izvajanja idejne zasnove potrditi vse službe železniškega sektorja ob stalnem sodelovanju upravljavca – SŽ Infrastruktura,
13. vse predstavitve za naročnika, inženirja in upravljavca morajo biti pripravljene v elektronski obliki s pomočjo sodobnih predstavitvenih orodij,
14. mora sodelovati na rednih koordinacijskih sestankih v času projektiranja (predvidoma enkrat tedensko) z naročnikom, inženirjem naročnika in upravljavcem,
15. po predhodnem dogovoru z naročnikom oz. inženirjem mora sodelovati z ostalimi predstavniki MZI in drugih ministrstev, izdelovalci morebitnih drugih strokovnih podlag in drugih gradiv ter drugimi sodelujočimi na projektu,
16. v primeru utemeljenih pripomb naročnika oziroma njegovih pooblaščencev ter zahtev mnenjedajalcev in upravljavcev, mora izvesti dopolnitve in popravke projektne dokumentacije v okviru ponudbene (pogodbene) cene,
17. vse končne in vmesne izdelke, mesečna poročila, predstavitve in vse druge izdelke mora zagotoviti v slovenskem jeziku,
18. kot dober strokovnjak prevzema odgovornost za izvedbo vseh navedenih nalog, ki jih je potrebno izvršiti za uspešno in popolno izvedbo predmeta naloge v smislu postavljenih ciljev in vprašanj, ki so predmet naloge,
19. predmet naročila mora izvesti v skladu z veljavno zakonodajo, razpisno dokumentacijo, projektno nalogo ter navodili naročnika in upravljavca JŽI v smislu dobrega gospodarja,
20. vse projektne rešitve morajo biti medsebojno usklajene (rešitev vseh tirov in tirnih naprav, sistemov, objektov, komunalnih vodov in podhod/nadhod ter obstoječega postajnega poslopja),
21. projektant mora v projektu upoštevati splošne okoljevarstvene pogoje upravljavca (**priloga 1**),
22. ob potrditvi variante tirov in tirnih naprav z upoštevanjem vseh zahtevanih sistemov, ki bodo predvideni v okviru projektnih rešitev tega projekta ali v okviru nadaljnjih faz (v času izvedbe nadgradnje proge št. 70), mora uskladiti in prilagoditi rešitev podhoda/nadhoda kot tudi obseg prostorov, ki bodo potrebni v postajnem poslopju,
23. ima poleg vseh nalog, določenih v vsebini in obsegu dela ter regulativi, še sledeče obveznosti:

- sodelovati mora pri usklajevanju projektnih rešitev z mnenjedajalci ter na usklajevalnih sestankih in predstavitvah rešitev v posameznih fazah priprave dokumentacije;

- pridobiti mora pozitivno vmesno izjavo o verifikaciji skladnosti projektnih rešitev z zahtevami TSI za interoperabilnost v posamezni fazi projektiranja IzN, v skladu z zahtevami Zakona o varnosti v železniškem prometu; izvajalec mora sodelovati z verifikacijskim organom do pridobitve pozitivne vmesne izjave o verifikaciji na izdelano projektno dokumentacijo (TSI) in pri reviziji – nacionalni predpisi);

- na izdelano projektno dokumentacijo IzN mora v sodelovanju z naročnikom pridobiti tudi mnenje varnostnega organa Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije;

- pridobiti mora vse potrebne projektne pogoje na projektne rešitve pristojnih mnenjedajalcev in upravljavcev;

1. sodelovati mora z revidenti/recenzenti projektne dokumentacije že v fazi izdelave projektne dokumentacije,
2. udeleževati se mora revizijskih/recenzijskih sestankov,
3. popraviti oziroma dopolniti mora projektno dokumentacijo po reviziji in pridobiti izjave pregleda izvedbenih nivojev projektne dokumentacije (**priloga 2a in priloga 2b**),
4. sodelovati mora pri pripravi odgovorov k pripombam in predlogom, podanih v času ustnih / javnih obravnav, novega dovoljenja za obratovanje ter pripravi odgovorov k drugim pripombam in predlogom posredovanih s strani lokalnih skupnosti in ostalih udeležencev v postopkih povezanih z nadgradnjo železniške postaje Nova Gorica;
5. če se v fazi potrjevanja dokumentacije ali še kasneje med izvajanjem del ugotovi, da rešitve v izdelani projektni dokumentaciji niso ustrezne, jih mora izvajalec popraviti ali v celoti izdelati ponovno tako, da bodo te tehnično korektne po pravilih stroke, racionalne in za naročnika ekonomsko upravičene; naročnik bo izvajalcu s plačilom pokril le eno projektno rešitev, ne glede na to, koliko dopolnitev bo še naknadno obdelanih z namenom, da bo projektna rešitev ustrezna.

Naročnik si pridržuje pravico dajati projektantu med izdelavo naloge dodatna navodila, ki jih bo moral upoštevati, ne da bi imel pravico do dodatne cene, če taka navodila ne bodo bistveno vplivala na obseg naloge.

Če ponudnik ugotavlja, da posamezne zahteve projektne naloge ne vključujejo strokovno celovitih izhodišč oziroma po njegovem mnenju naloga na podlagi danih izhodišč ni izvedljiva ali pa je nejasna, je na to dolžan opozoriti že pri pripravi ponudbe in predlagati eventualna dopolnila projektne naloge.

## 8.2 Število izvodov in oblika zapisa

Projektant mora projektno dokumentacijo izdelati z uporabo računalniške tehnologije (grafični in atributni podatki) in jo predati naročniku v tiskani in digitalni obliki:

**aktivna oblika:**

tekstualne vsebine: Microsoft Word,

tabelarične prikaze, popis del in predračun: Microsoft Excel,

podatkovne baze: Microsoft Access,

terminske plane: Microsoft Project,

slike: v formatu tiff, jpeg ali jpg,

načrte: Autodesk AutoCad, (dwf in dwg)

prostorski podatki: GIS;

**pasivna oblika:**

tekstualne vsebine: v pdf zapisu,

tabelarične prikaze, popis del in predračun: v pdf zapisu,

slike: v pdf zapisu,

načrte: v dwf in dwg zapisu,

prostorski podatki: v dwf in dwg zapisu.

Projektna dokumentacija katerekoli faze ne sme biti kodirana ali kako drugače zaščitena pred razmnoževanjem, kopiranjem in mora biti pripravljena za nadaljnjo obdelavo.

Število potrebnih izvodov dokumentacije je naslednje:

* IZP mora biti, naročniku v celoti predan v **3 (treh) papirnatih izvodih** **in 3 (treh) digitalnih izvodih;**
* IzN mora biti predan v **5 (petih) papirnatih izvodih** **in 5 (petih) digitalnih izvodih.**

V zadostnem številu morajo biti predani vsi vmesni izvodi za pregled naročnika, upravljavca, MONG, za pridobivanje pogojev, revizijo, itd.

# PRILOGE

Priloga 1:

Splošni okoljevarstveni pogoji SŽ-Infrastruktura, d.o.o.

Priloga 2a:

Izjava izdelovalca projektne dokumentacije (dokument upravljavca SŽ-Infrastruktura, d.o.o.)

Priloga 2b:

Izjava pregledovalca o ustrezni dopolnitvi projektne dokumentacije (dokument upravljavca SŽ-Infrastruktura, d.o.o.)

Priloga A:

Seznam prostorov v postajnem poslopju – obstoječe stanje in nove potrebe

Priloga B:

Obstoječe stanje zasedenosti prostorov postajnega poslopja Nova Gorica

Priloga C:

Obstoječe stanje stavb in tehničnih objektov na območju Kolodvorske poti

1. Zahteva dostopov na perone za potnike je, da dostopajo do peronov po pokriti površini, kar je tudi s stališča vzdrževanja in uporabe v primeru padavin bolj primerno. [↑](#footnote-ref-1)
2. *Navedena projekta nista predmet obdelave v okviru tega projekta, ima pa tehnologija, začetek in čas izvedbe le-teh del bistven vpliv na odločitve in faznost izvajanja projekta nadgradnje Nova Gorica* [↑](#footnote-ref-2)