

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

PARKIRIŠČE P+R PRI ŽELEZNIŠKI POSTAJI BOROVNICA

Ljubljana, marec 2018

Številka:

Datum:

SKLEP o potrditvi dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Investitor: Občina Borovnica

Naslov: Paplerjeva ulica 22, 1353 Borovnica

Na podlagi drugega odstavka 18. člena Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ je odgovorna oseba investitorja sprejela naslednja sklepa:

1. Potrdi se Dokument identifikacije investicijskega projekta »Parkirišče P+R pri železniški postaji Borovnica«, marec 2018, ki ga je izdelal Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak, PE Ljubljana, Ukmarjeva 2, 1000 Ljubljana.
2. Ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah znaša: 336.243,42 EUR brez DDV oziroma 410.216,97 EUR z DDV in se bo izvajala skladno s predvidenim časovnim načrtom.

Strokovna služba je ta dokument pregledala in ocenjuje, da je investicija primerno prikazana in izvedljiva, kot je prikazano v dokumentu, ter da so podatki in informacije zadostni, da se lahko pričakuje učinke, kot so predvideni.

Župan občine Borovnica

Bojan Čebela

Naročnik: **Občina Borovnica**
Paplerjeva ulica 22, 1353 Borovnica

Za naročnika: **Bojan Čebela, župan**

Predmet: **PARKIRIŠČE P+R PRI ŽELEZNIŠKI POSTAJI BOROVNICA**

Vrsta dokumenta: **Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP)**

Izdelovalec:



Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak
PE Ljubljana, Ukmarjeva 2, 1000 Ljubljana

Odgovorna oseba: **Boštjan Ferk, direktor**

Opomba: Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je izdelan skladno z določili *Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ* (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010).

KAZALO VSEBINE

1	OPREDELITEV INVESTITORJA TER DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB	8
1.1	IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA - NAROČNIKA	8
1.1.1	OSNOVNI PODATKI O OBČINI BOROVNICA	9
1.2	IDENTIFIKACIJA STROKOVNE SLUŽBE, ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	10
1.3	IDENTIFIKACIJA IZDELOVALCA DIIP	11
2	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	12
3	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE	15
3.1	KRATEK OPIS INVESTICIJE	15
3.2	NAMEN IN CILJI INVESTICIJE TER RAZVOJNE MOŽNOSTI.....	15
3.3	OPREDELITEV JAVNEGA INTERESA ZA IZVEDBO INVESTICIJE.....	16
3.4	USKLAJENOST CILJEV INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	17
3.4.1	PREDPISI NA RAVNI EU	17
3.4.2	PREDPISI NA NACIONALNI RAVNI.....	18
3.4.3	PREDPISI OBČINE BOROVNICA	21
4	OPIS VARIANT	24
4.1	VARIANTA A – BREZ INVESTICIJE	24
4.2	VARIANTA B – Z INVESTICIJO	24
4.3	SWOT ANALIZA PREDLAGANE VARIANTE	25
5	OPREDELITEV, VRSTA IN OPIS INVESTICIJE TER OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV V STALNIH CENAH	26
5.1	VRSTA IN OPIS INVESTICIJE	26
5.2	OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV V STALNIH IN TEKOČIH CENAH	27
6	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO.....	31
6.1	PREDHODNA IDEJNA REŠITEV ALI ŠTUDIJA.....	31
6.2	OPIS LOKACIJE.....	31
6.2.1	MAKRO LOKACIJA	31
6.2.2	MIKRO LOKACIJA	32
6.2.3	ZEMLIŠKOKNJIŽNO STANJE PARCEL IN ZEMLIŠKOKNJIŽNA UREDITEV PRENOSA	32
6.3	OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	33
6.4	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE	33
6.5	VARSTVO OKOLJA	34
6.6	KADROVSKO - ORGANIZACIJSKA SHEMA	35
6.7	VIRI FINANCIRANJA.....	35
6.8	DINAMIKA IN RAZDELITEV FINANCIRANJA GLEDE NA UPRAVIČENE IN NEUPRAVIČENE STROŠKE	36
7	FINANČNA ANALIZA	40
7.1	INVESTICIJA	41
7.2	OPERATIVNI DENARNI TOK.....	41
7.3	PREOSTANEK VREDNOSTI PROJEKTA.....	41
7.4	PRIKAZ FINANČNIH DENARNIH TOKOV IN FINANČNIH KAZALCEV	41
8	EKONOMSKA ANALIZA.....	44
8.1	EKONOMSKE KORISTI, KI JIH JE BILO MOŽNO OVREDNOTITI	44
8.2	EKONOMSKE KORISTI, KI JIH NI BILO MOŽNO OVREDNOTITI.....	44
8.3	PRIKAZ EKONOMSKIH DENARNIH TOKOV IN EKONOMSKIH KAZALCEV	45
9	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ	47

9.1	ANALIZA TVEGANJ	47
9.2	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	47
10	SMOTRNOST IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE.....	49
10.1	POTREBNA DOKUMENTACIJA.....	49
11	ZAKLJUČEK.....	50
12	VIRI.....	51

KAZALO TABEL

<i>Tabela 1: SWOT analiza predlagane variante</i>	<i>25</i>
<i>Tabela 2: Ocenjena vrednost investicije v stalnih cenah v EUR, februar 2018</i>	<i>28</i>
<i>Tabela 3: Ocenjena vrednost investicije v tekočih cenah v EUR</i>	<i>28</i>
<i>Tabela 4: Ocenjena vrednost investicije po letih v stalnih cenah v EUR, februar 2018</i>	<i>29</i>
<i>Tabela 5: Ocenjena vrednost investicije v tekočih cenah v EUR</i>	<i>30</i>
<i>Tabela 6: Časovni načrt izvedbe investicije</i>	<i>33</i>
<i>Tabela 7: Finančna udeležba financerjev v EUR, stalne cene februar 2018</i>	<i>36</i>
<i>Tabela 8: Razdelitev stroškov po stalnih cenah, februar 2018, na upravičene in neupravičene v EUR glede na vir financiranja</i>	<i>36</i>
<i>Tabela 9: Razdelitev stroškov po tekočih cenah na upravičene in neupravičene v EUR glede na vir financiranja</i>	<i>37</i>
<i>Tabela 10: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v stalnih cenah, februar 2017</i>	<i>38</i>
<i>Tabela 11: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v tekočih cenah</i>	<i>39</i>
<i>Tabela 12: Finančni kazalci projekta</i>	<i>42</i>
<i>Tabela 13: Finančni denarni tok projekta v EUR, stalne cene februar 2018</i>	<i>43</i>
<i>Tabela 14: Ekonomski kazalci projekta</i>	<i>45</i>
<i>Tabela 15: Ekonomski denarni tok projekta v EUR</i>	<i>46</i>
<i>Tabela 16: Ocena tveganja</i>	<i>47</i>
<i>Tabela 17: Analiza občutljivosti – ekonomski denarni tok</i>	<i>48</i>

KAZALO SLIK

<i>Slika 1: Lega Občine Borovnica</i>	<i>10</i>
<i>Slika 2: Trenutno stanje območja predvidene investicije</i>	<i>13</i>
<i>Slika 3: Kolesarnica pri železniški postaji Borovnica</i>	<i>14</i>
<i>Slika 4: Parkirišče P+R</i>	<i>26</i>
<i>Slika 5: Makro lokacija</i>	<i>31</i>
<i>Slika 6: Mikro lokacija</i>	<i>32</i>

1 OPREDELITEV INVESTITORJA TER DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB

11. člen Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ¹ zahteva navedbo investitorja, izdelovalca investicijske dokumentacije in upravljavca ter strokovnih delavcev oziroma služb, odgovornih za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske in druge dokumentacije. Uvodni del dokumenta identifikacije investicijskega projekta je zato namenjen predstavitvi omenjenih subjektov.

1.1 IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA - NAROČNIKA

Investitor: Občina Borovnica
Paplerjeva ulica 22, 1353 Borovnica
Telefon: 01 750 74 60
E-pošta: obcina@borovnica.si
Davčna številka: SI 94882134
Matična številka: 883393000
Zakladniški podračun pri BS: SI56 0120 5777 7000 055

Za naročnika:

Odgovorna oseba: Bojan Čebela, župan

Datum:

Podpis:

¹ Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16.

1.1.1 Osnovni podatki o Občini Borovnica

Občina Borovnica leži na jugozahodnem robu Ljubljanske kotline. Od glavnega mesta Ljubljana je oddaljena le 18 minut vožnje z vlakom. Na njenih tleh se srečujeta dinarski in predalpski svet, v planotah za vasjo pa se že začinja tudi Kras. Naselja občine s severne strani objema Ljubljansko barje, na vzhodu Planina, na zahodu Trebelnik, južno stran kotline pa obkrožajo blizu tisoč metrov visoki hribi, ki se dvigajo nad vasmi v Kotih. Znana po nekoč mogočnem železniškem viaduktu in slikoviti soteski Pekel, je danes Borovnica prepoznavna tudi po največjih nasadih ameriških borovnic v Sloveniji.²

Občina Borovnica se s 305m n.v. in površino 42,3 km² po velikosti med slovenskimi občinami uvršča na 144. mesto.³ Meji na Občino Vrhnika, Brezovica in Cerknica. Sestavlja jo dvanajst naselij: Brezovica, Niževce, Zabočevo, Ohonica, Lašče, Pristava, Dražica, Breg, Pako, Dol, Laze in Borovnica, kjer je tudi sedež.⁴ S 4376 prebivalci⁵ spada med srednje poseljene občine.

Za dobrobit prebivalcev skrbi občina, med poglavitne naloge Občine Borovnica pa spadajo zlasti:⁶

- normativno urejanje zadev javnega pomena,
- upravljanje občinskega premoženja,
- omogočanje pogojev za gospodarski razvoj občine,
- ustvarjanje pogojev za gradnjo stanovanj in skrb za povečanje najemnega socialnega sklada stanovanj,
- skrb za lokalne javne službe,
- zagotavljanje in pospeševanje vzgojno-izobraževalne in zdravstvene dejavnosti,
- pospeševanje službe socialnega skrbstva, predšolskega varstva, osnovnega varstva otrok in družine, za socialno ogrožene, gibalno ovirane in ostarele,
- pospeševanje raziskovalne, kulturne in društvene dejavnosti ter razvoja športa in rekreacije,
- skrb za varstvo zraka, tal, vodnih virov, za varstvo pred hrupom, za zbiranje in odlaganje odpadkov in opravljanje drugih dejavnosti varstva okolja,
- upravljanje, gradnja in vzdrževanje javne infrastrukture,
- skrb za požarno varnost in varnost občanov v primeru elementarnih in drugih nesreč,
- urejanje javnega reda v občini.

² Spletna stran <<http://www.borovnica.si/o-borovnici/predstavitev/osnovni-podatki/>> (14. 3. 2018).

³ Statistični urad RS, dostop na: <<http://www.stat.si/obcine/sl/2014/Municip/Index/9>> (14. 3. 2018).

⁴ Spletna stran <<http://www.borovnica.si/o-borovnici/predstavitev/osnovni-podatki/>> (14. 3. 2018).

⁵ Statistični urad RS, dostop na: <<http://pxweb.stat.si>> (14. 3. 2018).

⁶ 8. člen Statuta občine Borovnica, sprejetega dne 13. 10. 2016.

Slika 1: Lega Občine Borovnica



Vir: Spletna stran <https://sl.wikipedia.org/wiki/Ob%C4%8Dina_Borovnica> (5. 3. 2018).

1.2 IDENTIFIKACIJA STROKOVNE SLUŽBE, ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE

Investitor: Občina Borovnica
Paplerjeva ulica 22, 1353 Borovnica

Odgovorna služba: Občinska uprava

Telefon: 01 750 74 60

E-pošta: obcina@borovnica.si

Za naročnika:

Odgovorna oseba: župan Bojan Čebela

Datum:

Podpis:

1.3 IDENTIFIKACIJA IZDELOVALCA DIIP

Izdelovalec: Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak
Ukmarjeva 2, 1000 Ljubljana
Telefon: (0)1 60 100 70
E-pošta: bostjan.ferk@pppforum.si
Matična št.: 3455114
Davčna št.: SI22672826
TRR: SI56 3500 1000 1226 768 (BKS Bank AG)

Za izdelovalca DIIP:

Odgovorna oseba: Boštjan Ferk, direktor

Datum: 14. 3. 2018

Podpis:

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

2.1. RAZLOGI, KI IZHAJAJO IZ TRENUTNEGA STANJA

Na območju občine Borovnica v bližini železniške postaje trenutno ni primerno urejene parkirne površine, kjer bi uporabniki javnega potniškega prometa pred uporabo železniškega ali avtobusnega prevoza puščali svoja osebna vozila, koles pa na sicer pokritem parkirišču za kolesa ni mogoče niti varno prikleniti na stojala niti ni vzpostavljen video nadzor.

Območje predvidene investicije je trenutno neizkoriščena delno travnata površina, ki se v večji meri uporablja kot parkirišče dnevnih migrantov, ki v nadaljevanju uporabljajo železniško povezavo z Ljubljano in Postojno. Na obravnavanem območju je bilo na podlagi opravljenih ogledov in analize trenutnega stanja ugotovljeno, da se dnevno v času delovnika na obravnavanem območju nahaja 60-70 vozil. Njihov prihodi in odhodi sovpadajo z voznim redom (odhodi – prihodi) potniških vlakov, delo pa z delovnikom bližnjih podjetij. Jutranja konica prihodov je tako med 05:00 uro 07:00 uro, popoldanska pa med 14:00 uro in 16:00 uro.⁷ Trenutno neurejeno območje je v zimskem času med pluženjem ter ob nalivih in neurjih težje vzdrževati, saj je parkirna površina erodirana, na njej pa se pojavljajo tudi luknje, kar uporabnikom, predvsem tistim s posebnimi potrebami, onemogoča oziroma otežuje dostop do bližnjih objektov. Neurejenost sedanje parkirne površine, na kateri parkirišča niso označena, pomeni tudi grožnjo varnosti kolesarjev in pešcev, saj na kategorizirani javni cesti, ki vodi do železniške postaje Borovnica in se tudi uporablja za parkiranje avtomobilov, ni horizontalno ločenih površin za pešce in kolesarje oziroma pločnika in kolesarske steze, poleg tega pa te niso ločene z oznakami na cestišču (hodnik za pešce, kolesarski pas).

⁷ K Projekt L, d.o.o.: Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja - P+R na železniški postaji Borovnica, februar 2018.

Dolgoročni trend rasti prebivalstva v občini Borovnica se odraža tudi v povečani rabi osebnih vozil. Od konca leta 2012 do konca leta 2017, ko se je po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (SURŠ) število prebivalcev v občini povečalo za okoli 20 %, se je na relaciji Borovnica-Ljubljana število potnikov povečalo za skoraj 22 %⁸. Do izrednega porasta je prišlo pri prodaji cenovno najbolj ugodnih letnih vozovnic. Več kot polovica prebivalcev občine se na delo vozi v Ljubljano ali sosednje občine, saj je znotraj občine Borovnica zaposlenih le okoli 15 % aktivnih prebivalcev občine. K vsakodnevnim migracijam prav tako prispevajo tudi srednješolci in študenti. Za zaposlene v širšem središču Ljubljane predstavlja prevoz z vlakom cenovno in časovno najbolj ugodno opcijo, ki je obenem tudi najbolj sprejemljiva z vidika varstva okolja.

Namen, ki ga investitor zasleduje z izgradnjo parkirišča »parkiraj in presedi« (P+R), je predvsem ureditev parkirne problematike neurejenega parkiranja na območju predvidene investicije in s tem zagotoviti uporabnikom primerno površino za osebna vozila in kolesa ter spodbuditi uporabo javnega potniškega prometa, obenem pa izboljšati prometno varnost na območju železniške postaje Borovnica. Predmetna investicija bo tako povečala kombinirano in aktivno mobilnost, saj se bodo prebivalci na pot v sosednje občine ali mesta lahko odpravili s kombinacijo aktivne mobilnosti ali vožnje z osebnim avtomobilom in udobnega javnega potniškega prometa.⁹

Slika 2: Trenutno stanje območja predvidene investicije



Vir: K Projekt L, d.o.o.: Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja – P+R na železniški postaji Borovnica, februar 2018.

⁸Celostna prometna strategija Občine Borovnica, Borovnica, februar 2018. Dostopno na: <http://www.borovnica.si/wp-content/uploads/2018/02/Celovita-prometna-strategija-Borovnica-_predlog.pdf> (7. 3. 2018).

⁹Celostna prometna strategija Občine Borovnica, Borovnica, februar 2018. Dostop na: <http://www.borovnica.si/wp-content/uploads/2018/02/Celovita-prometna-strategija-Borovnica-_predlog.pdf> (7. 3. 2018).

Slika 3: Kolesarnica pri železniški postaji Borovnica



Vir: Celostna prometna strategija občine Borovnica.

3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE

3.1 KRATEK OPIS INVESTICIJE¹⁰

Investicija predvideva izgradnjo parkirišča »parkiraj in presedi« (P+R) s kapaciteto 99 parkirnih mest, od tega 10 opremljenih s polnilno postajo za električna vozila, parkirišče za kolesa z nadstreškom za zaščito pred vremenskimi vplivi s stojali, ki omogočajo varno priklepanje koles ter izgradnjo avtobusnega postajališča pri železniški postaji Borovnica. Investicija predvideva tudi ureditev dostopne poti za kolesarje in pešce.

3.2 NAMEN IN CILJI INVESTICIJE TER RAZVOJNE MOŽNOSTI

Z načrtovano gradnjo se bo prebivalcem na predmetnem območju zagotovilo ustrezno parkirno površino, kjer bodo lahko varno puščali svoja osebna vozila ali kolesa in nadaljevali pot z uporabo javnega potniškega prometa. Cilji predmetne investicije so tako predvsem:

- zmanjšanje obsega cestnega prometa;
- povečanje uporabe avtobusnega in železniškega javnega potniškega prometa;
- zmanjšanje obremenitve okolja s prahom;
- zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov in onesnaževalcev zunanjskega zraka;
- višja kakovost bivanja v mestih;
- zmanjšanje prometnih nesreč;
- zagotovitev varne poti v službo, šolo;
- pestrejša izbira potovalnih načinov;
- ohranjanje zdravja;
- zagotavljanje višjega življenjskega standarda;
- povečanje kakovosti bivanja v občini;
- zmanjšanje stroškov potovanj.

S predvideno investicijo želi investitor spodbuditi tudi uporabo javnega potniškega prometa, kar se bo odrazilo v zmanjšanju uporabe osebnih vozil ter v varnejši, pestri in zdravi poti od doma do cilja prebivalcem občine Borovnica. Z ureditvijo parkirnih površin za osebe s posebnimi potrebami bo tem omogočen lažji dostop do železniške in avtobusne postaje.

¹⁰ K Projekt L, d.o.o.: Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja – P+R na železniški postaji Borovnica, februar 2018.

3.3 OPREDELITEV JAVNEGA INTERESA ZA IZVEDBO INVESTICIJE

Javni interes je razviden iz celotnega dokumenta identifikacije investicijskega projekta in je podrobneje obrazložen v nadaljevanju.

Obstoj javnega interesa je izkazan, saj je investicija predvidena za opravljanje izvirnih nalog občine in za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev.

Določba Zakona o lokalni samoupravi¹¹:

21. člen

Občina samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena "(izvirne naloge)", ki jih določi s splošnim aktom občine ali so določene z zakonom.

Občina za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev opravlja zlasti naslednje naloge:

- *upravlja občinsko premoženje;*
- *omogoča pogoje za gospodarski razvoj občine in v skladu z zakonom opravlja naloge s področja gostinstva, turizma in kmetijstva;*
- *[...]*
- *gradi, vzdržuje in ureja lokalne javne ceste, javne poti, rekreacijske in druge javne površine v skladu z zakonom ureja promet v občini ter opravlja naloge občinskega redarstva;*
- *[...].*

Določbe Statuta občine Borovnica¹²:

8. člen

(1) Občina samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), določene z zakonom in tem statutom, zlasti pa:

[...]

10. Upravlja, gradi in vzdržuje:

- *občinske ceste, ulice in javne poti in razsvetljava ob njih,*
- *površine za pešce in kolesarje,*
- *igrišča za šport in rekreacijo ter otroška igrišča,*
- *javne parkirne prostore, parke, trge in druge javne površine,*

¹¹ Zakon o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF in 14/15 – ZUUJFO).

¹² Statut občine Borovnica Uradni list RS, št. 67/2016 z dne 28. 10. 2016.

– zagotavlja varnost v cestnem prometu na občinskih cestah in ureja promet v občini.

3.4 USKLAJENOST CILJEV INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

Investicija je usklajena z evropskimi, nacionalnimi in občinskimi razvojnimi strategijami, cilji in politikami ter je kot taka v javnem interesu.

3.4.1 Predpisi na ravni EU

1. Evropa 2020: Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast

Evropa 2020: Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast opozarja, da bi učinkovitejša raba virov in energije povečala konkurenčnost in varnost oskrbe z energijo.¹³ Z rastjo potniškega in tovornega prometa se povečuje onesnaževanje in preobremenjenost okolja. Evropska komisija stremi k mobilnosti, ki bo trajnostna, energijsko-účinkovita in okolju prijazna. Cilj Evropske komisije je zmanjšati obseg neželenih učinkov, ki so povezani z mobilnostjo, kar pomeni predvsem spodbujanje združevanja različnih načinov transporta, tehničnih inovacij in premik k manj obremenjujočim in energijsko učinkovitim načinom transporta.¹⁴

Predmetna investicija je skladna s ciljem Evrope 2020, saj bo parkirišče P+R omogočalo polnjenje električnih avtomobilov, s čimer se bo spodbujalo k povečanju števil vozil, ki delujejo na alternativne vire energije. Poleg tega, ima zmanjšana uporaba osebnih avtomobilov ugoden vpliv na okolje, saj se zmanjšuje vsebnost toplogrednih plinov v ozračju.

2. Prometna politika EU

Evropska unija kot glavne izzive na področju prometa prepoznava:

- **preobremenjenost;**
- **odvisnost od nafte;**
- **izpusti toplogrednih plinov;**
- različna razvitost infrastrukture po državah EU;
- konkurenca.

¹³ Evropa 2020: Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast, Bruselj, 3. 3. 2010.

¹⁴ Spletna stran: < https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable_en > (5. 3. 2018).

EU podpira raziskave in inovacije ter učinkovito uporabo novih in okolju prijaznih tehnologij na področju prometa. Z novimi predpisi želi spodbuditi razvoj čistih tehnologij (električni avtomobili, vozila na vodik, vozila in plovila na plin) in omrežja z zadostnim številom črpalnih postaj in postaj za polnjenje.¹⁵ Parkirišče P+R bo s spodbujanjem uporabe javnega potniškega prometa in posledično zmanjšanjem števila osebnih vozil prispevalo k zmanjšanju zgoraj naštetih izzivov na področju prometa.

3. Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020

Projekt je skladen s smernicami Evropske komisije, s katerimi naj bi se do leta 2020 število smrtnih žrtev v cestnem prometu v Evropi zmanjšalo za 50 %.¹⁶ Investicija bo spodbujala k uporabi javnega potniškega prometa, saj bo prebivalcem omogočena primerna infrastruktura, kjer bodo puščali svoja osebna vozila in kolesa in se odločili za nadaljevanje poti z avtobusom ali vlakom. Posledično se bo zmanjšala uporaba in prisotnost osebnih vozil na javnih cestah, kar bo prispevalo k zmanjšanju števila prometnih nesreč.

3.4.2 Predpisi na nacionalni ravni

1. Zakon o varstvu okolja (ZVO-1)

Predmetna investicija bo uporabnikom olajšala uporabo javnega potniškega prometa, s čimer bo zmanjšan negativen vpliv na okolje, kar je tudi temeljni cilj **Zakona o varstvu okolja (ZVO)**, ki šteje varstvo okolja pred obremenjevanjem kot temeljni pogoj za trajnostni razvoj. V tem okviru določa temeljna načela varstva okolja, katerih namen je spodbujanje in usmerjanje takšnega družbenega razvoja, ki omogoča dolgoročne pogoje za človekovo zdravje, počutje in kakovost njegovega življenja ter ohranjanje biotske raznovrstnosti. Investicija prispeva k uresničitvi ciljev ZVO, med njimi spodbujanje razvoja in uporaba tehnologij, ki preprečujejo, odpravljajo ali zmanjšujejo obremenjevanje okolja.¹⁷

¹⁵ Spletna stran: < https://europa.eu/european-union/topics/transport_sl> (5. 3. 2018).

¹⁶ Usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020. Dostop na: <https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_sl.pdf> (5. 3. 2018).

¹⁷ Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16 in 61/17 – GZ)

2. Nacionalni program varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji (NPVCP)

Temeljni namen programa je opredelitev ključnih ukrepov, s katerimi se bo zmanjšalo število prometnih nesreč in njihovih posledic. Investicija je usmerjena k zadovoljevanju namena in cilja tega programa, saj bo zmanjšanje števila osebnih avtomobilov na cestah zmanjšalo možnost nastanka prometnih nesreč. V Republiki Sloveniji je potrebno povečati prometno varnost, saj ta trenutno ni zadovoljiva, zaradi česar je izrazito zmanjšana kakovost življenja naše družbe.¹⁸

3. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo) (RePPRS)

Resolucija o prometni politiki RS spodbuja uporabo javnega prevoza potnikov, kot enega izmed načinov prevoza, ki sledi trajnostni mobilnosti. Javni interes na področju javnega potniškega prometa je povezan s socialnimi in ekološkimi razlogi. Resolucija poudarja, da je spodbujanje javnega prometa nujno tudi iz okoljskih razlogov. Upoštevajoč cilje posameznih sistemov je z vidika prometne politike prioriteto doseganje mobilnosti prebivalcev iz osebnega v javni potniški promet.¹⁹

Osnovni cilj trajnostne mobilnosti je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet ter s tem posledično onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije. Trajnostna mobilnost je tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj gospodarstva. Promet je kljub velikemu napredku in dvigu življenjske ravni postal resna grožnja okolja in kakovosti življenja v mestih. V urbanih okoljih je postal promet glavni onesnaževalec ozračja (prašni delci, dušikovimi oksidi in ozon) in zelo pomemben dejavnik preoblikovanja prostora. Glavne usmeritve za prihodnost so vzpodbujanje javnega potniškega prometa, izboljšanje pogojev za dejavnost prevozov in za varnost v prometu ter promocija intermodalnosti: torej kombiniranja različnih prevoznih sredstev na poti od točke A do točke B. V sklop kombiniranja sodi koncept »park and ride«, pri katerem se kombinira uporabo avtomobila in mestnega avtobusa ali kolesa. Investicija zasleduje cilje s področja trajnostne mobilnosti, ki so med drugimi tudi ureditev parkirišč za kolesa ter vzpostavitev sistemov parkirišč P+R v Republiki Sloveniji.²⁰

¹⁸ Nacionalni program varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 63/02).

¹⁹ Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo) (Uradni list RS, št. 58/06).

²⁰ Spletna stran:

<http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Dogodki/Kaj_je_trajnostna_mobilnost.pdf> (5. 3. 2018).

4. Strategija razvoja Slovenije 2014 – 2020

Strateški razvojni okvir Slovenije je bil nazadnje definiran v Strategiji razvoja Slovenije za obdobje 2005 - 2013.²¹ Veljavnost dokumenta je potekla, zato je Slovenija pristopila k pripravi novega strateškega dokumenta - dolgoročne strategije razvoja Slovenije. Ta še ni sprejeta, je pa že sprejeta Vizija Slovenije, ki na splošen način določa usmeritve in cilje do leta 2050. V Viziji Slovenije je kot eden izmed ključnih vzvodov za doseganje vizije navedeno dolgo, kakovostno in zdravo življenje. Zaradi neobstoja nove strategije je kljub poteku veljavnosti relevantna prejšnja Strategija razvoja Slovenije, ki določa naslednje ključne nacionalne razvojne cilje v obdobju 2006-2013:

- **trajnostno povečanje blaginje in kakovosti življenja vseh posameznic in posameznikov;**
- izboljšanje možnosti vsakega človeka za dolgo, zdravo in aktivno življenje z vlaganji v učenje;
- izobrazbo, zdravje, kulturo, bivalne pogoje in druge vire za uresničenje osebnih potencialov;
- oblikovanje bolj dinamične in prilagodljive družbe, ki se bo sposobna hitreje odzivati na izzive globalizacije in enotnega evropskega trga;
- vzdržno povečevanje gospodarske rasti in zaposlenosti na temelju načel trajnostnega razvoja in dolgoročnega ohranjanja ekonomskih, socialnih in okoljskih ravnovesij;
- povečanje globalne konkurenčnosti s spodbujanjem inovativnosti in podjetništva;
- razširjanje uporabe informacijsko komunikacijske tehnologije,
- učinkovito posodabljanje in vlaganje v učenje, izobraževanje, usposabljanje, raziskave in razvoj;
- povečanje učinkovitosti države in zmanjšanje njene neposredne vloge v gospodarstvu;
- zmanjšanje socialnih tveganj za najbolj ranljive skupine, zmanjševanje revščine in socialne izključenosti;
- ustvarjanje pogojev za trajno obnavljanje prebivalstva;
- hitrejši razvoj vseh regij in zmanjševanje zaostanka najmanj razvitih;
- **trajnostni okoljski in prostorski razvoj;**
- **krepitev vseh oblik varnosti,** dosledno spoštovanje človekovih pravic, preprečevanje diskriminacije in aktivno zagotavljanje enakih možnosti.

Izvedba investicije bo pomenila korak naprej proti kakovostnem in zdravem življenju, s čimer sledi investicija trajnostnemu povečanju blaginje in kakovosti življenja vseh posameznic in posameznikov kot enemu izmed ključnih nacionalnih razvojnih ciljev.

²¹ Strategija razvoja Slovenije, sprejeta na 30. redni seji Vlade RS dne 23. 6. 2005.

Javni interes se odraža tudi v optimizaciji prometnega toka, saj učinkovitejše upravljanje z zastoji na cestah, preusmerjanje in boljša pretočnost bistveno prispevajo k učinkovitem prometu, ki je ključnega pomena za konkurenčno vključitev v svetovno gospodarstvo, poleg tega pa neovirana mobilnost in varnost v cestnem prometu zvišujeta kakovost življenja.

3.4.3 Predpisi Občine Borovnica

1. Razvojna strategija Občine borovnica 2017-2027+

Razvojno strategijo Občine Borovnica 2017-2027+ je na svoji 25. redni seji, dne 7. 12. 2017, sprejel Občinski svet Občine Borovnica. V 5. poglavju, ki nosi naslov Strategija, dokument pri obravnavi Prednostne osi 1: Dostopna in mobilna Borovniška kotlina obravnava tudi problematiko in razvojne izzive na področju prometa in s tem v zvezi pravi: *»Zaradi slabih navezovalnih cest je dostopnost iz občine Borovnica do glavnih prometnic slaba, potovalni časi do glavnih prometnih destinacij na Vrhniki in v Ljubljani pa relativno dolgi. Stanje večine občinskih cest in njihova prometno varnostna urejenost sta slaba. Zato kljub zavedanju pomena sprememb izbir potovalnih načinov v smeri večjega deleža javnega in nemotoriziranega prometa ter njihovih kombinacij za znižanje stroškov mobilnosti, boljše zdravje prebivalcev in manjše onesnaženje okolja, pri tej prednostni osi dan poudarek investicijskim ukrepom pred ukrepi spreminjanja potovalnih navad. To pa še ne pomeni, da se t. i. mehki ukrepi ne bodo izvajali, temveč pomeni, da se bodo v prvi vrsti izvajali ob izvedbi tistih investicijskih ukrepov v prometno infrastrukturo in prometno varnost, ki bodo vsaj delu prebivalstva omogočali pešačenje, kolesarjenje in rolkanje ne le kot zdravo, temveč tudi kot varno alternativo prevozu z osebnimi avtomobili.«²²*

Dokument eksplicitno obravnava problematiko neustreznosti železniške postaje in parkiranja pred njo in v zvezi s tem navaja: *»Glavna pridobitev na področju železniškega prometa bo prenovljena železniška postaja z izven nivojskim dostopom do peronov potniškega prometa z obeh strani proge. Njena izgradnja in časovna dinamika projekta sta v pristojnosti Ministrstva RS za infrastrukturo in pogojena s pridobitvijo evropskih sredstev za posodobitev železniške infrastrukture med Brezovico in Verdom na V. evropskem transportnem koridorju. Projekt je v dogovoru z Občino Borovnica zasnovan tako, da bo vzpostavljen tudi podhod pod železniško progo, ki omogoča neoviran in udoben dostop do oz. iz naselja Pod goro tudi osebam s posebnimi potrebami. Izdelan bo projekt obnove mostu čez Borovniščico ter podhoda pod železniško progo za izboljšan dostop do naselja Jele. Pred železniško postajo bosta v primeru možnosti črpanja namenskih kohezijskih sredstev EU iz proračuna RS za večinsko sofinanciranje*

²² Razvojna strategija Občine Borovnica 2017-2027+, december 2017, str. 60

izgradnje urejena sodobno parkirišče in kolesarnica, opremljena tudi s priključki za polnjenje električnih avtomobilov in koles.²³«

2. Celostna prometna strategija Borovnica

Celostna prometna strategija je ključno orodje novega pristopa k načrtovanju prometa. Prizadeva si rešiti izzive občin, ki so povezani s prometom, s čimer jim pomaga uresničiti njihove ključne razvojne potenciale. Usmerja se na spodbujanje hoje, kolesarjenja, uporabe javnega prevoza in drugih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti na račun omejevanja osebnega prometa.²⁴ Predlog Celostne prometne strategije je na svoji 26. redni seji, dne 22. 2. 2018, potrdil Občinski svet Občine Borovnica.

V zvezi s parkiranjem na območju železniške postaje Borovnica strategija pravi: »Parkirne površine pred železniško postajo so neurejene, a zaenkrat še zadoščajo. Ob nadaljnji rasti prebivalstva ter ukrepih MO Ljubljana za zmanjšanje prevozov na delo z avtomobili v osrednji del mesta pa bodo kapacitete parkirišča postale premajhne. Zato je potrebno pravočasno zagotoviti parkirišče »parkiraj in presedi« (P+R) za okoli 100 vozil z ustrezno veliko ter pred vplivi vremena zavarovano kolesarnico, ki bo za razliko od obstoječe omogočala tudi varno zaklepanje koles na stojala, imela video nadzor in omogočala tudi polnjenje e-koles. Občina bo glede na kratke razdalje zlasti spodbujala uporabo vlaka v kombinaciji s hojo in kolesarjenjem z zagotovitvijo varnih povezav za pešce in kolesarje do železniške postaje in bo skladno s tem tudi povečevala zmogljivosti kolesarnice na železniški postaji. Parkirišče P+R mora biti že ob izgradnji opremljeno tako, da bo imelo ustrezno število parkirišč za invalide, vsaj 10 % parkirnih mest mora omogočiti polnjenje e-vozil, vsa parkirna mesta pa morajo imeti izvedeno predpripravo za polnjenje tovrstnih vozil.«²⁵

Izgradnja predmetne investicije bo prispevala k uresnitvi ciljev Celostne prometne strategije Občine Borovnica, s katero občina oblikuje učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, s katerimi bo dosegla celostne spremembe, ki bodo posledično povečevale kakovost bivanja v občini. Namen drugačnega načina prometnega načrtovanja je, da se ljudem nudijo različni načini potovanja, pri čemer dobijo prednost tisti potovalni načini, ki so ob primerljivih časovnih stroških in finančnih izdatkih ugodnejši, bolj zdravi ter manj obremenjujejo okolje.²⁶

²³ Razvojna strategija Občine Borovnica 2017-2027+, december 2017, str. 61.

²⁴ Spletna stran:

http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/trajnostna_mobilnost_in_prometna_politika/trajnostna_mobilno_st/ (5. 3. 2018).

²⁵ Celostna prometna strategija Občine Borovnica, februar 2018, str. 17.

²⁶ Celostna prometna strategija Občine Borovnica, februar 2018, str. 17.

Predmetna investicija bo pripomogla k dvigu kakovosti bivanja, povečala varnost udeležencev v prometu in dostopnost prometnega sistema vsem uporabnikom, zmanjšala škodljive vplive prometa na zdravje in okolje ter je kot taka v javnem interesu.

4 OPIS VARIANT

Skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ sta obravnavani dve varianti: varianta A - brez investicije in varianta B - z investicijo.

Varianta A predstavlja neizpolnitev ciljev, postavljenih s strani Občine Borovnica, medtem ko varianta B predvideva izvedbo investicije v skladu s postavljenimi cilji. Z namenom zasledovanja ciljev občine je v nadaljevanju podrobno predstavljena varianta B.

4.1 VARIANTA A – BREZ INVESTICIJE

Varianta A predstavlja neizpolnitev ciljev. Pomeni, da Občina Borovnica ne pristopi k izgradnji parkirišča P+R in ostane stanje nespremenjeno. Prebivalci občine Borovnica tako še naprej ne bodo imeli zagotovljene urejene parkirne površine, kjer bi varno puščali svoja osebna vozila in kolesa.

Varianta A je z vidika nalog v izvorni pristojnosti občine, razvojnih strategij in z vidika interesa prebivalcev občine nesprejemljiva. Kot taka ogroža blaginjo prebivalcev, zato je v nadaljnjem obravnavana samo varianta B.

4.2 VARIANTA B – Z INVESTICIJO

Glede na razloge za investicijsko namero, torej zagotovitev urejene in varne parkirne površine, je varianta B edina sprejemljiva rešitev. Predvideva izgradnjo novega parkirišča P+R in s tem primerno infrastrukturo, ki bo prebivalcem zagotavljala blagostanje.

Varianta B obsega izgradnjo parkirišča P+R z 99 parkirnimi mesti, parkirišča za kolesa z nadstreškom, avtobusno postajališče ter ureditev dostopne poti za pešce v okolici.²⁷ Ocenjena vrednost investicije znaša 410.216,97 EUR z DDV. Izvedba te variante omogoča doseganje zastavljenih ciljev.

²⁷ K Projekt L, d.o.o: Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja – P+R na železniški postaji Borovnica, februar 2018.

4.3 SWOT ANALIZA PREDLAGANE VARIANTE

V tem poglavju je prikazana SWOT analiza predlagane variante, pri kateri so bili preučevani štiri aspekti, in sicer Strengths - prednosti, Weaknesses - slabosti, Opportunities – priložnosti in Threats – nevarnosti. Prva dva aspekta se nanašata na notranje, druga dva pa na zunanje dejavnike. Izvedena SWOT analiza prikazuje značilnosti investicije in omogoča analizo različnih alternativnih razvojnih scenarijev.

Tabela 1: SWOT analiza predlagane variante

Predlagana varianta: izvedba investicije	
Prednosti: <ul style="list-style-type: none">- zagotovitev urejene parkirne površine za prebivalce občine- ohranjanje blagostanja- zagotavljanje višjega življenjskega standarda- razvoj infrastrukture- dostop do parkirišča osebam s posebnimi potrebami- lažje vzdrževanje parkirne površine	Slabosti: <ul style="list-style-type: none">- strošek investicije je razmeroma visok- obremenitev občinskega proračuna- stroški vzdrževanja- tveganje projektiranja, pridobitve gradbenega dovoljenja in gradnje nosi naročnik
Priložnosti: <ul style="list-style-type: none">- priložnost za razvoj predmetnega območja- priložnost za gostejšo poselitev- priložnost za povečanje uporabe javnega potniškega prometa	Nevarnosti: <ul style="list-style-type: none">- glede na stanje na trgu ponudnikov izvajalcev gradbenih del bo potrebna posebna pazljivost pri izboru solidnega in zanesljivega izvajalca- izbor finančno stabilnega in sposobnega izvajalca, ki bo sposoben zapreti finančno konstrukcijo in zagotoviti realizacijo projekta v dogovorjenem časovnem okviru- neugodne vremenske razmere in s tem neločljivo povezano tveganje časovnih zamud pri gradnji in realizaciji projekta

5 OPREDELITEV, VRSTA IN OPIS INVESTICIJE TER OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV V STALNIH CENAH

5.1 VRSTA IN OPIS INVESTICIJE

V nadaljevanju podajamo podrobnejši opis investicije in karakteristike predvidene investicije. Podatki o investiciji izhajajo iz Projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD),²⁸ kjer je investicija nazorno opisana.

Predvidena je izgradnja parkirišča, avtobusnega postajališča, cestnega priključka, podpornega zidu 1 in podpornega zidu 2. Parkirišče v skupni površini 3170 m² obsega 99 parkirnih površin, od tega 10 parkirišč za električna vozila, 4 za invalide ter parkirišče za kolesa z nadstreškom za zaščito pred vremenskimi vplivi ter montažo stojal za kolesa. Na obravnavanem območju se predvideva tudi izgradnja površine za pešce z namenom izvedbe varne povezave parkirišča in železniške postaje. Prav tako so predvidene površine za pešce proti lokalni cesti, ki vodi v poseljen del naselja Borovnica. Površine se bodo uredile z namenom povezovanja naselja z železniško postajo. Investicija predvideva tudi rušitev obstoječe garaže.

Ocenjena vrednosti investicije, v katero so všteti splošni stroški, pripravljalna in rušitvena dela, zemeljska dela ter gradbena dela, znaša 336.243,42 EUR brez DDV oziroma 410.216,97 EUR z DDV. Območje parkirišča P+R ureja Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Borovnica, ki je bil objavljen v Uradnem listu, št. 52/2014, 24/2015.

Slika 4: Parkirišče P+R



Vir: K Projekt L, d.o.o.: Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja – P+R na železniški postaji Borovnica, januar 2017.

²⁸ Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja – P+R na železniški postaji Borovnica, februar 2018, K Projekt L, d.o.o.

5.2 OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV V STALNIH IN TEKOČIH CENAH

Izvedba predmetne investicije se načrtuje v letih 2018-2019, zaradi česar je investicija v spodnjih tabelah predstavljena v stalnih in tekočih cenah. V primeru tekočih cen smo upoštevali napoved inflacije za leto 2018 v višini 1,60 %, kakor jo je objavil UMAR v Jesenski napovedi gospodarskih gibanj 2017 (september 2017).

Strošek celotne investicije je ocenjen na 336.243,42 EUR brez DDV oziroma 410.216,97 EUR z DDV, investicija pa bo predvidoma končana sredi leta 2019. V finančni analizi smo upoštevali znesek z DDV, saj občina pri predmetni investiciji nima pravice do odbitka DDV.

Strokovna podlaga za oceno obravnavane investicije je K Projekt L, d.o.o.: Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja – P+R na železniški postaji Borovnica, februar 2018, februar 2018.

Tabela 2: Ocenjena vrednost investicije v stalnih cenah v EUR, februar 2018

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
I. SPLOŠNI STROŠKI	23.700,00	5.214,00	28.914,00
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega razpisa	3.400,00	748,00	4.148,00
Projektna dokumentacija	6.400,00	1.408,00	7.808,00
Promocija	6.700,00	1.474,00	8.174,00
Spremljanje in poročanje	2.400,00	528,00	2.928,00
Nadzor	4.800,00	1.056,00	5.856,00
II. UREDITEV P + R	312.543,42	68.759,55	381.302,97
Parkirišče	158.832,00	34.943,04	193.775,04
Avtobusno postajališče	13.550,00	2.981,00	16.531,00
Zid 1	21.936,80	4.826,10	26.762,90
Zid 2	9.486,80	2.087,10	11.573,90
Rušitev objekta	3.750,00	825,00	4.575,00
Gabioni	9.064,80	1.994,26	11.059,06
Meteorni kanal	23.080,00	5.077,60	28.157,60
Cestna razsvetljava	57.960,00	12.751,20	70.711,20
Nepredvidena dela - 5 %	14.883,02	3.274,26	18.157,28
SKUPAJ	336.243,42	73.973,55	410.216,97

Tabela 3: Ocenjena vrednost investicije v tekočih cenah v EUR

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
I. SPLOŠNI STROŠKI	23.811,20	5.238,46	29.049,66
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega razpisa	3.400,00	748,00	4.148,00
Projektna dokumentacija	6.400,00	1.408,00	7.808,00
Promocija	6.753,60	1.485,79	8.239,39
Spremljanje in poročanje	2.419,20	532,22	2.951,42
Nadzor	4.838,40	1.064,45	5.902,85
II. UREDITEV P + R	315.126,09	69.327,74	384.453,83
Parkirišče	160.102,66	35.222,58	195.325,24
Avtobusno postajališče	13.766,80	3.028,70	16.795,50
Zid 1	22.112,29	4.864,70	26.977,00
Zid 2	9.562,69	2.103,79	11.666,49
Rušitev objekta	3.750,00	825,00	4.575,00
Gabioni	9.137,32	2.010,21	11.147,53
Meteorni kanal	23.264,64	5.118,22	28.382,86
Cestna razsvetljava	58.423,68	12.853,21	71.276,89
Nepredvidena dela - 5 %	15.006,00	3.301,32	18.307,33
SKUPAJ	338.937,29	74.566,20	413.503,49

Tabela 4: Ocenjena vrednost investicije po letih v stalnih cenah v EUR, februar 2018

Postavka	2018			2019			SKUPAJ		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
I. SPLOŠNI STROŠKI	16.750,00	3.685,00	20.435,00	6.950,00	1.529,00	8.479,00	23.700,00	5.214,00	28.914,00
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega razpisa	3.400,00	748,00	4.148,00	-	-	-	3.400,00	748,00	4.148,00
Projektna dokumentacija	6.400,00	1.408,00	7.808,00	-	-	-	6.400,00	1.408,00	7.808,00
Promocija	3.350,00	737,00	4.087,00	3.350,00	737,00	4.087,00	6.700,00	1.474,00	8.174,00
Spremljanje in poročanje	1.200,00	264,00	1.464,00	1.200,00	264,00	1.464,00	2.400,00	528,00	2.928,00
Nadzor	2.400,00	528,00	2.928,00	2.400,00	528,00	2.928,00	4.800,00	1.056,00	5.856,00
II. UREDITEV P + R	151.126,71	33.247,88	184.374,59	161.416,71	35.511,68	196.928,39	312.543,42	68.759,55	381.302,97
Parkirišče	79.416,00	17.471,52	96.887,52	79.416,00	17.471,52	96.887,52	158.832,00	34.943,04	193.775,04
Avtobusno postajališče	-	-	-	13.550,00	2.981,00	16.531,00	13.550,00	2.981,00	16.531,00
Zid 1	10.968,40	2.413,05	13.381,45	10.968,40	2.413,05	13.381,45	21.936,80	4.826,10	26.762,90
Zid 2	4.743,40	1.043,55	5.786,95	4.743,40	1.043,55	5.786,95	9.486,80	2.087,10	11.573,90
Rušitev objekta	3.750,00	825,00	4.575,00	-	-	-	3.750,00	825,00	4.575,00
Gabioni	4.532,40	997,13	5.529,53	4.532,40	997,13	5.529,53	9.064,80	1.994,26	11.059,06
Meteorni kanal	11.540,00	2.538,80	14.078,80	11.540,00	2.538,80	14.078,80	23.080,00	5.077,60	28.157,60
Cestna razsvetljava	28.980,00	6.375,60	35.355,60	28.980,00	6.375,60	35.355,60	57.960,00	12.751,20	70.711,20
Nepredvidena dela - 5 %	7.196,51	1.583,23	8.779,74	7.686,51	1.691,03	9.377,54	14.883,02	3.274,26	18.157,28
SKUPAJ	167.876,71	36.932,88	204.809,59	168.366,71	37.040,68	205.407,39	336.243,42	73.973,55	410.216,97

Tabela 5: Ocenjena vrednost investicije v tekočih cenah v EUR

Postavka	2018			2019			SKUPAJ		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
I. SPLOŠNI STROŠKI	16.750,00	3.685,00	20.435,00	7.061,20	1.553,46	8.614,66	23.811,20	5.238,46	29.049,66
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega razpisa	3.400,00	748,00	4.148,00	-	-	-	3.400,00	748,00	4.148,00
Projektna dokumentacija	6.400,00	1.408,00	7.808,00	-	-	-	6.400,00	1.408,00	7.808,00
Promocija	3.350,00	737,00	4.087,00	3.403,60	748,79	4.152,39	6.753,60	1.485,79	8.239,39
Spremljanje in poročanje	1.200,00	264,00	1.464,00	1.219,20	268,22	1.487,42	2.419,20	532,22	2.951,42
Nadzor	2.400,00	528,00	2.928,00	2.438,40	536,45	2.974,85	4.838,40	1.064,45	5.902,85
II. UREDITEV P + R	151.126,71	33.247,88	184.374,59	163.999,38	36.079,86	200.079,24	315.126,09	69.327,74	384.453,83
Parkirišče	79.416,00	17.471,52	96.887,52	80.686,66	17.751,06	98.437,72	160.102,66	35.222,58	195.325,24
Avtobusno postajališče	-	-	-	13.766,80	3.028,70	16.795,50	13.766,80	3.028,70	16.795,50
Zid 1	10.968,40	2.413,05	13.381,45	11.143,89	2.451,66	13.595,55	22.112,29	4.864,70	26.977,00
Zid 2	4.743,40	1.043,55	5.786,95	4.819,29	1.060,24	5.879,54	9.562,69	2.103,79	11.666,49
Rušitev objekta	3.750,00	825,00	4.575,00	-	-	-	3.750,00	825,00	4.575,00
Gabioni	4.532,40	997,13	5.529,53	4.604,92	1.013,08	5.618,00	9.137,32	2.010,21	11.147,53
Meteorni kanal	11.540,00	2.538,80	14.078,80	11.724,64	2.579,42	14.304,06	23.264,64	5.118,22	28.382,86
Cestna razsvetljava	28.980,00	6.375,60	35.355,60	29.443,68	6.477,61	35.921,29	58.423,68	12.853,21	71.276,89
Nepredvidena dela - 5 %	7.196,51	1.583,23	8.779,74	7.809,49	1.718,09	9.527,58	15.006,00	3.301,32	18.307,33
SKUPAJ	167.876,71	36.932,88	204.809,59	171.060,58	37.633,33	208.693,90	338.937,29	74.566,20	413.503,49

6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

6.1 PREDHODNA IDEJNA REŠITEV ALI ŠTUDIJA

Z namenom preučevanja izvedbe projekta je bil doslej izdelan Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD) – P+R na železniški postaji Borovnica, februar 2018, K Projekt L, d.o.o..

6.2 OPIS LOKACIJE

6.2.1 Makro lokacija

Občina Borovnica ima 12 naselij, ki so razdeljena v štiri vaške skupnosti: Borovnica, Breg-Pako, Brezovica, Dol-Laze in Zabočevo. Leta 2017 je v občini živel 4.376 prebivalcev (2.208 moških in 2.168 žensk), kar jo uvršča na 113. mesto med slovenskimi občinami. Na kvadratnem kilometru površine občine je v letu 2017 živel povprečno 103,5 prebivalcev, kar je več kot slovensko povprečje (101,9 prebivalca na km²).²⁹ Naselje z največjim številom prebivalcev je Borovnica, sledi Dol pri Borovnici. V teh dveh naseljih je v letu 2017 skupaj živel 3.016 prebivalcev, kar predstavlja slabih 69 % vsega prebivalstva občine. Naselje z najmanj prebivalci so Lašče (1 prebivalec).³⁰

Slika 5: Makro lokacija



Vir: Spletna stran <<https://www.google.si/maps/place/ObcinaBorovnica>> (14. 2. 2018).

²⁹ Statistični urad RS 2018.

³⁰ Statistični urad RS 2018.

6.2.2 Mikro lokacija³¹

Izgradnja predmetnega parkirišča P+R in avtobusnega postajališča s cestnim priključkom je načrtovana na območju pri železniški postaji Borovnica na zemljišču parc. št. 2072/7 k.o. 2006-Zabočevo. Obravnavano območje se nahaja v prostorski enoti urejanja s podrobnejšo oznako namenske rabe BO1/20 z namensko rabo osrednjih centralnih dejavnosti.

Za čas gradnje so predvidena tudi zemljišča parc. št. 2072/3, 2072/6, 2072/7, vse k.o. 2006-Zabočevo in parc. št. 3626/3 in 3626/2, obe k.o. 2004-Borovnica.

Slika 6: Mikro lokacija



Vir: K Projekt L, d.o.o.: Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja – P+R na železniški postaji Borovnica, februar 2018.

6.2.3 Zemljiškoknjižno stanje parcel in zemljiškoknjižna ureditev prenosa

Vlada Republike Slovenije je na 168. redni seji, dne 15. 2. 2018, pod točko 10.7, sprejela sklep o sklenitvi pogodbe o brezplačnem prenosu zemljišča parc. št. 3626/2 in 3626/3, obe k.o. 2004-Borovnica, parc. št. 2072/6 in 2072/7, obe k.o. 2006-Zabočevo na Občino Borovnica in v drugem členu pogodbe, ki jo je s pooblastilom in v imenu Vlade RS dne 19. 2. 2018 podpisal minister Zdravko Počivalšek, opredelila, da se zadevne nepremičnine na Občino Borovnica prenašajo

³¹ Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja – P+R na železniški postaji Borovnica, februar 2018, K Projekt L, d.o.o.

zaradi izvedbe načrtovanega projekta »Parkirišče in dovozna pot pri železniški postaji Borovnica«.

Zemljiška parcela št. 2072/3 ostaja v lasti Republike Slovenije in v naravi predstavlja vodotok, preko katerega je na kategorizirani javni cesti, ki vodi od središča naselja Borovnica do železniške postaje Borovnica, zgrajen most.³² Gre za dostop do predvidnega javnega parkirišča P+R, ki poteka po kategorizirani javni cesti, zato pridobitev služnostne pravice ni potrebna.

6.3 OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

Investicijski stroški so podrobno razdelani v poglavju 5.2.

6.4 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE

Z namenom izvedbe projekta je bil že izdelan Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD). V spodnji tabeli je prikazan časovni načrt izvedbe investicije glede na razpoložljive podatke v času priprave tega dokumenta identifikacije investicijskega projekta. Po predvidenem časovnem načrtu, predstavljenem v spodnji tabeli, se bo investicija zaključila v mesecu maju ali juniju 2019.

Tabela 6: Časovni načrt izvedbe investicije

Korak	Aktivnost	Okviren čas izvedbe
1.	Priprava PGD	januar 2018
2.	Priprava DIIP	marec 2018
3.	Potrditve sklepa o pristopu k investiciji	marec 2018
4.	Pridobitev gradbenega dovoljenja	marec 2018
5.	Izvedba javnega naročila	julij 2018
6.	Podpis pogodbe in uvedba v delo	september 2018
7.	Gradnja parkirišča	po terminskem planu, dogovorjenem v pogodbi, oktober 2018 - april 2019
8.	Predaja v uporabo	po terminskem planu, dogovorjenem v pogodbi, predvidoma v maju ali juniju 2019

³² Zemljiškoknjižno stanje, preverjeno na dan 14. 2. 2018.

6.5 VARSTVO OKOLJA

Z ekološkega vidika gradnja predmetne investicije ni sporna. Pri izvedbi gradbenih del morajo biti upoštevani vsi standardi izgradnje ter drugi potrebni ukrepi za zmanjšanje negativnih vplivov na okolje.

Vplivi na okolje v fazi izgradnje:

Negativne vplive gradbene mehanizacije bo potrebno zmanjšati na dovoljeno raven z doslednim izvajanjem vseh ukrepov za zmanjšanje negativnih vplivov pri gradnji in upoštevanjem veljavnih predpisov. Pri gradnji bodo uporabljene najsodobnejše tehnike, ki bodo zmanjšale količino odpadkov, emisij in ostalih tveganj onesnaževanja. Vplivno območje transportnih vozil in gradbene mehanizacije je omejeno na obstoječe prometnice, po katerih bo potekal promet v času gradnje oziroma v času del z gradbeno mehanizacijo. Vpliv na kvaliteto zraka se bo odražal med gradnjo v povečani koncentraciji prašnih delcev kot posledica izvajanja del. Lokalno bo povečana tudi koncentracija izpušnih plinov zaradi dela gradbene mehanizacije. Največji pričakovani vir hrupa bo med gradnjo predstavljala gradbena mehanizacija za izvajanje zemeljskih del. Opisani povečani viri hrupa so le občasni in ne predstavljajo stalne obremenitve s hrupom. V celoti gledano, raven hrupa ne bo presegala dovoljene ravni, določene s predpisi iz tega področja.

Investitor bo z ustreznim pooblaščenim nadzorom nad izvedbo zagotovil, da se bodo dela izvajala skladno s predpisi, zahtevami soglasodajalcev in tehničnimi rešitvami iz projekta ter da bodo vsi vgrajeni materiali ustrezno preizkušeni in atestirani ter ustrezali slovenskim nacionalnim standardom.

Ukrepi za zmanjševanje vplivov na okolje:

Izvajalec je dolžan izdelati načrt organizacije gradbišča v skladu s projektom za pridobitev gradbenega dovoljenja ter predpisi s področja varstva pri delu in Pravilnika o gradbiščih.³³ Pri izvajanju del in pri uporabi objekta je potrebno upoštevati normative o hrupu. Zaradi povečane koncentracije prašnih delcev med gradnjo objekta je potrebno preprečiti oz. kontrolirati sipanje zemeljskega in peščenega materiala po obstoječih asfaltiranih površinah, škropiti že naprašene površine zaradi zmanjšana onesnaževanja zraka s prašnimi delci, redno sprotno in končno čiščenje vozniških površin. Zagotoviti je potrebno učinkovit nadzor na gradbišču. Uporabljati se

³³ Pravilnik o gradbiščih, Uradni list RS, št. 55/08 in 54/09.

morajo brezhibni in ustrezno vzdrževani gradbeni stroji ter mehanizacija brez okvar. Med gradnjo je potrebno ves odpadni material odvesti na za tovrstne odpadke primerno stalno deponijo skladno z Uredbo o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih.³⁴ Po končani gradnji je potrebno območje gradnje počistiti, ves odpadni material pa deponirati.

Vplivi na okolje v fazi obratovanja:

Po končani gradnji ni nevarnosti, da bi predvideni objekt vplival na stabilnost obstoječih objektov, iz česar sledi, da predvidenih vplivov na mehansko odpornost in stabilnost ni. V fazi obratovanja se ne pričakuje hrupa, ki bi presegal dovoljene mejne vrednosti. Predvideti je potrebno možnost, da v času obratovanja objekta iz parkiranega vozila izteče gorivo ali olje, zato je pri izgradnji parkirišča P+R potrebno zagotoviti ustrezne ukrepe, s katerimi se bo v takih primerih preprečil vnos tekočin v podtalnico in površinske vodotoke.

6.6 KADROVSKO - ORGANIZACIJSKA SHEMA

Osebe, ki bodo odgovorne za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske ter projektne, tehnične in druge dokumentacije kot tudi osebe, odgovorne za nadzor izvajanja projekta, bodo imenovane s strani investitorja po izpolnitvi vseh predpostavk za realizacijo predmetnega projekta. Odgovorna oseba občine Borovnica je župan občine in pristojne občinske službe. Dodatnega zaposlovanja zaradi predmetne investicije investitor ne načrtuje.

6.7 VIRI FINANCIRANJA

Investicija bo financirana iz sredstev proračuna Občine Borovnica ter sredstev evropske kohezijske politike. Sredstva občine so zagotovljena v NRP OB005-14-0003, na proračunski postavki 416021 Projekt »Parkiraj in pelji.«

Predvideno je sofinanciranje iz sredstev EU in proračuna Republike Slovenije v skupni višini 250.000,00 EUR, v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi. Izvajalec javnega razpisa kot posredniški organ je Ministrstvo za infrastrukturo.

³⁴ Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, Uradni list RS, št. 34/2008.

V skladu z Javnim razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti – vozlišč P+R (JR-UTM_P+R/2017) z dne 22. 12. 2017, se lahko iz sredstev kohezijske politike sofinancira do 80 % upravičenih stroškov projekta oziroma največ 250.000 EUR. Neupravičene stroške krije upravičenec sam. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Kohezijskega sklada v deležu 85 % in integralna sredstva MZI v deležu 15 %.

Razdelitev finančnih sredstev po financerjih je razvidna iz spodnje tabele.

Tabela 7: Finančna udeležba financerjev v EUR, stalne cene februar 2018

Financer	2018	2019	SKUPAJ
Občina	85.425,59	74.791,39	160.216,97
Proračun RS	17.837,73	19.522,53	37.360,26
Kohezijski sklad	101.546,27	111.093,47	212.639,74
SKUPAJ	204.809,59	205.407,39	410.216,97

6.8 DINAMIKA IN RAZDELITEV FINANCIRANJA GLEDE NA UPRAVIČENE IN NEUPRAVIČENE STROŠKE

Investicija bo financirana iz sredstev proračuna občine Borovnica ter sredstev evropske kohezijske politike. V spodnjih tabelah je prikazana razdelitev na upravičene in neupravičene stroške, kakor so opredeljeni v Javnem razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti – vozlišč P+R (JR-UTM_P+R/2017) z dne 22. 12. 2017. Ker bo celotna investicija izvedena v letih 2018-2019, je delitev na upravičene in neupravičene stroške prikazana v stalnih in tekočih cenah ter glede na vir financiranja.

Tabela 8: Razdelitev stroškov po stalnih cenah, februar 2018, na upravičene in neupravičene v EUR glede na vir financiranja

Financer	Upravičeni stroški	Delež upravičenih stroškov	Neupravičeni stroški	SKUPAJ
Občina	63.198,68	20,18%	97.018,29	160.216,97
Proračun RS	37.360,26	11,93%	-	37.360,26
Kohezijski sklad	212.639,74	67,89%	-	212.639,74
SKUPAJ	313.198,68	100,00%	97.018,29	410.216,97

Tabela 9: Razdelitev stroškov po tekočih cenah na upravičene in neupravičene v EUR glede na vir financiranja

Financer	Upravičeni stroški	Delež upravičenih stroškov	Neupravičeni stroški	SKUPAJ
Občina	63.726,74	20,18%	97.686,90	161.413,63
Proračun RS	37.672,62	11,93%	-	37.672,62
Kohezijski sklad	214.417,23	67,89%	-	214.417,23
SKUPAJ	315.816,59	100,00%	97.686,90	413.503,49

Tabela 10: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v stalnih cenah, februar 2017

Postavka	2018				2019				SKUPAJ
	Upravičeni strošek			Neupravičeni strošek	Upravičeni strošek			Neupravičeni strošek	
	Občina	Proračun RS	Kohezijski sklad	Občina	Občina	Proračun RS	Kohezijski sklad	Občina	
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega razpisa	-	-	-	4.148,00	-	-	-	-	4.148,00
Projektna dokumentacija	-	-	-	7.808,00	-	-	-	-	7.808,00
Promocija	-	-	-	4.087,00	-	-	-	4.087,00	8.174,00
Spremljanje in poročanje	240,00	144,00	816,00	264,00	240,00	144,00	816,00	264,00	2.928,00
Nadzor	480,00	288,00	1.632,00	528,00	480,00	288,00	1.632,00	528,00	5.856,00
Parkirišče	15.883,20	9.529,92	54.002,88	17.471,52	15.883,20	9.529,92	54.002,88	17.471,52	193.775,04
Avtobusno postajališče	-	-	-	-	2.710,00	1.626,00	9.214,00	2.981,00	16.531,00
Zid 1	2.193,68	1.036,73	6.340,62	3.810,42	2.193,68	1.036,73	6.340,62	3.810,42	26.762,90
Zid 2	948,68	569,21	3.225,51	1.043,55	948,68	569,21	3.225,51	1.043,55	11.573,90
Rušitev objekta	-	-	-	4.575,00	-	-	-	-	4.575,00
Gabioni	906,48	543,89	3.082,03	997,13	906,48	543,89	3.082,03	997,13	11.059,06
Meteorni kanal	2.308,00	1.384,80	7.847,20	2.538,80	2.308,00	1.384,80	7.847,20	2.538,80	28.157,60
Cestna razsvetljava	5.796,00	3.477,60	19.706,40	6.375,60	5.796,00	3.477,60	19.706,40	6.375,60	70.711,20
Nepredvidena dela - 5 %	1.439,30	863,58	4.893,63	1.583,23	1.537,30	922,38	5.226,83	1.691,03	18.157,28
SKUPAJ	30.195,34	17.837,73	101.546,27	55.230,24	33.003,34	19.522,53	111.093,47	41.788,04	410.216,97

Tabela 11: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v tekočih cenah

Postavka	2018				2019				SKUPAJ
	Upravičeni strošek			Neupravičeni	Upravičeni strošek			Neupravičeni	
	Občina	Proračun RS	Kohezijski sklad		Občina	Proračun RS	Kohezijski sklad		
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega	-	-	-	4.148,00	-	-	-	-	4.148,00
Projektna dokumentacija	-	-	-	7.808,00	-	-	-	-	7.808,00
Promocija	-	-	-	4.087,00	-	-	-	4.152,39	8.239,39
Spremljanje in poročanje	240,00	144,00	816,00	264,00	243,84	146,30	829,06	268,22	2.951,42
Nadzor	480,00	288,00	1.632,00	528,00	487,68	292,61	1.658,11	536,45	5.902,85
Parkirišče	15.883,20	9.529,92	54.002,88	17.471,52	16.137,33	9.682,40	54.866,93	17.751,06	195.325,24
Avtobusno postajališče	-	-	-	-	2.753,36	1.652,02	9.361,42	3.028,70	16.795,50
Zid 1	2.193,68	1.036,73	6.340,62	3.810,42	2.228,78	1.053,32	6.442,07	3.871,38	26.977,00
Zid 2	948,68	569,21	3.225,51	1.043,55	963,86	578,32	3.277,12	1.060,24	11.666,49
Rušitev objekta	-	-	-	4.575,00	-	-	-	-	4.575,00
Gabioni	906,48	543,89	3.082,03	997,13	920,98	552,59	3.131,34	1.013,08	11.147,53
Meteorni kanal	2.308,00	1.384,80	7.847,20	2.538,80	2.344,93	1.406,96	7.972,76	2.579,42	28.382,86
Cestna razsvetljava	5.796,00	3.477,60	19.706,40	6.375,60	5.888,74	3.533,24	20.021,70	6.477,61	71.276,89
Nepredvidena dela - 5 %	1.439,30	863,58	4.893,63	1.583,23	1.561,90	937,14	5.310,46	1.718,09	18.307,33
SKUPAJ	30.195,34	17.837,73	101.546,27	55.230,24	33.531,40	19.834,89	112.870,96	42.456,65	413.503,49

7 FINANČNA ANALIZA

V finančni analizi je predstavljen finančni denarni tok investicije ter finančni kazalci, ki prikazujejo oceno koristi projekta in na podlagi katerih se presoja finančna upravičenost investicije.

Analizirani so bili naslednji kazalniki učinkovitosti:

- Doba vračanja investicijskih sredstev. Doba vračanja investicijskih sredstev pomeni število let, ki so potrebna, da se z neto denarnimi tokovi pokrije vse stroške investicije.
- Neto sedanja vrednost (NSV). Neto sedanja vrednost je razlika med diskontiranim tokom vseh koristi in diskontiranim tokom vseh stroškov projekta, ki v konkretnem primeru znaša 30 let. Neto sedanjo vrednost se izračuna tako, da se vse bodoče donose z uporabo izbrane diskontne stopnje reducira na začetni trenutek in od tako dobljene vrednosti se odšteje investicijski vložek.
- Interna stopnja donosa (ISD). Interna stopnja donosa pomeni tisto diskontno stopnjo, pri kateri je neto sedanja vrednost enaka nič oziroma pri kateri se sedanja vrednost prilivov in sedanja vrednost odlivov izenačita. ISD se uporablja kot investicijski kriterij, tako da se jo primerja z individualno diskontno stopnjo.
- Relativna neto sedanja vrednost. Relativna neto sedanja vrednost je razmerje med neto sedanjo vrednostjo naložbe in sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov in pomeni primerjavo med vsoto vseh diskontiranih neto prilivov (NSV) in vsoto diskontiranih investicijskih stroškov.
- Količnik relativne koristnosti (KRK). KRK predstavlja razmerje med sedanjo vrednostjo vseh koristi projekta in sedanjo vrednostjo vseh stroškov projekta.

Uporabljena diskontna stopnja za investicije v infrastrukturo je 4 % v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

Ekonomska doba projekta znaša 30 let, pri čemer bo investicija izvedena v letih 2018-2019.

Denarni tok projekta sestoji iz stroška investicije, operativnega denarnega toka ter preostanka vrednosti, kakor so predstavljeni v nadaljevanju.

7.1 INVESTICIJA

Strošek celotne investicije, kakor je opisan v 5. poglavju, je ocenjen na 336.243,42 EUR brez DDV oziroma 410.216,97 EUR z DDV. Investicija bo predvidoma zaključena sredi leta 2019, v izračunu finančne analize pa smo upoštevali znesek investicije z DDV, saj v predmetni investiciji občina nima pravce do odbitka DDV.

V 17. letu projekta smo predvideli tudi strošek investicijskega vzdrževanja, ki znaša 10 % zneska investicije oziroma 41.022 EUR.

Nadalje sta v tem poglavju opredeljena operativni denarni tok in preostanek vrednosti.

7.2 OPERATIVNI DENARNI TOK

Prihodki

Projekt v operativnem obdobju ne bo ustvarjal finančnih prihodkov.

Odhodki

V finančni analizi smo predvideli strošek rednega vzdrževanja v višini 1 % zneska investicije oziroma 4.102 EUR letno od leta 2020 dalje.

Ker bo investicija v P + R predvidoma zaključena že sredi leta 2019, smo v letu 2019 predvideli polovico omenjenega stroška vzdrževanja.

7.3 PREOSTANEK VREDNOSTI PROJEKTA

V 30-letnem obdobju trajanja projekta ni predviden preostanek vrednosti.

7.4 PRIKAZ FINANČNIH DENARNIH TOKOV IN FINANČNIH KAZALCEV

V spodnji tabeli so prikazani finančni kazalci projekta. Kot je razvidno, je neto sedanja vrednost projekta negativna in znaša -491.916 EUR. Investicijska sredstva se v dobi projekta posledično ne povrnejo.

Tabela 12: Finančni kazalci projekta

Finančni kazalec	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-491.916 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	1,21
Količnik relativne koristnosti	0,00
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne

Pri presoji upravičenosti naložbe je potrebno upoštevati, da v obravnavanem primeru ne gre za dobičkonosno dejavnost, pač pa za investicijo v okolje in opremo, ki bo pozitivno vplivala na razvoj občine. Iz tega razloga je investicija upravičena iz naslova širših družbeno ekonomskih koristi, kakor je prikazano v naslednjem poglavju.

Tabela 13: Finančni denarni tok projekta v EUR, stalne cene februar 2018

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Koledarska leta	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1. Investicija	-204.810	-205.407	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
investicija	-204.810	-205.407	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok															
Odhodki	-	-2.051	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102
redno vzdrževanje in pregledi	-	-2.051	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	-204.810	-207.458	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102
Diskontirani neto denarni tok	-204.810	-199.479	-3.793	-3.647	-3.507	-3.372	-3.242	-3.117	-2.997	-2.882	-2.771	-2.665	-2.562	-2.464	-2.369
Diskontirane vrednosti koristi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diskontirane vrednosti stroškov	204.810	199.479	3.793	3.647	3.507	3.372	3.242	3.117	2.997	2.882	2.771	2.665	2.562	2.464	2.369
Doba vračanja naložbe	-204.810	-404.289	-408.082	-411.728	-415.235	-418.607	-421.849	-424.966	-427.963	-430.845	-433.617	-436.281	-438.844	-441.307	-443.676

Leta projekta	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Koledarska leta	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
1. Investicija	-	-41.022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
investicija	-	-41.022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok															
Odhodki	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102
redno vzdrževanje in pregledi	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	-4.102	-45.124	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102	-4.102
Diskontirani neto denarni tok	-2.278	-24.092	-2.106	-2.025	-1.947	-1.872	-1.800	-1.731	-1.664	-1.600	-1.539	-1.480	-1.423	-1.368	-1.315
Diskontirane vrednosti koristi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diskontirane vrednosti stroškov	2.278	24.092	2.106	2.025	1.947	1.872	1.800	1.731	1.664	1.600	1.539	1.480	1.423	1.368	1.315
Doba vračanja naložbe	-445.954	-470.046	-472.152	-474.177	-476.124	-477.996	-479.796	-481.527	-483.192	-484.792	-486.331	-487.810	-489.233	-490.601	-491.916

8 EKONOMSKA ANALIZA

V ekonomski analizi je predstavljen ekonomski denarni tok investicije ter ekonomski kazalci, ki poleg finančnih učinkov vključujejo tudi oceno ekonomskih koristi in stroškov projekta. Na njihovi podlagi se presoja ekonomska upravičenost investicije.

Tako je poleg pričakovanih prihodkov in odhodkov iz finančne analize potrebno oceniti tudi ekonomske koristi, ki jih bo družba imela z izvedbo obravnavane investicije. Te koristi so težje oprijemljive in zato tudi težje ocenljive. Vendar je tudi te koristi potrebno oceniti v denarni obliki, da se lahko oceni družbeno-ekonomska korist naložbe. Če naložba nima pozitivnih ekonomskih rezultatov, je naložba z družbenega vidika neupravičena.

Za izvedbo ekonomske analize smo finančno ovrednotili sledeče posredne učinke investicije:

8.1 EKONOMSKE KORISTI, KI JIH JE BILO MOŽNO OVREDNOTITI

Davki in prispevki, vključeni v ceno investicije

Za preračun investicijskih stroškov smo uporabili konverzijski faktor 0,70. Stroški investicije vsebujejo 22 % DDV ($100/122 = 0,82$). Nadalje ocenjujemo, da struktura investicije vključuje 65 % materiala in 35 % delovne sile. V stroških delovne sile je 40 % davkov in prispevkov. Neto delež materiala znaša $0,82 * 0,65 = 0,53$, medtem ko neto delež delovne sile znaša $0,82 * 0,35 * (1 - 0,40) = 0,17$. Konverzijski faktor tako znaša $0,53 + 0,17 = 0,70$. Delež davkov in prispevkov v celoti je 0,30.

8.2 EKONOMSKE KORISTI, KI JIH NI BILO MOŽNO OVREDNOTITI

Predmetna investicija bo imela tudi določene ekonomske koristi, ki jih ni bilo moč ovrednotiti in jih opisujemo v nadaljevanju. Vendar pa ne glede na to, da ni bilo možno ovrednotiti posameznih koristi. Ekonomska analiza kaže, da bi morala biti skupna vrednost vseh ekonomskih koristi 24.000 EUR letno skozi celotno obdobje upravljanja projekta, da bi projekt imel pozitivno ekonomsko NSV. Ekonomske koristi, ki jih bo prinesel projekt in jih ni možno ovrednotiti, so podrobno opisane v 3. poglavju in jih tukaj le povzemamo:

- zmanjšanje obsega cestnega prometa;
- povečanje uporabe avtobusnega in železniškega javnega potniškega prometa;
- zmanjšanje obremenitve okolja s prahom;

- zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov in onesnaževalcev zunanjega zraka;
- višja kakovost bivanja v mestih;
- zmanjšanje prometnih nesreč;
- zagotovitev varne poti v službo, šolo;
- pestrejša izbira potovalnih načinov;
- ohranjanje zdravja;
- zagotavljanje višjega življenjskega standarda;
- povečanje kakovosti bivanja v občini;
- zmanjšanje stroškov potovanj.

Gre torej za ekonomske koristi, ki so povezane z zmanjševanjem obsega cestnega prometa, števila prometnih nesreč in zagotavljanjem višjega življenjskega standarda.

8.3 PRIKAZ EKONOMSKIH DENARNIH TOKOV IN EKONOMSKIH KAZALCEV

V spodnji tabeli so prikazani ekonomski kazalci projekta. Kot je razvidno, je z upoštevanjem širših družbenih koristi investicija upravičljiva, saj je NSV projekta pozitivna in znaša 49.310 EUR. Sredstva investicije se povrnejo v 24 letih.

Investicija je upravičena iz naslova širših družbeno ekonomskih koristi, ki jih prinaša družbi.

Tabela 14: Ekonomski kazalci projekta

Ekonomski kazalec	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	49.310 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	5,45%
Relativna neto sedanja vrednost	0,18
Količnik relativne koristnosti	1,12
Doba vračanja investicijskih sredstev	24 let

Tabela 15: Ekonomski denarni tok projekta v EUR

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Koledarska leta	2018	2019	2020	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1. Investicija	-144.374	-144.795	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
investicija	-144.374	-144.795	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-	10.554	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108
Prihodki	-	12.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000
ocena družbenih koristi	-	12.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000
Odhodki	-	-1.446	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892
redno vzdrževanje	-	-1.446	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892
NETO DENARNI TOK	-144.374	-134.241	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108
Diskontirani neto denarni tok	-144.374	-129.078	19.516	18.765	18.043	17.349	16.682	16.041	15.424	14.830	14.260	13.712	13.184	12.677	12.190
Diskontirane vrednosti koristi	-	11.538	22.189	21.336	20.515	19.726	18.968	18.238	17.537	16.862	16.214	15.590	14.990	14.414	13.859
Diskontirane vrednosti stroškov	144.374	140.617	2.674	2.571	2.472	2.377	2.285	2.197	2.113	2.032	1.954	1.878	1.806	1.737	1.670
Doba vračanja naložbe	-144.374	-273.452	-253.936	-235.171	-217.128	-199.778	-183.096	-167.055	-151.632	-136.801	-122.541	-108.830	-95.645	-82.968	-70.779

Leta projekta	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Koledarska leta	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
1. Investicija	-	-28.917	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
investicija	-	-28.917	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108
Prihodki	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000
ocena družbenih koristi	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000
Odhodki	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892
redno vzdrževanje	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892	-2.892
NETO DENARNI TOK	21.108	-7.809	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108	21.108
Diskontirani neto denarni tok	11.721	-4.169	10.836	10.420	10.019	9.634	9.263	8.907	8.564	8.235	7.918	7.614	7.321	7.039	6.768
Diskontirane vrednosti koristi	13.326	12.814	12.321	11.847	11.391	10.953	10.532	10.127	9.737	9.363	9.003	8.657	8.324	8.003	7.696
Diskontirane vrednosti stroškov	1.606	16.983	1.485	1.427	1.373	1.320	1.269	1.220	1.173	1.128	1.085	1.043	1.003	964	927
Doba vračanja naložbe	-59.058	-63.227	-52.391	-41.971	-31.952	-22.319	-13.056	-4.149	4.415	12.650	20.568	28.182	35.502	42.542	49.310

9 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ

9.1 ANALIZA TVEGANJ

Analiza tveganj je ocenjevanje verjetnosti, da s projektom ne bo pričakovanih učinkov. Če je mogoče to verjetnost številčno izraziti, se imenuje stopnja tveganja. Analiza zajema ovrednotenje projektnih (tveganje razvoja projekta, tveganje izvedbe in obratovanja projekta) in splošnih tveganj (politična, narodnogospodarska, družbeno-kulturna in druga tveganja).

Projektna tveganja so v primeru projekta »Parkirišče P+R pri železniški postaji Borovnica« nizka. V naslednji tabeli je prikazana ocena tveganja investicije.

Tabela 16: Ocena tveganja

Kriterij	Ocena tveganja
tehnični	srednje
stroški	srednje
prihodki	nizko
vpliv na okolje	nizko
ekonomski	nizko

9.2 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

Analiza občutljivosti je analiza učinkov sprememb nekaterih ključnih predpostavk na rezultate ocenjevanja stroškov in koristi. Merila, ki se privzamejo za izbiro kritičnih spremenljivk, se razlikujejo glede na posebnosti posamičnega projekta in jih je treba izbirati za vsak primer posebej.

V analizi občutljivosti so upoštewane naslednje variante:

- povečanje oziroma zmanjšanje investicijskih stroškov za 5 % in 10 %.

Kot je razvidno iz spodnje tabele, bi bila ob zvišanju stroškov za 5 % oziroma 10 % ter nespremenjenih ekonomskih koristih NSV projekta še zmeraj pozitivna.

Tabela 17: Analiza občutljivosti – ekonomski denarni tok

Stroški	Koristi	NPV	IRR	RNSV	KRK	Doba vračanja
1,00	1,00	49.310 €	5,45%	0,18	1,12	24 let
1,05	1,00	31.972 €	4,91%	0,11	1,07	26 let
1,10	1,00	14.634 €	4,40%	0,05	1,02	28 let
1,00	1,00	49.310 €	5,45%	0,18	1,12	24 let
1,05	1,00	31.972 €	4,91%	0,11	1,07	26 let
1,10	1,00	14.634 €	4,40%	0,05	1,02	28 let
1,00	1,00	49.310 €	5,45%	0,18	1,12	24 let
1,05	1,00	31.972 €	4,91%	0,11	1,07	26 let
1,10	1,00	14.634 €	4,40%	0,05	1,02	28 let

10 SMOTRNOST IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

10.1 POTREBNA DOKUMENTACIJA

V četrtem členu Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ so določene mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim DDV.

Vrednost predmetne investicije znaša 410.216,97 EUR z DDV, financirala pa se bo s sredstvi Občine Borovnica in s sredstvi iz Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi. Izvajalec javnega razpisa kot posredniški organ je Ministrstvo za infrastrukturo.

Za izvedbo investicije je treba pripraviti dokumentacijo v zvezi z oddajo javnega naročila in izvesti postopek oddaje javnega naročila.

11 ZAKLJUČEK

Na podlagi vsebine tega dokumenta lahko zaključimo, da je projekt »Parkirišče P+R pri železniški postaji Borovnica« primeren za izvedbo ter da je ekonomsko upravičen.

Skladno s predmetnim Dokumentom identifikacije investicijskega projekta »Parkirišče P+R pri železniški postaji Borovnica« znaša ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah 336.243,42 EUR brez DDV oziroma 410.216,97 EUR z DDV in se bo izvajala skladno s predvidenim časovnim načrtom.

Strokovna služba je dokument identifikacije investicijskega projekta pregledala in ocenjuje, da je investicija primerno prikazana in izvedljiva, kot je prikazano v dokumentu ter da so podatki in informacije zadostni, da se lahko pričakuje učinke, kot so predvideni. Glede na navedeno se investitorju predlaga, da se predmetni Dokument identifikacije investicijskega projekta »Parkirišče P+R pri železniški postaji Borovnica« potrdi.

12 VIRI

Pri izdelavi dokumenta identifikacije investicijskega projekta so bili uporabljeni v nadaljevanju navedeni viri:

1. Celostna prometna strategija Občine Borovnica, Borovnica, februar 2018. Dostop na: <http://www.borovnica.si/wp-content/uploads/2018/02/Celovita-prometna-strategija-Borovnica-_predlog.pdf> (7. 3. 2018).
2. Evropa 2020: Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast, Bruselj, 3. 3. 2010.
3. Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti – vozlišč P+R (JR-UTM_P+R/2017)", december 2017.
4. K Projekt L, d.o.o.: Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja - P+R na železniški postaji Borovnica, februar 2018.
5. Nacionalni program varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 63/02).
6. Portal e-Sodstvo, 14. 2. 2018.
7. Pravilnik o gradbiščih, Uradni list RS, št. 55/08 in 54/09.
8. Razvojna strategija Občine Borovnica 2017-2027+, december 2017, str. 60.
9. Spletna stran: <<http://www.borovnica.si/o-borovnici/predstavitev/osnovni-podatki/>> (14. 3. 2018).
10. Spletna stran: <http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/trajnostna_mobilnost_in_prometna_politika/trajnostna_mobilnost/> (5. 3. 2018).
11. Spletna stran <https://sl.wikipedia.org/wiki/Ob%C4%8Dina_Borovnica> (26. 2. 2018).
12. Spletna stran <<https://www.google.si/maps/place/ObcinaBorovnica>> (26. 2. 2018).
13. Spletna stran: <http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Dogodki/Kaj_je_trajnostna_mobilnost.pdf> (5. 3. 2018).
14. Spletna stran: < https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable_en> (5. 3. 2018).
15. Spletna stran: < https://europa.eu/european-union/topics/transport_sl> (5. 3. 2018).
16. Statistični urad RS, dostop na: <<http://www.stat.si/obcine/si/2014/Municip/Index/9>> (14. 3. 2018).
17. Statut občine Borovnica Uradni list RS, št. 67/2016 z dne 28. 10. 2016.
18. Strategija razvoja Slovenije 2005-2013, Sprejeta na 30. redni seji Vlade RS dne 23. 6. 2005.
Dostopna na:

- <http://www.arhiv.svez.gov.si/fileadmin/svez.gov.si/pageuploads/docs/katal_inf_javn_znac/02_StrategijarazvojaSlovenije.pdf> (10. 8. 2017).
19. UMAR, Jesenska napoved gospodarskih gibanj, september 2017.
 20. Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16.
 21. Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, Uradni list RS, št. 34/2008.
 22. Usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020. Dostop na: <https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_sl.pdf> (5. 3. 2018).
 23. Zakon o lokalni samoupravi (ZLS), Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO in 76/16 – odl. US.
 24. Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16 in 61/17 – GZ).