

Datum: 8.12.2015

**OBČINSKEMU SVETU
OBČINE BOROVNICA**

**ZADEVA: SPREJEM SKLEPA O POTRĐITVI DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA
PROJEKTA (DIIP) ZA PROJEKT CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BOROVNICA**

- PRAVNA PODLAGA:** Zakon o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11 – UPB, 14/13 – popr., 101/13 in 55/15 – ZFisP)
- Uredba o dokumentih razvojnega načrtovanja in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna (Uradni list RS, št. 54/10)
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06 in 54/10)
- Pravilnik o postopkih za izvrševanje proračuna Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 50/07, 61/08, 99/09 – ZIPRS1011 in 3/13)
- NAMEN:** Obravnava in sprejem
- POROČEVALEC:** Andrej Klemenc, občina Borovnica
mag. Jernej Nučič, tajnik Občine Borovnica

I. UVOD

1. Ocena stanja in razlogi za sprejem

Ministrstvo za infrastrukturo je dne 12.10.2015 objavilo Javni razpis za sofinanciranje operacije »Celostne prometne strategije« 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, specifični cilj: Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Na razpisu lahko občine kandidirajo za sredstva v višini 85% od upravičenih stroškov. Le tiste občine, ki bodo imele izdelano celostno prometno strategijo (CPS) in potrjen akcijski načrt za njeno izvedbo, se bodo lahko kasneje na razpisih potegovale za sredstva za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti.

Na podlagi celostne prometne strategije bodo lokalne skupnosti vzpostavile trajnostni prometni sistem tako, da se zagotovi dostopnost delovnih mest in storitev za vse, izboljša prometna varnost, zmanjša onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in poraba energije, poveča učinkovitost in zmanjša stroške potniškega in tovornega prevoza ter izboljša privlačnost in kakovost urbanega okolja.

V razpisu so v poglavju 6 obrazloženi tudi minimalni standardi za izdelavo »celostne prometne strategije«, ki bodo ob morebitni pripravi dokumenta morali biti upoštevani.

Predstavljen DIIP v sprejemu spada v skupino projektov z ocenjeno vrednostjo pod 100.000 evrov in zato se vsebina investicijske dokumentacije lahko ustrezno prilagodi –poenostavi.

2. Finančne posledice

Finančna sredstva potrebna za izvedbo investicije v ocenjeni višini 71.765,28 EUR po stalnih cenah z DDV, bodo pridobljena iz virov (tako kot predstavljeno v DIIP-u):

Lastna sredstva- občinski proračun 21.765,28

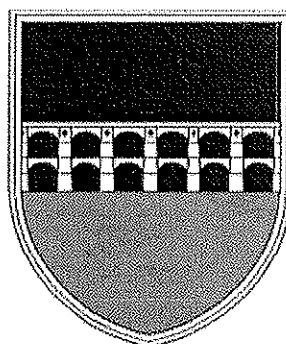
EU kohezijski sklad (KS) 42.500,00

EU kohezijski sklad (KS) - slovenska udeležba 7.500,00

II. PREDLOG SKLEPA

Občinski svet Občine Borovnica potrjuje Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za projekt Celostna prometna strategija Občine Borovnica.

ŽUPAN
OBČINE BOROVNICA
Bojan Čebela



**DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA
PROJEKTA
IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE**

Borovnica, 5.11.2015

Župan Bojan Čebela

ZELEN
IZDELAVA IN PROMETNI



Kazalo

1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCU TER DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE IN PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE, ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB	4
A) INVESTITOR	4
B) IZDELOVALEC DIIP	4
C) UPRAVLJAVEC INVESTICIJE	5
D) STROKOVNI DELAVCI, ODGOVORNI ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE	5
E) PODROBNO O INVESTITORJU	5
2. ANALIZA SEDANJEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	8
2.1. ANALIZA SEDANJEGA STANJA	8
2.2. RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO	13
3. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	14
4. OPIS VARIANT »Z« INVESTICIJO PREDSTAVLJENIH V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE	16
4.1. VARIANTA 1: BREZ INVESTICIJE	16
4.2. VARIANTA 2: Z INVESTICJO	16
5. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANA POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE IN NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI	16
5.1. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE	16

Dokument identifikacije investicijskega projekta
izdelave »Celostne prometne strategije«



5.2.	OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANA POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN NEUPRAVIČENE STROŠKE	19
6.	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO, SKUPAJ Z INFORMACIJO O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI OZIROMA EKONOMSKI UPRAVIČENOSTI PROJEKTA	19
6.1.	PREDHODNE IDEJNE REŠITVE ALI ŠTUDIJE	19
6.2.	OPIS LOKACIJE.....	19
6.3.	OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV S ČASOVNIM NAČRTOM IZVEDBE	20
6.3.1	<i>Investicijski stroški.....</i>	<i>20</i>
6.3.2	<i>Časovni načrt izvedbe:</i>	<i>21</i>
6.4.	VARSTVO OKOLJA	21
6.5.	KADROVSKO ORGANIZACIJSKA SCHEMA S PROSTORSKO OPREDELITVIJO	21
6.6.	PREDVIDENI VIRI FINANCIRANJA IN DRUGI VIRI	22
7.	ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI	22
8.	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM	23



1. Osnovni podatki o investitorju, izdelovalcu investicijske dokumentacije in upravljavcu ter določitev strokovnih delavcev oziroma služb, odgovornih za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske in projektne, tehnične in druge dokumentacije, z žigi in podpisi odgovornih oseb

Projekt: Priprava Celostne prometne strategije

a) Investitor

Naziv: **Občina Borovnica**
Naslov: Paplerjeva ulica 22, 1353 Borovnica
Telefon: 01 750 74 60
Fax: 01 750 74 61
E-mail: obcina@borovnica.si

Odgovorna oseba: **Župan Bojan Čebela**

Podpis odgovorne osebe: _____ Žig: _____

b) Izdelovalec DIIP

Naziv: **Zelen in partnerji, d.o.o.**
Naslov: Prvomajska ulica 28a, 5000 Nova Gorica
Telefon: 05 / 333 46 16
Fax: 05 / 333 46 17
E-mail: mirjana@zelen-partnerji.eu

Odgovorna oseba: **Mirjana Zelen**

Podpis odgovorne osebe: _____ Žig: _____



c) Upravljavec investicije

Naziv: **Občina Borovnica**
Naslov: Paplerjeva ulica 22, 1353 Borovnica
Telefon : 01 750 74 60
Fax: 01 750 74 61
E-mail: obcina@borovnica.si

Odgovorna oseba: Župan Bojan Čebela

Podpis odgovorne osebe: _____ Žig:

d) Strokovni delavci, odgovorni za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne, tehnične in druge dokumentacije

Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta: Jernej Nučič

Podpis odgovornega vodje za izvedbo projekta: _____ Žig:

e) Podrobno o investitorju

Občina

Občinsko upravo Občine Borovnica sestavljajo Tajnik občine, Oddelek za družbene dejavnosti, Oddelek za splošne, upravne in premoženjske zadeve, kmetijstvo, turizem in gospodarstvo, Oddelek za administracijo, civilno zaščito in denarno pomoč. Občinski svet sestavlja 13 svetnikov, 5 odborov in 4 komisije za različne zadeve.

Dejavnosti

Občina Borovnica je večinoma kmetijska občina, kjer delujejo številne kmetije in pridelovalci sadja in zelenjave. Predvsem so poznani po največjih nasadih ameriških borovnic v Sloveniji, ki se raztezajo na Ljubljanskem barju. V občini vsako leto v drugi polovici julija pripravijo tudi prireditev Praznik borovnic. Občina Borovnica je znana tudi po nekoč mogočnem železniškem viaduktu in slikoviti soteski Pekel. Borovnica se je razvila zaradi mogočnih povezav, ki potekajo skozi njo. Železniška proga Dunaj-Trst, ki je tekla tu mimo, je omogočila, da se je Borovnica povezala z zunanjim svetom. V občini je že veliko let prisotna lesna industrija, o čemer pričajo tudi ostanki in opisi mlinov ter žag, vendar v je tudi v Borovnici ta industrija, ki je bila nekoč glavni vir delovnih mest v kraju, v zatonu in ni več večji



atraktor prometa v kraju. Domačini so našli zaposlitev tudi v kemični tovarni Fenolit na Bregu, večina pa se jih vozi na delo v druge kraje, predvsem v Ljubljano in na Vrhniko.

S kmetijsko dejavnostjo se ukvarjajo pretežno registrirane kmetije, veliko je tudi ekoloških kmetij in pridelovalcev borovnic.

Poleg kmetijske dejavnosti se podjetja ukvarjajo tudi z **drugimi gospodarskimi dejavnostmi**. Po podatkih na dan 5.11.2015 je bilo v Občini Borovnica registriranih 273 poslovnih subjektov (Vir: Bonitete.si).

Po obsegu realizacije, številu registriranih podjetij in številu zaposlenih se obseg gospodarske dejavnosti v občini Borovnica povečuje.

Tabela 1: Podatki o podjetjih v Občini Borovnica 2011-2013

	2011	2012	2013
Število podjetij	243	234	247
Število oseb, ki delajo	668	681	671
Prihodki v 1000 EUR	58.201	55.068	56.809

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Naravna in kulturna dediščina

V občini Borovnica se nahajajo številne kulturne in naravne znamenitosti. Mesto ima bogato zgodovino, kar se kaže tudi v številnih kulturno zaščiteneh objektih. Med najbolj poznanimi je vsekakor Borovniški viadukt, ki se nahaja tudi na njihovem grbu. Borovniški viadukt je bil železniški most, ki je povezoval Dunaj in Trst. Do konca druge svetovne vojne so viadukt popolnoma uničili. V njegovi bližini se je nahajal tudi Jelenov-Dolinski most, ki je ohranjen še danes.

V občini lahko najdemo tudi številne naravne znamenitosti. Soteska Pekel je nastala kot posledica ugrezanja Ljubljanskega barja. V strmo dolomitsko deber je strugo vrezala deroča Otavščica, ki izvira na Bloško-Rakitniški planoti. V ravnini blizu Dražice se združi s Prušnico in kot Borovniščica teče proti Ljubljanskemu barju, kjer se prelije v Ljubljanico. Na Ljubljanskem barju se nahajajo tudi številna najdišča, ki segajo tudi na tla borovniške občine. Ena prvih arheoloških najdb z Ljubljanskega barja je prazgodovinska kamnita sekira, ki so jo ob gradnji južne železnice in viadukta leta 1854 izkopali na področju Mazijeve opekarne.

Geografska lega

Občina Borovnica leži v osrednjem delu Slovenije, 25 kilometrov jugozahodno od glavnega mesta Ljubljane. Občina leži na jugozahodnem delu Ljubljanske kotline, meri 42,3 km², na SZ in Z meji na občino Vrhnika, na J na občino na V in na SV na občino Brezovica. Ozemlje občine se na severu široko odpira na Ljubljansko barje. Na njenih tleh se srečujeta dinarski in predalpski svet, v planotah za vasjo pa se že začena tudi Kras.



Slika 1: Lokacija Občine Borovnica



Vir: Wikipedija

Podatki o prebivalstvu

Ob popisu prebivalstva v letu 2002 je bilo v občini Borovnica skupaj 3.839 prebivalcev, od tega 1.961 žensk in 1.878 moških (Vir: Statistični urad RS). Na dan 31.12.2012 je bilo po podatkih Statističnega urada RS v Občini Borovnica 3.992 prebivalcev. Število prebivalcev je v letih konstantno naraščalo in je ob koncu leta 2014 doseglo že 4.211 prebivalcev.

Tabela 1: Število prebivalcev v Občini Borovnica na dan 31.12.

Leto	2010	2011	2012	2013	2014
Število prebivalcev	3.982	3.995	3.992	4.065	4.211

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

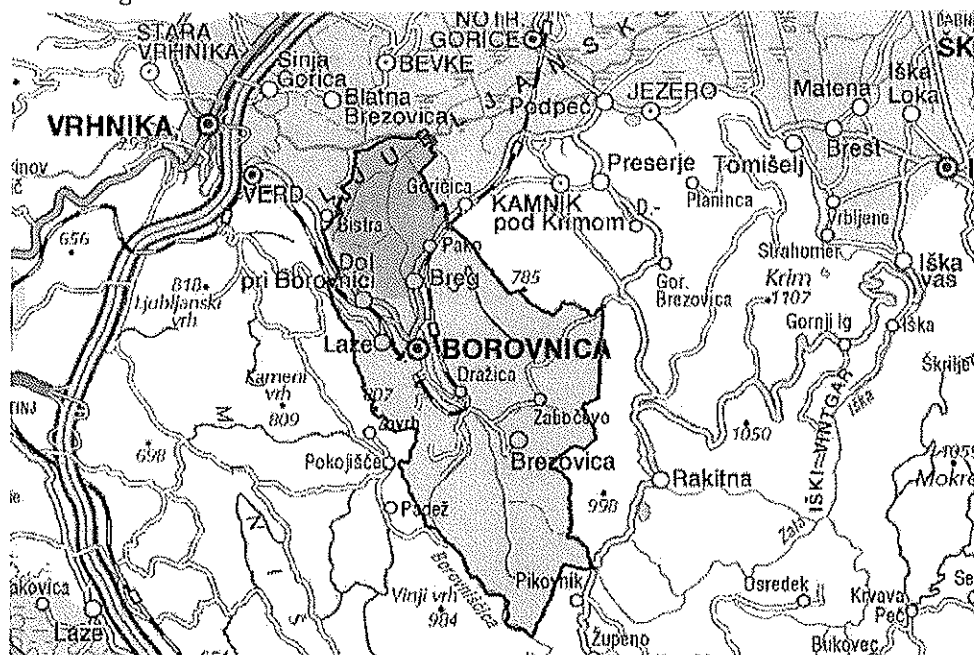
Obseg občine in naselja

Samostojna občina je bila ustanovljena leta 1995, zajema površino 42,3 km² ter vključuje 12 naselij: Brezovica, Niževce, Zabočevo, Ohonica, Lašče, Pristava, Dražica, Breg, Pako, Dol, Laze in Borovnica, kjer je tudi sedež.

Obseg Občine Borovnica je prikazan v Sliki 2 na naslednji strani.



Slika 2: Obseg Občine Borovnica



Vir: www.geopedia.si

2. Analiza sedanjega stanja z opisom razlogov za investicijsko namero

2.1. Analiza sedanjega stanja

Lokacija investicije bo celotna površina občine Borovnica, ki leži ob pomembnem prometnem koridorju z dobro železniško in slabimi cestnimi povezavami. Skozi občino poteka trasa evropsko pomembne železniškega proge Dunaj/Budimpešta-Ljubljana-Trst/Koper, v bližini občine pa prav tako evropsko pomembna avtocesta (Ljubljana –Koper/Trst), ki sta del V. evropskega prometnega koridorja Barcelona – Kijev.

Nekaj podatkov o Borovnici (Vir: Statistični urad Republike Slovenije):

- Površina občine Borovnica: 42,3 km²
- Število naselij v Borovnici: 12 naselij
- Število prebivalcev občine Borovnica na dan 31.12.2012: 3.992 prebivalcev
- Gostota prebivalcev občine Borovnica: 94,4 prebivalcev / km²

Število gospodinjstev v občini Borovnica: 1.545 gospodinjstev

V Borovnici ima poleg lokalnih in regionalnih postanek tudi večina mednarodnih vlakov, tako da so železniške povezave z Ljubljano relativno pogoste in hitre, kar je ena od pomembnih primerjalnih prednosti glede na večino drugih krajev v osrednjeslovenski regiji. Vendar predvsem tovorni železniški prevoz Borovniško dolino obremenjuje s hrupom in pomeni tudi tveganja za nesreče večjih razsežnosti, vzdrževanje proge pa tveganja kemičnega onesnaženja tal in podtalnice ter širjenja invazivnih tujerodnih, tudi strupenih rastlin.



Dostopnost po cesti je bistveno slabša. Do najbližjega avtocestnega priključka vodi pot skozi naselja po ovinkasti in nevarni regionalni cesti Borovnica-Vrhnika, kjer v času prometnih konic nastajajo zastoji. Regionalna cesta, ki preko Borovnice, Podpeči in Iga povezuje Škofljico in Vrhniko sodi med najslabše in najnevarnejše regionalne cestne povezave v državi. Cesti, ki vodita od Podpeči proti Ljubljani skozi Brezovico in Črno vas pa sta prav tako ozki in prometno obremenjeni, saj skoraj v celoti potekata skozi strnjena naselja, v katerih število prebivalcev in uporabnikov motornih vozil narašča, zaradi česar v času prometnih konic na ob priključitvi na državno magistralno cesto Vrhnika-Ljubljana oz. cesto Ljubljana-Ig prihaja do zastojev. Neposredna povezava z občino Cerknica poteka samo po makadamskih in gozdnih cestah.

Kljub slabi kakovosti cestišča pa preko Borovnice zlasti ob koncih tedna v toplejšem delu leta poteka relativno gost kolesarski promet in ne glede na to, da daljinske kolesarske povezave iz Ljubljane proti Primorski poteka ob magistralni cesti Ljubljana – Vrhnika, številni kolesarski turisti in popotniki rajši izberejo povezavo preko Podpeči in Borovnice, ker poteka v veliko bolj privlačnem okolju.

TRENTNO STANJE CEST

V občini je samo eno naselje, ki ima urbane značilnosti. V Borovnici poteka ves promet dvosmerno kljub nekaterim zelo ozkim ulicam oz. zelo ozkih odsekih nekaterih cest. Kljub neustrezni širini in profilu je na večini prometnih površin dovoljena največja hitrost 50 km/h, kar je pogojeno s tem, da na številnih stranskih ulicah in cestah zaradi ozkega in ovinkastega cestišča tako ali tako ni mogoče normalno voziti hitreje kot 30 km/h in se tako smatra, da hitrosti ni potrebno urejati s prometnim režimom, deloma pa s tem, da nekatere ceste služijo kot glavna ali edina povezava med zaselki v zgornjem delu Borovniške doline ter regionalno cesto Vrhnika-Borovnica-Podpeč. Omejitev hitrosti na manj kot 50 km/h bi bila nesprejemljiva za voznike, ki se iz teh naselij in zgornjega dela Borovnice vozijo na delo v Ljubljano in na Vrhniko, čeprav so ceste skozi naselje ozke, vijugaste in nepregledne ter večinoma bre pločnikov. Na nekaterih najbolj nevarnih mestih so postavljene grbine za zmanjševanje hitrosti vozil. V občini Borovnica ni semaforiziranih križišč niti krožišč.

Kategoriziranih lokalnih cest je trenutno v občini 12.403m, zbirnih krajevnih cest 2.597m, krajevnih cest 2.076m in javnih poti 24.148m (Odlok o kategorizaciji občinskih cest v Občini Borovnica UL RS 62/2012). Nekaj cest je bilo obnovljenih v sklopu izgradnje kanalizacije in drugih infrastrukturnih vodov, splošno stanje na občinskih cestah pa je dokaj slabo, saj bi bilo potrebno na veliko mestih urediti še odvodnjavanje z meteorno kanalizacijo in urediti cestno razsvetljava za večjo varnost. Sredstva za redno vzdrževanje so vsako leto namenjena v proračunu, večjih rekonstrukcij cest ni bilo.

TRENTNO STANJE KOLESARSKIH POTI

V občini ni nobene kolesarske steze ali označenih kolesarskih pasov na vozišču, po trasi opuščene železniške proge pa poteka 600 metrov dolga pot za kolesarje in pešce, ki je obenem tudi dovorna pot za stanovalce. Kolesarji in pešci pa ja uporabljajo predvsem kot površino za rekreacijo. Kolesarski promet poteka po obstoječih cestah, ki so večinoma ozke in imajo večinoma neustrezen vzdolžni in prečni profil ter vozne površine v slabem stanju. Le redke ceste so dovolj široke, da bi imele označen kolesarski pas, vendar ga tudi te nimajo. Z namenom dostopa do vrtov in kmetijskih površin ter rekreacije poteka kolesarski promet tudi po makadamskih cestah, kolovozih in poteh na Ljubljanskem



barju. Ob izstopu iz naselja Borovnica v smeri proti Bregu pri Borovnici je na regionalni cesti opozorilna tabla »Pozor kolesarji«, ki pa sodi med pomožno cestno signalizacijo in nima statusa prometnega znaka. Drugih opozoril ali označb na prisotnost kolesarjev v prometu na prometni infrastrukturi v občini ni.

TRENTNO STANJE PEŠPOTI

V občini je nekaj krajših in med sabo nepovezanih poti, ki bi jih lahko obravnavali kot pešpoti. Takšni sta npr. pot ob športnem igrišču do vhoda v osnovno šolo, ki pa se žal deloma uporablja kot dostop do parkirišča ob osnovni šoli za telovadnico ter pot, ki vodi skozi pokopališče in povezuje Rimsko cesto s cesto ob Borovniščici. V kategorijo varnih poti za pešce bi lahko šteli tudi povezovalno pot med križiščem Paplerjeve ulice in Zalarjeve ceste ter Molkovim trgom, ki sicer služi tudi kot dovozna cesta do redkih stanovanjskih hiš na tem območju. Skupaj z že omenjeno potjo ob športnem igrišču v središču Borovnice je del varne šolske poti, ki vodi od starega in novega blokovega naselja na SV Borovnice do osnovne šole, ki se nahaja v središču naselja. Poleg po Gradišnikovi ulici poteka v celoti pločnik na eni strani vozišča le še po Mejačevi cesti. Na večini osrednje, Paplerjeve ulice v jedru Borovnice je sicer pločnik na obeh straneh vozišča, vendar na nobeni strani ne poteka po celi ulici. Pločnik ob desni strani vozišča poteka med Borovnico in odcepom za Laze v naselju Dol pri Borovnici, v ostalem delu omenjenega naselja, ki večinoma leži ob odseku prometno obremenjene regionalne ceste Borovnica – Vrhnika, pa ni ne pločnika ne ostalih ločenih površin za pešce. Prav tako pločnika ali poti za pešce ni v naseljih Pako in Breg, med obema naseljema, ki ležita ob prometno obremenjeni regionalni povezavi Borovnica-Podpeč, ter med Bregom in Borovnico.

TRENTNO STANJE MESTNEGA PROMETA

Mestnega prometa v smislu javnega mestnega potniškega prometa v Borovnici ni. Dobro in hitre so železniške potniške povezave, saj se ob delavnikih v Borovnici ustavi približno 20 potniških vlakov, vožnja do Ljubljane pa traja od 15 - 20 minut. Zadnji vlak iz Ljubljane skladno z voznimi redi v zadnjih desetih letih odpelje ob 22.25, zato bi bilo smiselno uvesti tudi kakšnega kasneje, zaradi morebitnega vračanja iz prestolnice po obisku kulturnih ali drugih prireditev, ki se običajno končajo kasneje. Veliko slabša pa je dostopnost glavnega mesta z vlakom ob sobotah, nedeljah in praznikih, saj se število potniških vlakov, ki se ustavijo v Borovnici, zmanjša za okoli 2/3. Redna avtobusna povezava na relaciji Vrhnika-Borovnica-Breg pri Borovnici poteka dvakrat dnevno v obe smeri in je v funkciji prevoza delavcev v zgodnjih jutranjih urah do tovarne Fenolit in v zgodnjih popoldanskih urah njihovega prevoza nazaj. Enkrat dnevno iz Ljubljane v Borovnico obratno pelje tudi linija primestnega javnega potniškega prometa, za katero ima koncesijo prav tako LPP, vendar je slabo zasedena, saj je v primerjavi z železniškim prevozom stroškovno, predvsem pa časovno nekonkurenčna.

TRENTNO STANJE PARKIRIŠČ

Parkiranje na Molkovem trgu pri pošti in trgovini Mercator ter nasproti gostišča Godec je časovno omejeno, pred vrtcem pa je v enem delu časovno omejeno, v drugem pa ne. Ob šoli je večje parkirišče s časovno neomejenim režimom parkiranja, do katerega pa edini dovoz poteka po delu varne šolske poti, na kateri promet z motornimi vozili sicer ni dovoljen. Zaradi pomanjkanja parkirnih mest v starem vaškem jedru se kot javno parkirišče uporablja tudi parkirišče ob cerkvi, ki je zasebno parkirišče, kar pa zaenkrat ne povzroča večjih konfliktov, saj se uporabniki, ki se ne udeležujejo



verskih obredov, izogibajo parkiranju v času, ko v cerkvi potekajo verski obredi. Prostor ob železniški postaji se uporablja kot parkirišče, večinoma za vozila, katerih potniki potem nadaljujejo pot z vlakom proti Ljubljani. V tem smislu gre za P+R, vendar gre spet za pragmatično in tolerirano, ne pa za sistemsko urejeno rešitev, saj prostor nima uradnega statusa parkirišča ne ustreznih vertikalnih in horizontalnih prometnih oznak, parkirna mesta pa niso označena. Poleg tega na njem občasno dalj časa parkirajo tudi večja tovorna vozila in avtobusi. Na tem prostoru tudi ni jasno označena površina za pešce oz. povezava za pešce od mostu preko Borovniščiце do železniške postaje.

V neposredni bližini železniške postaje je tudi zaščitenoz. pokrito parkirišče za kolesa, vendar stojala za kolesa ne omogočajo zaklepanja okvirjev koles na stojala, izgled parkirišča pa ne ustreza sodobnim zahtevam. Sicer tudi to parkirišče nima uradnega statusa.

TRENTNA UREJENOST PROMETNE VARNOSTI

V samem naselju Borovnica je z vidika prometa, še zlasti pešačenja in kolesarjenja najbolj nevarna Zalarjeva cesta od križišča s Paplerjevo cesto pa do konca naselja, saj tam ni pločnika. Situacija na Zalarjevi cesti je še posebej nevarna na odseku med odcepom za Paplerjevo ulico in križiščema z Rimsko cesto, saj je cesta ne le ozka, temveč tudi zaradi ovinkov nepregledna in to na mestih, kjer se iz nekaterih hiš izstopa direktno na cesto. Ker gre za cesto, ki povezuje naselja v zgornjem koncu Borovniške doline z občinskim središčem in je v funkciji povezave na regionalno cesto, po kateri se odvija vse promet tako v smeri proti Vrhniki kot tudi v smeri proti Ljubljani, je na Zalarjevi cesti v celoti dovoljena maksimalna hitrost 50 km/h. V naselju Borovnica se je na omejeni cesti zgodilo tudi največ nesreč in nesreč z mrtvimi in hudo telesno poškodovanimi.

V naseljih v zgornjem delu Borovniške doline (Brezovica pri Borovnici, Ohonica, Dražica, Niževce in Zabočevo) ter med njimi in občinskim središčem ni ne pločnikov ne poti za pešce. Odsotnost varnih povezav za pešce in kolesarje z občinskim središčem je tudi v tem delu občine velika ovira za spreminjanje navad občanov v smeri večje izbire pešačenja in kolesarjenja kot najbolj zdravega in okolju prijaznega prometnega načina na krajših razdaljah. Prav tako je tudi ovira za razvoj varnih rekreacijskih in turističnih povezav v tem delu občine.

Izjemno kritična je odsotnost pločnikov v naseljih Breg in Pako ter pešpoti, ki bi povezala obe naselji z občinskim središčem. Obe naselji ležita ob odseku regionalne ceste Borovnica-Podpeč, po kateri potekajo glavne dnevne migracije z motornimi vozili na delo v Ljubljano. Zato je promet gost, omejitev hitrosti na 50 km/h pa pogosto presežena. Na križišču z regionalno cesto pri podvozu pod železniško progo na Bregu je potreba po vzpostavitvi prehoda za pešce, še posebej, ker je na nasprotni strani ceste tudi podružnična enota vrtca. Vendar Direkcija za ceste ni pripravljena pristopiti k označitvi prehoda za pešce, s formalno utemeljitvijo, da povprečni dnevni promet vozil na cesti ne dosega števila, ki bi zahtevalo označitev prehoda za pešce.

TRENTNA DOSTOPNOST DELOVNIH MEST IN STORITEV ZA PREBIVALCE

Težav za dostopnost delovnih mest z osebnimi avtomobili ni. Tovarna LIKO, ki je bila nekoč največji zaposlovalec v občini, je v stečaju in število parkirnih mest pred njo je večje od števila še zaposlenih.



Drugi večji zaposlovalec v občini – tovarna Fenolit, locirana na Bregu pri Borovnici, pa ima znotraj tovarniške ograje in med njo in regionalno cesto zadostno število parkirnih mest.

Večjih težav z dostopnostjo storitev za prebivalce z osebnimi avtomobili v občini Borovnica ni, kar velja tudi za občinsko središče, v katerem je glavni problem dostopnosti sedeža občinske uprave in knjižnice oz. pomanjkanje ustreznega števila parkirnih mest v neposredni bližini. Ob večjih prireditvah v osnovni šoli in v cerkvi kot tudi ob prireditvah v Galeriji HUD Karel Barjanski pa nastanejo težave s parkiranjem, kar vodi do parkiranja na Paplerjevi in Rimski cesti ter na nezasedenih zasebnih parkiriščih v bližini, kar občasno povzroča konfliktno situacijo. Težave so tudi s parkiranjem avtomobilov neposredno pri banki in bankomatu na Gradišnikovi ulici, kjer pa gre v glavnem za razvado parkiranja čim bližje bankomatu oz. vhodu v banko in ne za pomanjkanje parkirnih mest v bližini. Zmogljivosti javnih parkirnih mest na Molkovem trgu pred trgovino Mercator zadostujejo, prav tako zmogljivosti zasebnega parkirišča pred trgovino Jurček. Razen že opisanih težav s pomanjkanjem varnih povezav za pešce v občini pešci drugih problemov z dostopnostjo storitev nimajo.

Poleg pomanjkanja varnih kolesarskih povezav je, z izjemo železniške postaje, za kolesarje dostopnost ovirana tudi zaradi pomanjkanja ali premajhnega števila stojal za kolesa pred občinsko stavbo, javnimi ustanovami ter pošto, trgovskimi in gostinskimi lokali. Pri osnovni šoli tudi ni ustrezne kolesarnice.

TRENTNA STOPNJA ONESNAŽEVANJA IN EMISIJ TOPLOGREDNIH PLINOV

Ker so razdalje med kraji v občini majhne, ker skozi občino ne poteka tranzitni potniški in tovorni cestni promet, ker na cestah ni vsakdanjih prometnih zastojev in ker se velik del prebivalcev v Ljubljano v šolo, na delo in po opravkih vozi z vlaki, ocenjujemo, da so emisije TGP na prebivalca bistveno nižje od slovenskega povprečja. Ti dejavniki vplivajo tudi na manjšo onesnaženost zunanjega zraka z izpusti iz prometa. Zaradi pomanjkanja podatkov o prometnih tokovih v občini, strukturi vozil in prevoženih kilometrih pa lahko podamo zgolj oceno oz. mnenje, da zaradi kurjenja lesne biomase oz. drv v številnih pečeh in kotlih, ki ne odgovarjajo sodobnim emisijskim standardom, za ogrevanje stavb v občini, promet ni najbolj pomemben dejavnik onesnaženja zunanjega zraka z izpusti prašnih delcev, NO_x, CO in SO₂.

TRENTNA PORABA ENERGIJE

Letna poraba energije za promet v občini ni opredeljena. V občini je en bencinski servis, vendar so podatki o prodaji, na podlagi katerih bi lahko naredili približno oceno, poslovna skrivnost.

TRENTNA STOPNJA IZKORIŠČENOSTI PROMETNE INFRASTRUKTURE

Prometna infrastruktura je v povprečju srednje izkoriščena, problemi v prometu pa niso povezani s pretirano izkoriščenostjo prometne infrastrukture temveč z njeno slabo kakovostjo.

TRENTNA SITUACIJA S PODROČJA ZASTOJEV

Rednih prometnih zastojev v prometu v občini ni. Do zastojev prihaja ob večjih oz. daljših obnovitvenih in vzdrževalnih delih na državni cesti ter Zalarjevi cesti v naselju Borovnica.



TRENTNE REŠITVE ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

Kot že opisano obstaja neuraden P+R pri železniški postaji, ki pa je neurejen in katerega zmogljivosti so že skoraj polno zasedene ter zastarela pokrita kolesarnica v bližini železniške postaje. Osnovna šola Borovnica je vključena v projekt oz. kampanjo Prometna kača, s katero motivira osnovnošolce k bolj zdravemu in do okolja prijaznemu prihodu v šolo. Drugih dejavnosti do sedaj ni bilo. Ocenjujemo tudi, da je občina za pešce in kolesarje neprijazno naselje.

Prednosti in slabosti ter priložnosti in nevarnosti, so zbirno predstavljene v **SWOT analizi**:

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> ○ bolj sistematično in strukturirano izboljševanje trajnostne mobilnosti na podlagi izdelane strategije ○ izboljšana prometne varnosti ○ boljša kakovost bivanja v mestu Borovnica in drugih krajih v občini ○ zmanjšanje onesnaževanja, emisij toplogrednih plinov in porabe energije ○ bolj učinkovit potniški promet ○ nižji stroški potniškega in tovornega prevoza ○ boljša dostopnost delovnih mest in storitev za vse ○ večji delež trajnostnih oblik mobilnosti 	<ul style="list-style-type: none"> ○ oviran promet med izvedbo del ○ visoki stroški priprave strategije
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> ○ nadaljnji gospodarski razvoj kraja ○ pridobivanje sredstev za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti preko razpisov ○ turistični razvoj kraja ○ povečanje gospodarske aktivnosti kot posledica urejene infrastrukture ○ čezmejno sodelovanje 	<ul style="list-style-type: none"> ○ nezadovoljstvo prebivalcev nad izdelano strategijo in ukrepi - nenaklonjenost spremembam ○ birokratizacija upravno-administrativnih postopkov

2.2. Razlogi za investicijsko namero

Investicija je potrebna iz sledečih razlogov:

1. Občina še nima izdelane Celostne prometne strategije, vendar jo zaradi bolj sistematičnega in strukturiranega pristopa k načrtovanju prometa nujno potrebuje.
2. Občina potrebuje temeljito obnovo cest ter nove pešpoti in kolesarske steze.
3. Občina nima dobro urejenega mestnega prevoza.
4. Občina nima dobro urejenega prometnega režima v občinskem središču.



5. Zmanjšanje onesnaženosti občine, zmanjšanje izpušnih plinov in emisij toplogrednih plinov.
6. Občina mora postati bolj prijazna pešcem in kolesarjem ter postopoma spremeniti potovalne navade svojih občanov, da bo na račun manjše uporabe avtomobilov prispevala k večjemu deležu trajnostnih oblik mobilnosti.

Investicija bo bistveno vplivala na prometno ureditev in podobo kraja, povečala bo prometno varnost v naselju in občini ter pozitivno vplivala na povečala uporabo trajnostnih oblik mobilnosti ter posledično izboljšala kakovost bivanja prebivalcev in povečala možnosti za uspešen razvoj lokalne skupnosti. Investicija se bo izvedla na področju celotne Občine Borovnica.

3. Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije ter preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami

Splošni cilji investicije so:

1. Povečanje prometne varnosti
2. Izboljšanje prometne pretočnosti
3. Izboljšanje kvalitete življenja v mestnem naselju in celotni občini
4. Omogočanje nadaljnjega gospodarskega razvoja občine
5. Manjši zasebni izdatki za prevoz
6. Izboljšanje zdravstvenega stanja prebivalstva zaradi manjše onesnaženosti zraka
7. Večja dostopnost za vse prebivalce, vključno s starejšimi in tistimi s funkcionalnimi težavami
8. Boljši dostop do sredstev Evropske unije
9. Nižji stroški vzdrževanja in razvoja infrastrukture

Posebni cilji:

1. Izdelava Celostne prometne strategije
2. Izvajanje ukrepov, določenih v Celostni prometni strategiji

USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

Investicija uresničuje tako cilje Strategije razvoja Slovenije, kot tudi cilje Državnega razvojnega programa Republike Slovenije za obdobje 2014-2020. Poleg tega je predmetna investicija skladna tudi s cilji in prioritetami Programa razvoja podeželja, s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, z Regionalnim razvojnim programom Ljubljanske urbane regije 2014-2020 in Operativnim programom za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020.

Strategija razvoja Slovenije (SRS) je krovna nacionalna razvojna strategija, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik. Družbeni razvojni cilj, ki ga zasleduje SRS je izboljšanje kakovosti življenja in blaginje vseh posameznikov in posameznikov. Peta razvojna prioriteta SRS pa se nanaša na povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja. Predmetna investicija posredno uresničuje cilje omenjene prioritete preko zagotavljanja primerne prometne infrastrukture,



ki bo pripomogla k večji kakovosti življenja vseh prebivalcev in obiskovalcev Občine Borovnica, poleg tega pa se bo na ta način izboljšala tudi trajnostna prometna ureditev med naselji znotraj občine.

Cilje osnutka **Državnega razvojnega programa Republike Slovenije za obdobje 2014-2020** pa projekt uresničuje skozi povečevanje učinkovitosti v smislu kakovosti življenja. Tretja razvojno-investicijska prioriteta »Zeleno« vsebuje investicijsko področje »Učinkovito in celovito prostorsko načrtovanje, urbana prenova mest in spodbujanje trajnostne mobilnosti«, ki je namenjeno spodbujanju trajnostne mobilnosti. Predmetna investicija bo z izdelavo in uresničevanjem celostne prometne strategije preko učinkovitega in celovitega prostorskega načrtovanja pripomogla k izboljšanju trajnostne mobilnosti v občini.

Projekt prispeva tudi k uresničevanju ciljev ukrepa M16 **Programa razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014-2020**, predvsem k ohranjanju okolja in izboljšanju kakovosti življenja na podeželju, saj neposredno izboljšuje varnost v cestnem prometu, ki je eden izmed osnovnih pogojev za kakovostno bivanje tako prebivalcev, kot tudi drugih obiskovalcev naselja. Kakovost življenja se bo povečala zaradi večje prometne varnosti, večje uporabe trajnostne mobilnosti in manjše onesnaženosti.

Predmetna investicija neposredno uresničuje tudi cilje **Strategije prostorskega razvoja Slovenije**. Razvoj gospodarske javne infrastrukture prispeva k povezanosti infrastrukturnih omrežij tako, da prispeva k razvoju policentričnega omrežja naselij, h kvalitativnemu razvoju in privlačnosti naselij ter k medsebojnemu dopolnjevanju funkcij podeželskih območij. Z usklajenim razvojem prometne, energetske, telekomunikacijske in komunalne infrastrukture se zagotavlja gospodarske možnosti in privlačno bivalno okolje. Izdelava strategije pripomore poleg tega tudi k spodbujanju javnega prevoza, kolesarjenju, pešačenju in ostalim alternativnim možnostim prevoza, kar pripomore k zmanjšanju stroškov, manjšemu onesnaženju in boljši, modernejši in bolj trajnostni prometni ureditvi celotne občine.

Cilje **Regionalnega razvojnega programa Ljubljanske urbane regije 2014-2020** investicija uresničuje na področju gospodarskega, trajnostnega, okoljskega in družbenega razvoja v osrednjeslovenski regiji. Ljubljanska urbana regija stremi k zagotavljanju visoke kakovosti življenja svojim prebivalcem in njihove blaginje v širšem smislu, ki ne zajema le visokega življenjskega standarda v obliki materialnih dobrin, temveč se nanaša predvsem na enake možnosti zadovoljevanja življenjskih potreb ter na izkoriščanja priložnosti v kakovostno urejenem in ohranjenem prostoru. Za kakovostno življenje so ključnega pomena zdravje ljudi in povezljivost ter dostopnost znotraj regije, ki jih omogoča trajnostna mobilnost. Strateški cilj tretje razvojne prioritete omenjenega programa je razviti ljudem prijazno regijo, kar namerava doseči tudi preko programa 3.1.: Trajnostna mobilnost. Najpomembnejši cilj za Ljubljansko urbano regijo je znižati visoke stopnje emisij in hrupa v prometu ter prometne zastoje, izboljšati kakovost bivanja v regiji z večjo mobilnostjo, zmanjšati uporabo osebnih vozil ter spodbujati prehod na javni prevoz in nemotorizirane načine potovanja. Predmetna investicija bo prispevala k uresnitvi vseh zastavljenih ciljev, saj je njen glavni namen spodbujanje trajnostne mobilnosti.



Usklajenost s cilji **Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 - 2020** je razvidna predvsem pri ujemanju s četrto prednostno osjo: Trajnostna raba in proizvodnja energije ter pametna omrežja, natančneje s prednostno naložbo »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi. Predmetna investicija bo namreč pripomogla k vzpostavljanju novih nizkoogljičnih strategij v celotni občini, tudi v njenem mestnem naselju in s tem hkrati tudi vplivala na zmanjšanje onesnaževanja.

4. Opis variant »z« investicijo predstavljenih v primerjavi z alternativo »brez« investicije

4.1. Varianta 1: Brez investicije

Varianta »BREZ« investicije pomeni, da se bo v prihodnje trenutno stanje prometne urejenosti in pristop k načrtovanju prometa ohranilo še naprej. Kakovost bivanja se za sedanje in prihodnje generacije ne bo izboljšala, ne bo se vzpostavil trajnostni prometni sistem, še daljši pa bodo prometni zastoji, ki sicer ne nastajajo v sami občini, temveč pri vstopu v Vrhniko in Ljubljano, k čemer prispevajo tudi dnevne migracije z osebnimi avtomobili iz Borovnice ter s tem do podaljševanja potovalnih časov na vsakdanjih poteh tudi za občane občine Borovnica. Prebivalci občine bodo še naprej živeli v okolju z neurejeno prometno infrastrukturo, slabšo dostopnostjo delovnih mest in storitev za vse, slabo prometno varnostjo ter slabšimi možnostmi lokalne skupnosti za uspešen razvoj. Prometna varnost se ne bo pretirano izboljšala.

4.2. Varianta 2: Z investicijo

Varianta "Z" investicijo edina omogoča ustrezno prometno varnost, zagotovi ustrezen razvoj občine, primerno prometno ureditev in spodbudi prebivalce občine k trajnostni mobilnosti. Zaradi potrebe po novem pristopu k načrtovanju prometa in uvedbe trajnostne mobilnosti je investicija nujna.

5. Opredelitev vrste investicije, ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah, prikazana posebej za upravičene in preostale stroške in navedba osnov za oceno vrednosti

5.1. Opredelitev vrste investicije

Investicija zajema izdelavo Celostne prometne strategije, ki bo izdelana skladno s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije. V procesu njene priprave bodo za upoštevanje minimalnih standardov izvedene naslednje aktivnosti:

1. v fazi postavitve temeljev:
 - o ustanovljena bo delovna skupina za izdelavo celostne prometne strategije, v kateri bodo poleg projektne skupine imenovani predstavniki občine in predstavniki



-
- zainteresirane javnosti iz občine (predvsem občinskega Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu) v fazi analize stanja:
- 2 oglada stanja na terenu (pogoji za pešačenje, kolesarjenje ter za uporabo JPP in uporabo osebnega avtomobila);
 - 2 javni razpravi z občani in drugo zainteresirano javnostjo;
 - 1 delavnica z odgovornimi za promet na občini in občinskim SPVCP;
 - 10 intervjujev;
 - 1 medijsko sporočilo;
 - 2 poročili;
 - 2 sestanka med občino in izdelovalcem;
2. v fazi vključevanja javnosti:
- 2 sestanka med občino in izdelovalcem;
 - 10 intervjujev;
 - 1 medijsko sporočilo;
 - 1 zloženka za občane;
 - 1 anketa za splošno javnost oz. občane na podlagi reprezentativnega vzorca;
 - 1 nagrada za občane, ki bodo preko ankete sodelovali v procesu vključevanja javnosti in bodo preko žreba vključeni v proces izbire nagrajenca;
 - 2 poročili;
3. v fazi opredelitve vizije in prioritete:
- 2 sestanka med občino in izdelovalcem;
 - 1 javna razprava;
 - 1 delavnica;
 - 1 medijsko sporočilo;
 - 1 vprašalnik za ključno zainteresirano javnost;
 - 1 razstava o izdelani viziji, ki jo predstavimo prebivalcem občine;
 - 2 poročili;
4. v fazi izbire ukrepov:
- 1 sestanek med občino in izdelovalcem;
 - 1 javna razprava;
 - 10 intervjujev;
 - 2 poročili;
5. v fazi načrtovanja izvajanja CPS:
- 2 sestanka med občino in izdelovalcem;
 - 2 delavnici s ključno zainteresirano javnostjo;
 - 2 poročili;
6. v fazi vzpostavitve nadzora:
- 1 sestanek med občino in izdelovalcem;
7. v fazi sprejema CPS:
- 1 medijsko sporočilo;
 - 1 predstavitev CPS na seji občinskega sveta;
 - 1 celostna prometna strategija občine, pripravljena v obliki publikacije in natisnjena v nakladi 200 izvodov;

Dokument identifikacije investicijskega projekta
izdelave »Celostne prometne strategije«



-
8. v fazi po sprejemu strategije na občinskem svetu:
 - o 1 medijsko sporočilo;
 - o objava CPS na spletni strani občine;
 9. nerazporejeno:
 - o 1 prireditev na prostem (občina in izvajalec se bosta glede na oceno učinkov odločila, v kateri fazi bosta izvedla prireditev).

Od petih medijskih sporočil, ki jih bo izvajalec pripravil v različnih fazah, bomo enega objavili v času Evropskega tedna mobilnosti. Sporočilo se bo vsebinsko navezovalo na pobudo Evropskega tedna mobilnosti.

Vse aktivnosti bodo na primeren način dokumentirane (liste prisotnosti, zapisniki sestankov, fotografije dogodkov, originali ali kopije gradiv, klipingi...). Iz dokumentacije bo razvidno, da so posamezne naloge izvajali tisti člani projektne skupine, katerih reference so bile v ponudbi navedene za posamezna področja.

Celoten proces izdelave CPS bo predvidoma trajal 9 - 12 mesecev. Investicijo bomo izvedli v štirih fazah:

1. faza: v prvi fazi bomo podpisali pogodbo z MZI in nato v osmih dneh izvedli javno naročilo za izdelavo CPS. V treh mesecih bomo podpisali pogodbo z izdelovalcem Celostne prometne strategije (v nadaljevanju CPS). V primeru revizije se bo rok podaljšal. 14 dni po podpisu pogodbe z izdelovalcem CPS bomo Ministrstvu za infrastrukturo posredovali dokumentacijo o izvedbi javnega naročila.

2. faza: v drugi fazi bomo izdelali analizo izzivov in priložnosti. Faza bo trajala pet mesecev. Po zaključku faze bomo Ministrstvu za infrastrukturo posredovali poročilo o postavitvi temeljev, opredelitvi procesa ter analizi stanja in oblikovanju scenarijev skupaj s poročilom o doseganju minimalnih standardov.

3. faza: v tretji fazi bomo zaključili z izbiro ukrepov. Fazo bomo izvedli v treh mesecih. Po zaključku faze bomo na Ministrstvo za infrastrukturo posredovali poročilo o orisu zelenega stanja, opredelitve prioritet in izbire ukrepov skupaj s poročilom o doseganju minimalnih standardov.

4. faza: v četrti fazi bomo sprejeli CPS na Občinskem svetu. Faza bo izvedena v štirih mesecih. Po zaključku te faze bomo naredili zaključno poročilo, ki bo vsebovalo poročilo o načrtovanju izvajanja CPS, vzpostavitev nadzora in sistema spremljanja kakovosti s kazalci ter sprejem CPS na Občinskem svetu skupaj s poročilom o doseganju minimalnih standardov. Poročilo bo v tiskani in elektronski obliki ter bo vsebovalo tudi prejšnji dve poročili iz 2. in 3. faze, tako, da bo predstavljalo celoto izvedenih del skupaj s pregledom vseh izvedenih minimalnih standardov. Poleg poročila bomo Ministrstvu za infrastrukturo posredovali še 10 tiskanih izvodov CPS. Skupaj z izvajalcem bomo pripravili predstavitev zaključnega poročila, po potrebi pa tudi predstavitve posameznih faznih poročil.



5.2. Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah, prikazana posebej za upravičene in neupravičene stroške

Tabela 2: Investicijski stroški v EUR– stalne cene na dan 5.11.2015

VRSTA STROŠKA	2016		2017		SKUPAJ	
	brez DDV	z DDV	brez DDV	z DDV	brez DDV	z DDV
Izdelava Celostne prometne strategije	39.516,00	47.843,52	19.608,00	23.921,76	58.824,00	71.765,28

Tekoče cene so enake stalnim cenam, ker je predvidena dinamika investiranja krajša od enega leta

Tabela 3: Upravičeni in neupravičeni stroški v EUR– stalne cene na dan 5.11.2015

	2016	2017	SKUPAJ
Upravičeni stroški			
Izdelava Celostne prometne strategije	39.516,00	19.608,00	58.824,00
Neupravičeni stroški			
DDV	8.327,52	4.313,76	12.941,28
SKUPAJ STROŠKI	47.843,52	23.921,76	71.765,28

Vrednost investicije po stalnih cenah znaša 71.765,28 EUR z DDV. Vsi stroški, razen DDV, so upravičeni stroški.

6. Opredelitev temeljnih prvin, ki določajo investicijo, skupaj z informacijo o pričakovani stopnji izrabe zmogljivosti oziroma ekonomski upravičenosti projekta

6.1. Predhodne idejne rešitve ali študije

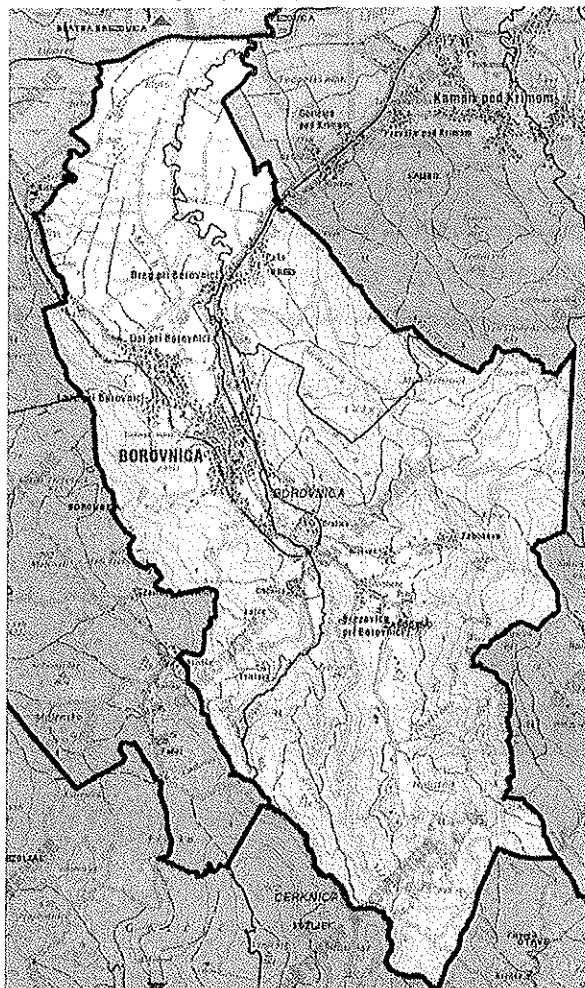
Projekt nima predhodnih idejnih rešitev ali študij.

6.2. Opis lokacije

Operacija se bo izvedla v celotni Občini Borovnica.



Slika 3: Lokacija operacije



Vir: GIS za občinske uprave

6.3. Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

6.3.1 Investicijski stroški

Tabela 4: Investicijski stroški v EUR po upravičenih in neupravičenih stroški in po dinamiki nastanka – stalne cene

	2016	2017	SKUPAJ
Upravičeni stroški			
Izdelava Celostne prometne strategije	39.516,00	19.608,00	58.824,00
Neupravičeni stroški			
DDV	8.327,52	4.313,76	12.941,28
SKUPAJ STROŠKI	47.843,52	23.921,76	71.765,28



6.3.2 Časovni načrt izvedbe:

Operacija se bo izvedla med januarjem 2016 in januarjem 2017. Izvedba operacije bo potekala v štirih fazah, ki so prikazane v spodnjem terminskem načrtu.

Tabela 5: Terminski načrt

	2016												2017
	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Jun.	Jul.	Avg.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.	Jan.
1. faza													
2. faza													
3. faza													
4. faza													

6.4. Varstvo okolja

Celovita prometna strategija (CPS) predstavlja pozitivne učinke na okolje. S pomočjo CPS si bo občina pomagala vzpostaviti trajnostni prometni sistem tako, da se zmanjša onesnaževanja, emisije toplogrednih plinov in poraba energije. Celovita prometna strategija bo tako pozitivno vplivala na izboljšanje privlačnosti bivalnega okolja in kakovosti bivanja prebivalcev.

S pripravljeno CPS bo občina sledila ciljem trajnostne mobilnosti, in sicer zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati vse negativne vplive na okolje.

Predmetne investicija bo vplivala tako na boljšo utemeljitev zahtev po prenovi in izboljšanju varnosti na državnih in občinskih cestah kot tudi na spremembe na prometne urejenosti v občini, ki bodo postala prometno bolj varna, predvsem pešcem, kolesarje in gibalno ovirane osebe. Vplivala bo tudi na spremembe potovalnih navad občanov, ki bodo na račun bolj somodalnih oblik prevoza zmanjšali finančne in časovne stroške svojih potovanj ter prispevali k večjemu deležu trajnostnih oblik mobilnosti.

6.5. Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

OBČINA BOROVNICA

Investitor in upravičenec po tem projektu je Občina Borovnica, ki se nahaja na naslovu Paplerjeva ulica 22, 1353 Borovnica. Občinska uprava je sestavljena iz:

- ŽUPAN
 - Bojan Čebela
- TAJNIK OBČINE, KOMUNALNO GRADBENE ZADEVE
 - Jernej Nučič
- DRUŽBENE DEJAVNOSTI
 - Slavka Gerdina



- ODDELEK ZA SPLOŠNE, UPRAVNE IN PREMOŽENJSKE ZADEVE, KMETIJSTVO, TURIZEM IN GOSPODARSTVO
 - Sonja Osredkar
- ADMINISTRACIJA, CIVILNA ZAŠČITA, DENARNA POMOČ
 - Nejlji Ofentavšek
- RAČUNOVODSTVO
 - Danica Kukovič
- RAZVOJ IN RAZVOJNI PROJEKTI
 - Andrej Klemenc

6.6. Predvideni viri financiranja in drugi viri

Tabela 6: Viri financiranja v EUR v stalnih cenah po dinamiki

	2016	2017	SKUPAJ	DELEŽ V %
Lastna sredstva občinski proračun	14.510,52	7.254,76	21.765,28	30,33 %
EU kohezijski sklad (KS)	28.333,00	14.167,00	42.500,00	59,22 %
EU kohezijski sklad (KS) - slovenska udeležba	5.000,00	2.500,00	7.500,00	10,45 %
SKUPAJ VREDNOST INVESTICIJE	47.843,52	23.921,76	71.765,28	100 %

Pri izračunu potrebnih virov financiranja smo upoštevali terminski načrt izvedbe del.

Od začetka izvedbe do zaključka projekta bo poteklo manj kot leto dni, zato izračun virov financiranja v tekočih cenah ni potreben.

7. Analiza stroškov in koristi

Pri projektih z ocenjeno vrednostjo pod 100.000, 00 EUR se v skladu s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ vsebina investicijske dokumentacije lahko ustrezno prilagodi (poenostavi), vendar mora vsebovati vse ključne prvine, potrebne za odločanje o investiciji in zagotavljanje spremljanja učinkov.

Pri odločitvi o izvedbi investicije je potrebno upoštevati:

- da je ocenjena vrednost investicije le 71.765,28 EUR z DDV ter
- da je DIIP osnova za prijavo na Javni razpis za sofinanciranje operacij »Celostne prometne strategije«.

Ob upoštevanju naštetih dejstev ugotavljamo, da je poglobljena analiza stroškov in koristi v primeru tega projekta neracionalna, saj je odločitev za izvedbo operacije nujna.



8. Ugotovitev smiselnosti in možnosti nadaljnje priprave dokumentacije s časovnim načrtom

Za investicijske projekte vrednosti do 500.000,00 EUR je v skladu s četrnim členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006, 54/2010) potrebno izdelati Dokument identifikacije investicijskega projekta.

Priprava projektne dokumentacije (PGD ali PZI) zaradi narave investicije ni potrebna.

Investitor je naročnik po Zakonu o javnem naročanju (ZJN-2), zato bo izdelovalca Celostne prometne strategije izbral v skladu z Zakonom o javnem naročanju.

Tabela 9: Terminski plan izdelave dokumentacije:

Dokument / aktivnost	Odgovorna služba / izvajalec	Odgovorna oseba	Rok
Potrditev DIIP	Župan / občinski svet	Bojan Čebela	2015
Izvedba javnega naročila in podpis pogodbe z izdelovalcem Cestne prometne strategije	Župan	Bojan Čebela	31.3.2016

