

Datum: 18. 6. 2018

OBČINSKEMU SVETU OBČINE BOROVNICA

ZADEVA: **DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA
PROJEKTA »KOLESARSKA POVEZAVA BOROVNICA-
PAKO«**

PRAVNA PODLAGA: Statut Občine Borovnica (Ur. l. RS, št 67/16)
Poslovnik o delu Občinskega sveta Občine Borovnica (Ur. l. RS, št. 56/2017)
Zakon o lokalni samoupravi ((Ur. l. RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF in 14/15 – ZUUJFO)
Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Borovnica (Ur. l. RS, št. 52/2014, 24/2015)
Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16)
Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (Ur. l. RS. št. 20/2011),
Regionalni razvojni program Ljubljanske urbane regije 2014-2020 (<http://www.rralur.si/sites/default/files/ruralur/RRP%20LUR%202014-2020%20F%20I%20N%20A%20L.pdf>)
Razvojna strategija Občine Borovnica 2017-2027+ (<http://www.borovnica.si/obcinski-akti/razvojna-strategija-obcine-borovnica-2017-2027/>)
Celostna prometna strategija Občine Borovnica (<http://www.borovnica.si/obcinski-akti/celostna-prometna-strategija-obcine-borovnica/>)

POROČEVALEC: Andrej Klemenc, višji svetovalec za razvoj in razvojne projekte

I. OBRAZLOŽITEV:

V naseljih Breg in Pako, ki sta locirani ob regionalni cesti R3 642 Vrhnika – Borovnica – Podpeč – Ig – Ljubljana in od središča Borovnice oddaljeni 1,5-2,5 km oz. 3-3,5 km, živi 520 prebivalcev, v naselju Breg pa je locirano tudi podjetje Fenolit d. o. o., ki je z okoli 70 zaposlenimi največji zaposlovalec v občini. V delu naselja Borovnica »Pod goro«, ki je od ostalega naselja ločeno z železniško progo, pa okoli 300 prebivalcev. V omenjenih naseljih, med njimi ter med njimi in občinskim središčem ni infrastrukture, ki bi bila posebej namenjena prometu kolesarjev, enako velja za pešce. Ceste, ki povezuje omenjena naselja z občinskim središčem, imajo ozek profil, ki ne omogoča prehitevanja kolesarjev s strani osebnih in tovornih vozil ali kmetijske mehanizacije v primeru, da po nasprotnem voznem pasu vozi eno izmed teh vozil. Na odseku regionalne ceste R3 642 je v naselju Breg že prišlo do prometnih nesreč, v kateri so življenje izgubili kolesarji in pešci. Zato prebivalci tudi za poti do občinskega središča in železniške postaje, kljub kratkim razdaljam tudi v lepem vremenu uporabljajo osebne avtomobile, občina pa za šoloobvezne otroke organizira prevoz v šolo s šolskim avtobusom oz. kombijem.

Občinski svet Občine Borovnica je spomladi 2018 potrdil *Celostno prometno strategijo Občine Borovnica*, ki kot eno od prioritet opredeljuje tudi izboljšanje infrastrukture za aktivno mobilnost, tudi s ciljem zagotavljanja varnih kolesarskih povezav iz okoliških naselij do atraktorjev prometa v občinskem središču (šole, vrtca, trgovin, zdravstvene postaje, pošne in bančne poslovalnice, cerkve, gostinskih lokalov, ...) in železniške postaje Borovnica kot pomembnega lokalnega intermodalnega vozlišča.

Namen projekta je povečati delež kolesarjenja in pešačenja ter kombinacije enega ali drugega in uporabe javnega potniška prometa oz. vlaka v celotnem deležu opravljenih poti v občini Borovnica ter na ta način prispevati k zmanjševanju izpustov onesnaževal zraka in toplogrednih plinov ter hrupa na eni strani ter krepitvi zdravja in produktivnosti v občini Borovnica na drugi strani. S tem namenom bomo s projektom vzpostavili varno, direktno, neprekinjeno in udobno povezavo za kolesarje in pešce, ki bo prvenstveno služila kolesarjenju in hoji v službo, šolo in po opravkih med središčem Borovnice in naseljema Breg pri Borovnici in Pako ter delom naselja Borovnica Pod Goro, ob tem pa bo sestavni del mreže varnih kolesarskih povezav za vsakodnevne migracije iz občine Borovnica v smeri Ljubljane ter del mreže turističnih kolesarskih povezav na Ljubljanskem barju ter regionalne kolesarske povezave R6 Gorenja vas - Horjul-Vrhnika-Podpeč-Ig. Sočasno bomo zagotovili tudi varen

dostop za kolesarje in pešce iz omenjenih naselij, naselja stanovanjskih blokov v Borovnici in središča Borovnice do železniške postaje.

Projekt predvideva izgradnjo skupne, od vozišča z vmesnim zelenim pasom ali nivojsko (z robniki) ločene površine za kolesarje in pešce ob regionalni cesti R3 642 od mostu čez Borovniščico do konca naselja Pako v dveh ločenih fazah:

- med mostom čez Borovniščico in križiščem z občinsko cesto, ki pod železniškim podvozom na Bregu vzpostavlja povezavo z delom naselja, ki leži na drugi strani železniške proge,
- od omenjenega križišča do konca naselja Pako.

ter vzpostavitev makadamske kolesarske poti ob Borovniščici med mostovom na Mejačevi ulici in Ljubljanski cesti ter ureditev križišča regionalne ceste in Ceste bratov Debevc. Prav tako je predvidena označitev kolesarskih pasov od Molkovega trga do železniške postaje Borovnica na Mejačevi ulici ter izgradnja kolesarskih pasov na Ulici bratov Debevc od podhoda pod železniško progo do križišča z regionalno cesto.

Ker gre za povečanje prometne varnosti, omogočanje bolj varnih poti v šolo in povečanje možnosti izbire bolj zdravih in okolje manj obremenjujočih prometnih način ter za dolgoročno zmanjšanje javnih izdatkov za zagotavljanje varnega prihoda v šolo, je projekt skladen z javnim interesom.

Projekt bo prispevala k uresničevanju ciljev razvojne in prometne strategije občine tako na področju prometa in mobilnosti kot tudi na področju turizma. Projekt je skladen s *Strategijo razvoja Slovenije 2030*, *Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030*, *Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030*, *Zakonom o osnovi šoli (56. člen)*, *Nacionalnim akcijskim načrtom za energetske učinkovitost za obdobje 2014-2020*, *Operativnim programom za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020* in *Operativnim programom ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za obdobje 2015 – 2020*. Projekt je prav tako skladen z *Drugim razvojnim povabilom za dopolnitev za razvoj regije, prednostna naložba 4.4 Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti – Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti* ter z *Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja* in *Regionalnim razvojnim programom Ljubljanske urbane regije 2014-2020, Prioriteta 3: Ljudem prijazna regija, Program 3.1.: Trajnostna mobilnost., Ukrep 3.1.3.: Spodbujanje nemotorizirane mobilnosti*. Projekt se bo začel izvajati v letu 2019 s pripravo podrobne projektne dokumentacije in pridobivanjem služnostnih pravic in odkupom zemljišč. Od leta 2020 do konca leta 2022 bodo

potekala izvedbena dela na vzpostavitvi infrastrukture ter informiranje, ozaveščanje in motiviranje uporabnikov za uporabo nove infrastrukture.

Finančno je projekt ovrednoten na 970.500,00 € (v tekočih cenah), pri čemer bi prispevek iz občinskega proračuna v letih 2018-2022 skupaj znašal 348.450,00 € (v tekočih cenah), prispevek iz proračuna RS 124.410,00, iz EU kohezijskih sredstev, s katerimi namensko upravlja RS pa 497.640,00 (oboje v tekočih cenah).

II. FINANČNE POSLEDICE:

Izvedba projekta bo v letih 2018-2022 finančno obremenila proračun Občine Borovnica v skupnem znesku 348.500,00 € (v tekočih cenah). Po posameznih letih so predvidene naslednje finančne obremenitve občinskega proračuna (v tekočih cenah): 2018 - 5.622,39 €, 2019 – 4.940,19 €; 2020 – 43.726,80 €, 2021 – 87.092,85 € in 2022 – 207.027,78 €.

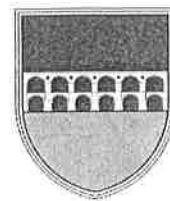
Zaradi izgradnje novih površin za kolesarje in pešce, ki so opredeljene v projektu, ter pripadajoče cestne razsvetljave se bodo povečali stroški amortizacije in tekočega vzdrževanja cestne infrastrukture ter tekoči stroški, stroški amortizacije in tekočega vzdrževanja javne razsvetljave v občini.

III. PREDLOG SKLEPA:

Občinski svet Občine Borovnica potrjuje **Dokument identifikacije investicijskega projekta »Kolesarska povezava Borovnica - Pako«** z dne 19. januar 2018, ki ga je pripravila občinska uprava Občine Borovnica.

Župan
Bojan Čebela





Datum: 26.6.2018

**ŽUPANU OBČINE BOROVNICA
OBČINSKEMU SVETU OBČINE BOROVNICA**

ZADEVA: Potrditev DIIP-a za kolesarsko povezavo Borovnica-Pako

Odbor za prostorsko planiranje, gospodarjenje z nepremičninami in varstvo okolja je na svoji 14. skupni seji dne 21.6.2018 obravnaval Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za kolesarsko povezavo Borovnica-Pako in po razpravi sprejel sklep, ki ga posreduje županu in Občinskemu svetu Občine Borovnica (na podlagi 3. točke 58. člena Poslovnika Občinskega sveta Občine Borovnica, Ur. l. RS, št. 56/2017) kot

MNENJE: Odbor za prostorsko planiranje, gospodarjenje z nepremičninami in varstvo okolja predlaga Občinskemu svetu Občine Borovnica, da potrdi Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za kolesarsko povezavo Borovnica-Pako.

PREDSEDNICA

ODBORA ZA PROSTORSKO PLANIRANJE

Špela Zalar l.r.

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

KOLESARSKA POVEZAVA BOROVNICA - PAKO

Ljubljana, januar 2018

Številka: 370-0001/2018-1

Datum: 19. 1. 2018

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 »Kolesarska povezava Borovnica - Pako«, januar 2018, ki ga je izdelala občina Borovnica.
2. Ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah znaša: 763.045 EUR brez DDV oziroma 917.501 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: **KOLESARSKA POVEZAVA BOROVNICA - PAKO**

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

Izdelovalec:



Občina Borovnica
Paplerjeva ulica 22, 1353 Borovnica

Odgovorna oseba: **Bojan Čebela, župan**

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.....	12
1.1	Identifikacija investitorja - NAROČNIKA	12
1.1.1	Osnovni podatki o Občini Borovnica	13
1.2	IDENTIFIKACIJA Strokovne službe, odgovorne za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske TER projektne DOKUMENTACIJE	14
1.3	Identifikacija izdelovalca DIIP	16
2	Analiza stanja z opisom razlogov za investicijsko namero.....	17
3	Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije	27
3.1	KRATEK Opis investicije	27
3.2	OPREDELITEV javnega interesa za izvedbo investicije	30
3.3	Usklajenost ciljev investicije z razvojnimi strategijami in politikami	31
3.3.1	Predpisi na ravni EU	31
3.3.2	Predpisi na nacionalni ravni	32
3.3.3	Predpisi Občine Borovnica	37
4	Opis variant.....	40
4.1	Varianta A – BREZ INVESTICIJE	40
4.2	Varianta B – Z investicijO	40
4.3	SWOT ANALIZA PREDLAGANE VARIANTE	41
5	OPREDELITEV, VRSTA in OPIS INVESTICIJE ter OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV v STALNIH CENAH	43
5.1	Vrsta IN OPIS investicije	43
5.2	OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV v stalnih IN TEKOČIH cenah	43
6	Opredelitev temeljnih prvin, ki določajo investicijo.....	48
6.1	Predhodna idejna rešitev ali študija	48
6.2	Opis lokacije	48
6.2.1	Makro lokacija	48
6.2.2	Mikro lokacija	52
6.2.3	Zemljiškoknjižno stanje parcel in zemljiškoknjižna ureditev prenosa	54
6.3	Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov	56
6.4	Časovni načrt izvedbe investicije	56
6.5	Varstvo okolja	57
6.6	Kadrovsko - organizacijska shema	58
6.7	VIRI FINANCIRANJA	58
6.8	DINAMIKA IN RAZDELITEV FINANCIRANJA GLEDE NA UPRAVIČENE IN NEUPRAVIČENE STROŠKE	60

7	FINANČNA ANALIZA	64
7.1	INVESTICIJA 66	
7.2	OPERATIVNI DENARNI TOK 66	
7.3	PREOSTANEK VREDNOSTI PROJEKTA 66	
7.4	PRIKAZ FINANČNIH DENARNIH TOKOV IN FINANČNIH KAZALCEV 66	
8	SMOTRNOST IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE	70
8.1	Potrebna dokumentacija 70	
9	Zaključek	1
10	VIRI	2

KAZALO TABEL

Tabela 1: SWOT analiza predlagane variante	41
Tabela 2: Ocenjena vrednost investicije v stalnih cenah v EUR, januar 2018	44
Tabela 3: Ocenjena vrednost investicije v tekočih cenah v EUR	45
Tabela 4: Ocenjena vrednost investicije po letih v stalnih cenah v EUR, januar 2018	46
Tabela 5: Ocenjena vrednost investicije v tekočih cenah v EUR	46
Tabela 6: Število gospodinjstev in prebivalcev v naseljih v občini Borovnica, 1.1.2015	50
Tabela 7: Časovni načrt izvedbe investicije	56
Tabela 8: Finančna udeležba financerjev v EUR, stalne cene januar 2018	59
Tabela 9: Finančna udeležba financerjev v EUR, tekoče cene	59
Tabela 10: Razdelitev stroškov po stalnih cenah, januar 2018, na upravičene in neupravičene v EUR glede na vir financiranja	60
Tabela 11: Razdelitev stroškov po tekočih cenah na upravičene in neupravičene v EUR glede na vir financiranja	60
Tabela 12: Delež financiranja upravičenih stroškov s strani proračuna RS in EU sredstev po stalnih cenah, januar 2018	61
Tabela 13: Delež financiranja upravičenih stroškov s strani proračuna RS in EU sredstev po tekočih cenah	61
Tabela 14: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v stalnih cenah, januar 2017	62
Tabela 15: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v tekočih cenah	63
Tabela 16: Finančni kazalci projekta	67
Tabela 17: Finančni denarni tok projekta v EUR, stalne cene januar 2018	68

KAZALO SLIK

Slika 1: Lega Občine Borovnica	14
Slika 2: Makro lokacija	49
Slika 3: Mikro lokacija	Napaka! Zaznamek ni definiran.

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: 19. 1. 2018

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 začneja 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,
- izboljšanje prometne varnosti in dostopnosti podjetij in javnih ustanov ob povečanem deležu javnega in nemotoriziranega prometa ter zmanjšanjih negativnih vplivih prometa na okolje,
- 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,

² Spletna stran <<http://www.borovnica.si/o-borovnici/predstavitev/osnovni-podatki/>> (29. 9. 2017).

³ Statistični urad RS, dostop na: <<http://www.stat.si/obcine/sl/2014/Municip/Index/9>> (18. 9. 2017).

⁴ Spletna stran <<http://www.borovnica.si/o-borovnici/predstavitev/osnovni-podatki/>> (18. 9. 2017).

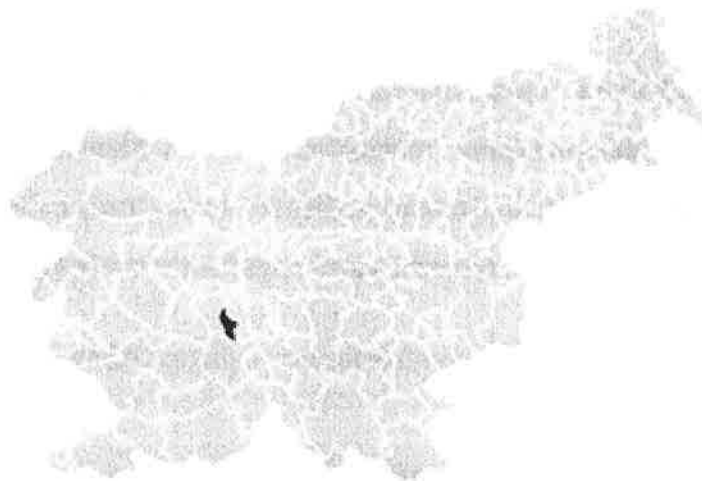
⁵ Statistični urad RS, dostop na: <<http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp>> (18. 9. 2017).

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

- 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.

Slika 1: Lega Občine Borovnica

8



Vir: Spletna stran <https://sl.wikipedia.org/wiki/Ob%C4%8Dina_Borovnica> (18. 9. 2017).

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: 19. 1.2018

Podpis:



1.3 Identifikacija izdelovalca DIIP

Izdelovalec: Občina Borovnica
Paplerjeva ulica 22, 1353 Borovnica
Telefon: (0)1 750 74 60
E-pošta: obcina@borovnica.si
Matična št.: 5883393000
Davčna št.: SI94882134
TRR:

Pri izdelavi DIIP je sodelovala družba ROC, ekonomske analize in pravno svetovanje, d. o. o., Frankovo naselje 70, 4220 Škofja Loka.

Za izdelovalca DIIP:

Odgovorna oseba: Bojan Čebela

Datum: 19. 1. 2018

Podpis:



2 Analiza stanja z opisom razlogov za investicijsko namero

2.1 ZAKONODAJNI RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO

*Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030*⁷ opredeljuje zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva z naslednjimi cilji:

- Povečanje prometne varnosti in ekonomske učinkovitosti prometa,
 - Izboljšanje povezanosti nasploh
 - Znižanje stroškov uporabnikov cestno-prometnega sistema,
 - izboljšati prometno varnost in varovanje,
 - zmanjšati porabo energije v prometu,
 - zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev
- ter
- zmanjšati okoljske obremenitve: zmanjšanje emisij hrupa, toplogrednih plinov in onesnaževal zraka.

Osnovna usmeritev Strategije in na njej utemeljenega Nacionalnega programa prioriteto temelji na povečanju učinkovitosti in optimizaciji ter prilagajanju prometnega sistema srednje in dolgoročnim prometnim potrebam ljudi in gospodarskih subjektov na optimalen oziroma trajnosten način, pri čemer je potrebno pri pripravi in izvedbi projektov zagotoviti celovite rešitve rekonstrukcij in obnov, ki bodo zagotavljale boljšo dostopnost (skrajšanje potovalnih časov z izboljšanjem elementov prečnega in vzdolžnega profila ceste, tudi npr. dodatni – tretji pas za počasna vozila ...) in omogočale večjo varnost udeležencem v prometu (ločevanje nemotornega od motornega prometa, fizični ukrepi za zmanjševanje hitrosti pred in v naseljih ...).

Skladno s 56. členom *Zakona o osnovni šoli*⁸ mora občina zagotavljati varen dostop učencev osnovnih šol v šolskem okolišju in v primeru, da so razdalje do šole daljše od 4 km tudi

⁷ Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16), z dne 22.11.2016

brezplačen organiziran javni prevoz šolarjev. Z izjemo zaselkov Pristava in Lašče v občini Borovnica sicer ni naselja, ki bi bilo od edine osnove šole v občini oddaljeno več kot 4 km, vendar po ugotovitvah *Sveta za vzgojo in preventivo v cestnem prometu v Občini Borovnica* na obstoječi cesto-prometni infrastrukturi v občini ni mogoče iz nobenega naselja do Osnovne šole dr. Ivana Korošca zagotoviti varne šolske poti. Zato občina z izjemo samega naselja Borovnica zagotavlja in financira prevoza otrok iz vseh naselij in zaselkov v občini v šolo in nazaj domov. V ta namen je v letu 2017 iz občinskega proračuna namenila okoli 40.000 €. Tak način prihajanja v šolo ni skladen s priporočili Nacionalnega inštituta za varovanje zdravja glede oblikovanja aktivnega življenjskega stila kot preventive proti civilizacijskim boleznim⁹.

RAZLOGI, KI IZHAJAJO IZ TRENUTNEGA STANJA CESTNO PROMETNE INFRASTRUKTURE

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.

V Borovnici ima poleg lokalnih in regionalnih postanek tudi večina mednarodnih vlakov, tako da so železniške povezava 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 na Vrhniki vodi pot skozi po ovinkastem in nevarnem odseku regionalne ceste R3 642 Vrhnika – Podpeč. Regionalna cesta, ki preko Borovnice, Podpeči in Iga povezuje Vrhniko in Ljubljano sodi med

⁸ Zakon o osnovni šoli, Ur. list RS š. 81/2006, z dne 31. 7. 2007

⁹ Glej: <http://www.nijz.si/sl/vzgoja-za-zdravje-za-otroke-in-mladostnike-solarje> in <http://www.nijz.si/sl/z-gibanjem-do-zdravja>

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 po cesti R3 642 zlasti ob koncih tedna v toplejšem delu leta poteka relativno gost kolesarski promet. Ne glede na to in dejstvo, da daljinske kolesarske povezave iz Ljubljane proti Primorski poteka ob magistralni cesti Ljubljana – Vrhnika, vedno bolj številni kolesarski turisti in popotniki rajši izberejo povezavo preko Podpeči in Borovnice, ker poteka v veliko bolj privlačnem okolju. Ker povprečna dnevna letna prometna obremenitev na odseku R3 642 med Vrhniko in Podpečjo presega 2.500 vozil na dan, tudi z zmanjšanjem hitrosti zunaj naselij na 70 km/h ne bi zadostili kriterijem za vzpostavitev varne kolesarske povezave, primerne tudi za vsakodnevno kolesarjenje na delo in izobraževanje ter po opravkih.

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 razsvetljavo za večjo varnost. Sredstva za redno vzdrževanje so vsako leto namenjena v proračunu, večjih rekonstrukcij cest ni bilo.

TRENTNO STANJE KOLESARSKIH POVEZAV

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 dovozna 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. Ker povprečna dnevna letna prometna obremenitev na odseku R3 642 med Vrhniko in Podpečjo presega 2.500 vozil na dan, tudi z zmanjšanjem hitrosti zunaj naselij na 70 km/h ne bi zadostili kriterijem za vzpostavitev varne kolesarske povezave, primerne tudi za vsakodnevno kolesarjenje na delo in izobraževanje ter po opravkih. Na celotnem odseku je profil ceste sicer preozek, da bi omogočil varno sočasno srečanje dveh nasproti vozečih osebnih avtomobilov in kolesarja. Zlasti problematičen je odsek med Borovnico in Pakom, kjer je že prišlo do prometnih nesreč, v katerih so izgubili življenje kolesarji in pešci.

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 blokovskega 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. Dobre 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.. 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 Borovniščice do železniške postaje. V neposredni bližini železniške postaje je tudi zaščiteno oz. 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.

Občina Borovnica namerava pri železniški postaji Borovnica urediti sodobno parkirišče »parkiraj in presedi« (P+R) za vsaj 100 osebnih avtomobilov in 50 koles. S tem namenom je že bila izvedena parcelacija zemljišč, ki jim je bil odvzet status javne železniške infrastrukture, občina pa je že vložila tudi zahtevke za brezplačen prenos teh parcel. Postopek je v zaključni fazi, v pripravi je tudi DIIP. Občina namerava kandidirati na javnem razpisu za dodelitev nepovratnih sredstev za izgradnjo parkirišč P+R, ki ga je z rokom prijave 21. 3. 2018 konec leta 2017 objavilo Ministrstvo RS za infrastrukturo.

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. Z vidika prometne varnosti je zelo

problematičen tudi odsek R3 642 med Borovnico in Pakom, kjer je tudi že prišlo do prometnih nesreč, v katerih so izgubili življenje kolesarji in pešci

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.

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 konfliktne

situacije. 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. vходу 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 zunanega zraka z izpusti iz prometa. Zaradi pomanjkanja podatkov o prometnih tokovih v občini, strukturi vozil in prevoženih kilometrih kvantificiranih podatkov o izpustih onesnaževal zraka in toplogrednih plinov ni mogoče podati.

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 in varnostno neustreznostjo, zlasti za kolesarje in pešce.

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, pokrita kolesarnica v bližini železniške postaje pa ima neustrezno podobo in ne omogoča varnega parkiranja koles. 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. V letu 2017 je občina na Molkovem trgu v sodelovanju z Elektro Ljubljana vzpostavila prvo javno polnilno mesto za električna vozila ter se po daljšem času aktivno vključila v Evropski teden mobilnosti. Drugih dejavnosti do sedaj ni bilo.

Ocenjujemo tudi, da je občina za pešce in kolesarje neprijazno naselje.

1.1. Razlogi za investicijsko namero

Investicija je potrebna iz sledečih razlogov:

1. Med občinskim središčem in ostalimi naselji v občini ni neposrednih, neprekinjenih, varnih in udobnih povezav za kolesarje in pešce.
2. Občina še ima izdelano Celostno prometno strategijo, ki kot prioritete ukrepe opredeljuje vzpostavitev varnih povezav za kolesarje in pešce v občini.
3. Skladno s Celostno prometno strategijo Občina potrebuje temeljito obnovo obstoječih prometnih površin ter nove pešpoti in kolesarske steze.
4. Z izjemo organiziranega javnega prevoza šolarjev znotraj občine ni javnega prevoza, ki ga zaradi majhnega števila in relativno majhne gostote prebivalstva ter kratkih razdalj med naselji ob upoštevanju kriterijev minimalne zasedenosti in ekonomske upravičenosti tudi nima smisla uvesti.
5. Ker med občinskim središčem in ostalimi naselji v občini ni neposrednih, neprekinjenih, varnih in udobnih povezav za kolesarje in pešce občina varen dostop do osnovne šole zagotavlja z organiziranim prevozom otrok, čeprav so z izjemo dveh zaselkov, vsa ostala naselja znotraj meja, ki zakonsko določajo uvedbo tovrstnega

prevoza. S tem nastajajo nepotrebni direktni stroški za občino v višini okoli 40.000 € letno ter posredni stroški javnega zdravja, saj se s tovrstnim zagotavljanjem varnega dostopa do šole šolarjem privzgaja sedeč življenjski stil, ki je dolgoročno glavni dejavnik tveganja za nastanek diabetesa tipa II ter obolenj dihal, srca in ožilja.

6. Ker med občinskim središčem in ostalimi naselji v občini ni neposrednih, neprekinjenih, varnih in udobnih povezav za kolesarje in pešce občani tudi ob lepem vremenu za prevoz na delo in po opravkih znotraj občine uporabljajo osebne avtomobile, kar prispeva k izpustom onesnaževal zraka in toplogrednih plinov ter ne prispeva h krepitvi zdravja v občini.
7. Zmanjšanje onesnaženosti okolja v občini: emisij hrupa, onesnaževal zraka in toplogrednih plinov ter hrupa iz cestnega prometa.

Investicija bo bistveno vplivala na prometno ureditev in podobo kraja, povečala bo prometno varnost v naselju 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 v osrednjem in SV delu Občine Borovnica in sicer poleg središča Borovnice še v naseljih Breg in Pako, ki sta locirani ob regionalni cesti R3 642 Vrhnika – Borovnica – Podpeč – Ig in od središča Borovnice oddaljeni 1,5-2,5 km oz. 3-3,5 km ter v delu naselja Borovnica »Pod goro«, ki je od ostalega naselja ločeno z železniško progo in od središča oddaljeno 1 km. V naselju Breg je locirano tudi podjetje Fenolit d. o. o., ki je z okoli 70 zaposlenimi največji zaposlovalec v občini. Investicija vključuje tudi vzpostavitev neposredne, varne in udobne povezave za kolesarje in pešce iz naselij stanovanjskih blokov do železniške postaje Borovnica, v navezavi na povezavo Borovnica – Pako. Investicija je tako neposredno namenjena okoli 1.500 občanom, kar predstavlja okoli 1/3 prebivalcev občine.

3 Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije

3.1 KRATEK Opis investicije¹⁰

Investicija predvideva izgradnjo skupne površine za kolesarje in pešce med središčem naselja Borovnica in naseljem Breg pri Borovnici (faza 1), naseljem Pako (faza 2) in delom naselja Borovnica »Pod goro«, z navezavo na železniško postajo Borovnica. Med naselji Pako, Breg pri Borovnici in Borovnica ni ne pločnika ne kolesarske steze, s čimer ni omogočena varna povezava za pešce in kolesarje z občinskim središčem. V naselju Borovnica pa med centrom naselja oz. Molkovim trgom in železniško postajo Borovnica ni kolesarske steze niti kolesarskega pasu na vozišču, v delu od mostu čez Borovniščico pa do železniške postaje ni niti pločnika. Prebivalcem, ki živijo v stanovanjskih blokih ob Borovniščici in predstavljajo okoli tretjino prebivalstva celostnega naselja, ni omogočen neposreden dostop do železniške postaje Borovnica, prav tako pa ne tudi varna kolesarska povezava do središča naselja in železniške postaje.

Skupna dolžina povezave znaša, glede na varianto med 3,1 in 3,5 km, pri čemer bi bilo okoli 2,5 km zgrajeno kot kolesarska steza širine 2,5 m za promet v obe smeri (v naselju Breg so vse hiše ob regionalni cesti locirane na – gledano iz smeri Borovnice – levi strani, v naselju Pako pa z izjemo dveh hiš vse na desni strani regionalne ceste), glede na značilnosti terena in razpoložljiv prostor deloma nivojsko ločeno z robnikom deloma pa od cestišča ločeno z vmesnim zelenim pasom širine 1 m. Med mostovoma čez Borovniščico na Mejačevi in Ljubljanski cesti bi kolesarska povezava potekal kot makadamska kolesarska pot širine 3 m v dolžini okoli 600 m, variantno pa po dovozni cesti med stanovanjskimi bloki ter ob ustreznih prilagoditvi prometnega režim oz. zmanjšanju maksimalne dovoljene hitrosti na 30 km/h deloma po Gradišnikovi ulici in Ljubljanski cesti. Med Molkovim trgom (središče naselja) in železniško postajo Borovnica bi povezava v dolžini okoli 400 m potekala po kolesarskem pasu na vsaki strani Mejačeve ulice.

¹⁰ Projekt za izvedbo - Vodovod stara proga na Bregu pri Borovnici, oktober 2016, Miran Komac s.p.

Investicija vključuje variantno tudi izgradnjo brvi za kolesarje in pešce preko Borovniščice na Mejačevi cesti v Borovnici ob sedanjem mostu, ki je preozek, da bi omogočal varno vodenje kolesarjev ter izgradnjo brvi za kolesarje in pešce čez Borovniščico na meji med novim in starim naseljem stanovanjskih blokov (oboje s ciljem omogočiti varen dostop s kolesom in peš do železniške postaje Borovnica, kjer je načrtovano sodobno parkirišče »parikraj in prestopi« ter sodobna pokrita kolesarnica), ki pa ni predmet te investicije.

V investicijo je vključena tudi izgradnja 200 m ločene kolesarske steze širine 1 m na vsaki strani ceste na Ulici bratov Debevec od konca naselja Pod goro do Ljubljanske ceste. V samem naselju oz. tam, kjer poteka omenjena ulica med hišami, bi varno povezavo za kolesarje in pešce (dolžina okoli 100 m) uredili z uvedbo omejitve hitrosti na 30 km/h. Na ta način bi varno povezavo za kolesarje in pešce zagotovil tako prebivalcem naselja Pod goro, ki je sestavni del Borovnice, kot tudi tistim prebivalcem naselij Breg pri Borovnici in Pako, ki živijo ob opuščeni trasi železniške proge, ki je deloma dovozna cesta, deloma pa cesta za kolesarje in pešce in tako že omogoča varno kolesarjenje in hojo.

Kolesarska steza bo prebivalcem naselij Breg pri Borovnici in Pako ter delu prebivalcev Borovnice (naselje Pod goro) omogočala varen dostop peš in s kolesom do občinskega središča, kjer so locirani: osnovna šola, vrtec, občinska uprava, podružnična knjižnica, zdravstvena postaja, pošta, banka, dva trgovska in dva gostinska lokala. Investicija bo tudi omogočila varen dostop tako prebivalcev naselij Pako in Breg do železniške postaje Borovnica kot pomembnega lokalnega inter-modalnega vozlišča (predvsem na poti v Ljubljano na delo in izobraževanje) kot tudi bolj varen dostop do središča naselja Borovnica do železniške postaje. Obenem bo investicija omogočila tudi varen dostop peš in s kolesom iz omenjenih naselij do podjetja Fenolit d. d., ki je največji zaposlovalec v občini. Investicija bo prav tako omogočila, da se bodo prebivalci naselja Pod goro, ki je sicer sestavni del naselja Borovnica, lahko do središča naselja in železniške postaje navezali na omenjeno povezavo.

Investicija predstavlja tudi vzpostavitev dela regionalne kolesarske povezave Horjul-Vrhnika-Podpeč in je sestavni del mreže kolesarskih povezav na Ljubljanskem barju, ki bo zagotovila tako možnosti varnega in udobnega kolesarjenja do in med urbanimi središči za poti na delo in izobraževanje ter po različnih opravkih, kot tudi v rekreacijske in turistične namene.

Z investicijo se bosta bistveno povečali varnost in privlačnost kolesarjenja in pešačenja v deležu vseh opravljenih poti v naseljih Pako, Breg in Borovnica, kar bo prispevalo k doseganju ciljev Celovite prometne strategije Občine Borovnica.

NAMEN IN CILJI INVESTICIJE TER RAZVOJNE MOŽNOSTI

Investicija naslednjim ciljem *Zakona o cestah*¹¹:

- Povečanje prometne varnosti in ekonomske učinkovitosti prometa,
- Izboljšanje povezanosti nasploh ter med urbanimi in podeželskimi naselji še posebej,
- Znižanje stroškov vseh uporabnikov cestno-prometnega sistema,
- Zmanjšanje obremenitev okolja

Z načrtovano gradnjo se bo prebivalcem na predmetnem območju primarno zagotovilo varen in neposreden dostop do občinskega središča in železniške postaje s kolesom ali peš. Naloga občin je, da poskrbijo za varne šolske poti ter za ustrezno lokalno javno cestno infrastrukturo, ki zagotavlja varnost vseh udeležencev v prometu, prvenstveno pa šibkejših udeležencev v prometu. Večji del povezave bo sicer potekal ob regionalni cestni povezavi R3 642, odsek 1146 Vrhnika-Podpeč in bo usklajen z Direkcijo RS za infrastrukturo, vendar bo investicija vključevala izključno kolesarsko stezo in izvedbo ukrepov za zagotovitev varnosti kolesarjev in pešcev ob prečkanju javnih cest oz. vključevanju v promet na javnih cestah. Investicija je potrebna za izpolnjevanje teh nalog, saj občina trenutno s potrebno infrastrukturo ne razpolaga. Cilji predmetne investicije so tako predvsem:

1. *zagotoviti varno in neposredno povezavo za kolesarje in pešce med središčem Borovnice in železniško postajo Borovnica ter naselji Pako, Breg pri Borovnici in Pod goro za poti na delo in izobraževanje ter po nakupih in opravkih;*
2. *omogočiti neposreden, varen in udoben dostop peš in s kolesom do železniške postaje Borovnica in do površin za rekreacijo na Ljubljanskem barju za stanovalce starega in novega blokovega naselja z izgradnjo brvi za kolesarje in pešce čez Borovniščico na meji med novim in starim naseljem stanovanjskih blokov*

¹¹ *Zakon o cestah* (Uradni list RS RS, št. 10/109, 48/12, 36/14 odl. US in 46/15)

3. *omogočiti varen dostop za rekreativne in turistične kolesarje* do lokalne nekategorizirane ceste, ki vodi od Paka do naravnega spomenika Goriški mah na Ljubljanskem barju in je med prebivalci Borovnice priljubljena peš in kolesarska pot;
4. *omogočiti vzpostavitev krožne rekreativno-turistično povezave* med Borovnico in Pakom za pešce in kolesarje, ki bo poleg kolesarske steze ob odseku 1146 regionalne ceste R3 642 potekala po trasi opuščene železniške proge med Pakom in Borovnico, ki je kategorizirana kot dovozna pot in pot za kolesarje in pešce.
5. *Vzpostaviti varen in udoben odsek regionalne kolesarske povezave R6 Horjul-Vrhnika-Podpeč* oz. kakovosten del mreže kolesarskih povezav na Ljubljanskem barju;
6. *zagotoviti osnovno infrastrukturo za razvoj delov občine;*
7. *zmanjšanje obremenitev okolja v občini* (hrup in emisije onesnaževal zraka in toplogrednih plinov)
8. ohranjanje in krepitev zdravja;
9. zagotavljanje višjega življenjskega standarda;
10. razvoj komunalne infrastrukture;
11. dolgoročno znižanje stroškov zagotavljanja varnega dostopa osnovnošolev iz naselij Breg pri Borovnici in Pako ter dela naselja Borovnica »Pod goro« v šolo;
12. zmanjšanje tveganja prometnih nesreč, predvsem nesreč v katerih so udeleženi kolesarji in/ali pešci;

3.2 OPREDELITEV javnega interesa za izvedbo investicije

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

Zagotavljanje možnosti za varen prihod v šolo je skladno s 56. členom *Zakona o osnovni šoli*¹² obveza občine, ki jo le ta lahko zagotovi bodisi z organiziranimi prevozi šoloobveznih otrok bodisi z vzpostavitvijo varnih šolskih poti ali kombinacijo obojega. Ker pešačenje in kolesarjenje prispevata k zdravju, razvoju psiho-fizičnih sposobnosti otrok ter privzemanju aktivnega življenjskega sloga, ki dolgoročno prispeva k bolj zdravi in produktivni populaciji, poleg tega pa ne obremenjujeta ozračja z izpusti onesnaževali zraka in toplogrednih plinov, je v javnem interesu, da se povsod tam, kjer pešačenje in kolesarjenje omogočata manjše ali vsaj ne bistveno večje časovne stroške (pravilom na razdaljah od 3 – 6 km), vzpostavi infrastruktura, ki omogoča varno, neposredno, udobno ter po

¹² Zakon o osnovni šoli-ZOsn (Uradni list RS, št. 81/2006 z dne 31. 7. 2006)

možnosti tudi atraktivno hojo in kolesarjenje. Tudi zaradi dolgoročnega zmanjšanja stroškov javnega prevoza šoloobveznih otrok je v javnem interesu, da imata hoja in kolesarjenje prednost, razen v primeru, da bi bile za zagotavljanje njune varnosti potrebne investicije, ki tudi srednjeročno (v 10 – 20 letih) zahtevajo investicijske vložke, ki bi bili tudi ob upoštevanju eksternih stroškov večji od stroškov organiziranega javnega prevoza.

Javni interes za povečanje deleža kolesarjenja in hoje v izbiri potovalnega načina izhaja iz *Strategije razvoja Slovenije 2030, Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, Zakona o osnovi šoli (56. člen) in Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za obdobje 2015 – 2020.*

3.3 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.

3.3.1 Predpisi na ravni EU

1. BELA KNJIGA Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu

Glavni cilj evropske prometne politike pomagati vzpostaviti sistem, ki podpira evropski gospodarski napredek, podpira konkurenčnost in ponuja visokokakovostne storitve mobilnosti ob učinkovitejši uporabi virov. Bela knjiga¹³ za sektor prometa za leto 2030 postavlja zmanjševanje emisije toplogrednih plinov na okoli 20 % pod raven iz leta 2008. Izpostavlja, da je mobilnost odvisna od infrastrukture. Brez podpore ustreznega omrežja in njegove pametnejše uporabe ne bodo mogoče nobene večje spremembe v prometu. V praksi to pomeni, da je treba v prometu uporabljati manj energije in da mora biti ta energija čistejša, da je treba bolje izkoriščati moderno infrastrukturo ter da je treba zmanjšati negativni učinek prometa na okolje in na osnovne naravne vire, kot so voda, zemlja in

¹³ BELA KNJIGA Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, doseženo na <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SL:PDF> 3. 1. 2018

ekosistemi. Olajšanje pešačenja in kolesarjenja mora postati sestavni del mobilnosti v mestih in načrtovanja infrastrukture.

2. Strateški načrt prometa in mobilnosti 2016 -2020

V Strateškem načrtu prometa in mobilnosti 2016 – 2020¹⁴ Evropska komisija izpostavlja, da je promet oseben in da zadeva vsakega od nas, transport in mobilnost pa igrata ključno vlogo v današnjem svetu. Cilj Komisije je promocija mobilnosti, ki bo učinkovita, varna, zanesljiva in prijazna do okolja ter bo služila potrebam državljanov in gospodarstva. V vseh svojih načrtih si Komisija prizadeva, da bi bili ljudje v osrčju prometnega sistema in bi promet v prvi vrsti predvsem služil potrebam družbe, ljudi kot uporabnikov in kot zaposlenih. Komisija si tudi prizadeva za integracijo krožnega gospodarstva in delitvene ekonomije na področju mobilnosti ter za povečano uporabo t. i. mehkih oz. nemotoriziranih oblik transporta.

3.3.2 Predpisi na nacionalni ravni

Investicija uresničuje tako cilje *Strategije razvoja Slovenije*, kot tudi cilje *Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030*, *Operativnega programoma za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020* in *Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za obdobje 2015 – 2020*. Poleg tega je predmetna investicija skladna tudi s cilji in prioriteta Program razvoja podeželja, s *Strategijo prostorskega razvoja Slovenije*, in *Dogovorom za razvoj Ljubljanske urbane regije 2016-2019*.

1. Strategija razvoja Slovenije 2030

Osrednji cilj Strategije razvoja Slovenije 2030¹⁵ je zagotoviti kakovostno življenje za vse. Uresničiti ga je mogoče z uravnoteženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki upošteva omejitve in zmožnosti planeta ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in

¹⁴ Strategic Plan 2016-2020* Directorate-General for Mobility and Transport doseženo na https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/strategic-plan-2016-2020-dg-move_amended_july_en.pdf 3. 1. 2018

¹⁵http://www.vlada.si/fileadmin/dokumenti/si/projekti/2017/srs2030/Strategija_razvoja_Slovenije_2030.pdf doseženo 3. 1. 2018

prihodnje rodove. Na ravni posameznika se kakovostno življenje kaže v dobrih priložnostih za delo, izobraževanje in ustvarjanje, v dostojnem, varnem in aktivnem življenju, zdravem in čistem okolju ter vključevanju v demokratično odločanje in soupravljanje družbe. Strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so: – vključujoča, zdrava, varna in odgovorna družba, – učenje za in skozi vse življenje, – visoko produktivno gospodarstvo, ki ustvarja dodano vrednost za vse, – ohranjeno zdravo naravno okolje, – visoka stopnja sodelovanja, usposobljenosti in učinkovitosti upravljanja.

Dokument izpostavlja, da pomen zdravega in aktivnega življenja skozi celotni življenjski cikel. Kot enega od razvojnih ciljev opredeljuje tudi nizkoogljično krožno gospodarstvo, kjer bo za uspešen prehod treba prekiniti povezavo med gospodarsko rastjo in rastjo rabe surovin in neobnovljivih virov energije ter s tem povezanim povečanim obremenjevanjem okolja. To ne bo mogoče brez korenite spremembe potrošniških in proizvodnih vzorcev, boljšega izkoristka virov, ki so že vgrajeni v sisteme (npr. mobilnost, grajeno okolje, verige preskrbe s hrano, proizvodne verige), preprečevanja nastajanja odpadkov, njihove izrabe kot vira sekundarnih surovin in vzpostavitve učinkovitega sistema njihovega upravljanja. Strategija ugotavlja, da je pomemben vir toplogrednih plinov tudi področje prometa, zato bo Slovenija izkoristila potencialne inovacij na področju novih konceptov mobilnosti, razvoj javnega potniškega prometa in optimiziranje tranzitnega prometa z zagotavljanjem, da infrastruktura in raba energije v prometu podpirata prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočata trajnostno mobilnost, tudi z uvajanjem novih konceptov mobilnosti in povečanjem deleža javnega potniškega prometa.

2. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

Poleg klasičnih infrastrukturnih rešitev *Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030*¹⁶ izpostavi t. i. somodalna teorija načrtovanja prometa, ki v kombinaciji s trajnostno naravnano politiko prinaša nov izziv tudi za načrtovalce prometne politike v Sloveniji. Zato poleg vseh štirih področij klasične prometne infrastrukture: ceste, železnica, pristanišče in letališča, vsebuje še načrtovanje trajnostne mobilnosti prebivalstva (kolesarjenje, JPP – javni potniški promet) in oskrbe gospodarstva (transportna logistika,

¹⁶ Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, doseženo na http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija_razvoja_prometa_v_RS/Strategije_razvoja_prometa_v_RS_do_leta_2030_1.pdf dne 3. 1. 2018

intermodalna stičišča ...). Dokument ugotavlja, da naložbe v prometno infrastrukturo zahtevajo precejšnja sredstva, ki jih RS iz lastnih proračunskih sredstev ne bo mogla v celoti zagotoviti. Zato je treba za projekte poiskati zainteresirane zasebne partnerje ter jih dovolj zgodaj vključiti v pripravo in vodenje projektov. Poleg tega je treba pridobiti in izkoristiti čim več evropskih sredstev in sredstev proračuna RS. Strategija tudi poudari, da je javni interes za zagotavljanje mobilnosti prebivalstva povezan tudi s socialnimi in ekološkimi razlogi ter izpostavi, da je ena ključnih usmeritev Resolucije o prometni politiki RS tudi prehod na okolju prijaznejše načine prevoza, predvsem na železnico.

Dokument ugotavlja, da je trenutni položaj glede trajnostne mobilnosti in uporabe javnega potniškega prometa (JPP) v Sloveniji slab, zato je izvajanje ukrepov, ki vodijo k trajnostni mobilnosti v obdobju 2014–2020, ena glavnih prednostnih nalog Ministrstva za infrastrukturo RS. Z uvajanjem trajnostne mobilnosti na vseh ravneh želi pomembno prispevati k zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje, k izboljšanju kakovosti življenjskega prostora na urbanih območjih in prometne varnosti ter k povečanju mobilnosti prebivalstva z odmaknjenih območij. Slovenija si prizadeva za trajnostno mobilnost zato, da se ta trend obrne z zagotovitvijo dostopnosti z javnimi prevoznimi sredstvi oziroma zagotavljanjem pogojev za trajnostno mobilnost, ki vključuje tudi pešačenje in kolesarjenje.

Omrežja regionalnih kolesarskih povezav se skladno s Strategijo razvijajo v smereh daljinskih in glavnih cestnih povezav ter se navezujejo na evropske kolesarske povezave. Na območju mest in drugih naselij se gradi kolesarsko omrežje tudi za dnevno premikanje na krajših razdaljah. S kolesarskimi stezami in pasovi se opremijo najpomembnejše smeri osebnega prometa na urbanih območjih ter se navezujejo na postajališča JPP in parkirne površine za motorna vozila.

Med prednostne naloge razvoja celotnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji Strategija na prvem mestu navaja kolesarske povezave, ki zagotavljajo trajnostno mobilnost in intermodalnost: z izboljšanjem mestne in primestne kolesarske povezave z javnim avtobusnim in železniškim prevozom ter s tem vplivati na spremembo izbire prometnega sredstva v korist kolesarjev v mestih in primestnih območjih.

3. Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike

Usklajenost s cilji *Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 - 2020*¹⁷ 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. Program razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014-2020

Projekt prispeva tudi k uresničevanju ciljev ukrepa M16 *Programa razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014-2020*¹⁸, 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.

5. Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Predmetna investicija neposredno uresničuje tudi cilje *Strategije prostorskega razvoja Slovenije*¹⁹. 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

¹⁷ *Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike*; doseženo na http://www.eu-skladi.si/sl/dokumenti/kljucni-dokumenti/op_slo_web.pdf dne 8. 1. 2018

¹⁸ *Program razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014-2020*, doseženo na (<https://www.program-podezelja.si/sl/knjiznica/31-program-razvoja-podezelja-rs-2014-2020-osnovne-informacije-o-ukrepih-brosura/file>) dne 8. 1. 2018

¹⁹ *Strategija prostorskega razvoja Slovenije*, doseženo na

http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/sprs_slo.pdf, dne 8. 1. 2018

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.

6. Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za obdobje 2015 – 2020

Glavni namen Programa²⁰ je, da Slovenija z njegovim izvajanjem sledi strateškim usmeritvam evropskih politik, s katerimi se želi zagotoviti zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov ob zagotavljanju gospodarske rasti in povečane kakovosti življenja prebivalstva.

»Dolgoročni cilj je zmanjšanje emisij iz tega sektorja do leta 2050 najmanj za polovico. Za to bodo aktivnosti usmerjene v uveljavljanje nizkoogljičnih tehnologij, trajnostnega prevoza in zagotavljanje enake ali boljše kakovosti življenja z manj prevoženimi kilometri (str. 41) . Ukrepi bodo do leta 2020 zlasti usmerjeni v izboljšanje učinkovitosti vozil, spodbujanje tehnologij in goriv z nižjimi emisijami CO₂, izboljšanje kakovosti in dostopnosti javnega prometa za povečanje njegove uporabe le-tega in optimiranje prevoza. Cilj je zmanjšanje emisij TGP za 9 % do leta 2020 glede na leto 2008 z uveljavljanjem trajnostnega prometa«. (str. 49)

Med ukrepi Program navaja tudi *»izvajanje aktivnosti, ki zmanjšujejo vplive osebnega prometa na kakovost zraka in uravnavajo naraščajoče potrebe po mobilnosti z izboljšavami na področju trajnostne mobilnosti, kar prispeva k večji kakovosti bivanja. Za doseganje ciljev bodo sredstva vložena v izdelavo celostnih prometnih strategij, ki bodo smiselno določila nabor ukrepov trajnostne mobilnosti na nivoju občine ali regije«.* (str. 50)

Z ukrepi za doseganje zgoraj navedenih ciljev se bo Slovenija približala skupnemu cilju EU, to je 20% zmanjšanju emisij toplogrednih plinov v EU do leta 2020 glede na leto 1990.

²⁰ Povzeto po *Operativni program ukrepa zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za obdobje 2015 – 2020*, Vlada RS, 17. 12. 2014, dosegljivo na spletni strani: http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op_tgp/op_tgp_2020.pdf dne 3. 1. 2018

7. Dogovor za razvoj Ljubljanske urbane regije 2016-2019

Cilje *Dogovora za razvoj Ljubljanske urbane regije 2016-2020*²¹ 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 uresničitvi vseh zastavljenih ciljev, saj je njen glavni namen spodbujanje trajnostne mobilnosti.

3.3.3 Predpisi Občine Borovnica

1. Strategija razvoja Občine Borovnica 2017-2027

Investicija je usklajena z občinsko strateško razvojno politiko. *Strategija razvoja Občine Borovnica 2017-2027*²² je bila potrjena s strani Občinskega sveta Občine Borovnica v decembru 2017 in predstavlja strateški razvojni dokument, ki ob upoštevanju razvojnih strategij in politik EU in Slovenije ter relevantne zakonodaje podaja strateški okvir za obravnavo razvojnih prednosti, slabosti, tveganj in priložnosti na posameznih področjih ter

²¹ *Dogovor za razvoj Ljubljanske urbane regije 2016-2019*, doseženo na http://www.ruralur.si/sites/default/files/ruralur/DOGOVOR%20ZA%20RAZVOJ%20LUR_2016-2019.pdf dne 3. 1. 2018

²² *Strategija razvoja Občine Borovnica 2017-2027+*, doseženo na <http://www.borovnica.si/wp-content/uploads/2017/11/Razvojna-strategija-Ob%C4%8Dine-Borovnica-osnutek-za-sejo-OS-september-2017.pdf> dne 3. 1. 2018

identificira možnosti za pozitivne sinergijske učinke dejavnosti na dveh ali več različnih področjih ter tako prispeva k možnostim optimalnega črpanja virov, razvoja zmogljivosti in doseganja rezultatov.

Občina v Strategiji prepoznava kot enega izmed izzivov izboljšanje prometne infrastrukture in mobilnosti ob zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje, kar bo poleg uvajanja čistejših in energetsko bolj učinkovitih vozil dosegljivo tudi s povečanjem deleža nemotoriziranega prometa ter izboljšanjem možnosti za kombiniranje pešačenja, kolesarjenja in prevoza z javnim potniškim prometom, predvsem s potniškimi vlaki. Strategija poudarja tudi pomen razvoja infrastrukture za kolesarje in pešce ob Borovniščici in na Ljubljanskem barju za razvoj turizma v občini.

Poslanstvo vizije je izboljšanje kakovosti življenja vseh prebivalcev v občini. Zaključiti je mogoče, da pomeni izvedba projekta uresničevanje aktualne strategije občine in je za občino ter njene prebivalce velikega pomena.

2. Celovita prometna strategija Občine Borovnica

V zaključni fazi priprave je Celovita prometna strategija Občine Borovnica, v kateri je opredeljena vizija prometa in mobilnosti v občini v letu 2030:

Občina Borovnica je tako po cestah kot predvsem po železnici dobro dostopna in ima razvito visoko kulturo sobivanja ter medsebojnega upoštevanja različnih udeležencev v prometu. To ob temeljito posodobljenih cestah in železnici ter pametno oblikovanem in s pametnimi tehnologijami opremljenem prometnem prostoru vsem omogoča varne poti v službo in šolo ter po različnih opravkih v službenem in prostem času. Obenem pa zagotavlja pestro izbiro kombinacij potovalnih načinov, zmanjšanje obremenitev s hrupom, izpusti onesnaževal zraka in toplogrednimi plini ter podpira razvoj turizma in novih oblik podjetništva.

- 1) **VARNOST:** visoka raven medsebojnega upoštevanja in spoštovanja udeležencev v prometu, bolj varna prometna infrastruktura ter inteligentne rešitve za spremljanje prometa in prilagajanje prometnih režimov.
- 2) **DOBRA DOSTOPNOST:** hiter in za vse neoviran dostop do uradov, gostinskih in

trgovskih lokalov ter turističnih točk v občini kot tudi do glavnih regionalnih prometnih vozlišč ter Vrhnike in Ljubljane.

- 3) **KOMBINIRANA IN AKTIVNA MOBILNOST:** večina poti na krajše razdalje se opravi peš, s kolesom ali fleksibilnimi oblikami javnega prevoza, večina poti na delo ali izobraževanje pa s kombinacijami aktivne mobilnosti ter hitrega in udobnega javnega potniškega prometa.
- 4) **INOVATIVNOST:** visok delež vozil z alternativnimi pogoni in nizkimi oz. ničelnimi izpusti, inovativni, fleksibilni in inteligentni prometni režimi, nezanemarljiv delež sopotništva in in souporabe vozil ter fleksibilni javni prevoz v občini na osnovi prevozov na klic in samovozečih vozil.

V poglavju 3.4 *Stanje na področju kolesarskega prometa* izpostavlja, da predstavlja izreden kolesarski potencial predvsem vzpostavitev varnih, direktnih in udobnih kolesarskih povezav med Brezovico pri Borovnici, Dolom pri Borovnici in Pakom do Borovnice, pri čemer je zaradi intenzivnega prometa in višjih hitrosti motornih vozil pa je med Pakom ter Dolom pri Borovnici in Borovnico varne in direktne povezave za kolesarje mogoče vzpostaviti samo na od motornega prometa ločenih površinah oz. kolesarskih stezah ob regionalni cesti. Dokument opredeljuje možnost ravninske navezave do bližnjih središč, predvsem Vrhnike in Ljubljane, kot kombinacijo izgradnje kolesarskih povezav ob regionalni in glavnih občinskih cestah ter mreže rekreacijsko-turističnih poti za kolesarje na Ljubljanskem barju. Dokument izpostavlja, da je zaradi pomanjkanja prostora v večini naselja Borovnica pogoje za varno kolesarjenje mogoče vzpostaviti le z ustreznimi omejitvami hitrosti in uvedbo deljenega prometnega prostora, za varno povezavo do železniške postaje pa je na Mejačevi ulici potrebno vzpostaviti vsaj kolesarska pasova, brv za kolesarje in pešce čez Borovniščico pri naselju stanovanjskih blokov in kolesarsko povezavo ob Borovniščici med regionalno cesto R3 642 in Mejačevo ulico.

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 povezave za kolesarje in pešce in stanje ostane nespremenjeno. Kolesarji in pešci bodo med Borovnico in Pakim še vedno vozili oz. hodili po oz. ob vozišču regionalne ceste, kjer so izpostavljeni večjim tveganjem za trk z motornimi vozili. Zaradi neustrezne infrastrukture za kolesarjenje bodo tudi prebivalci Borovnice do železniške postaje Borovnica in do rekreativnih površin na Ljubljanskem barju še vedno prvenstveno uporabljali osebne avtomobile. Varen dostop do šole za učence iz Paka in Brega se bo še vedno zagotavljal s šolskim avtobusom. V odsotnosti ustrezne infrastrukture ne bo mogoče razvijati turističnih produktov, ki bi temeljili na spoznavanju železniške tehniške dediščine in doživljanju lepote in krajinske privlačnosti Ljubljanskega barja niti storitev za turiste, ki želijo spoznati Ljubljansko barje oz. preko njega kolesariti proti Notranjski in Primorski.

Varianta A je z vidika razvoja prometne varnosti prebivalcev, trajnostne mobilnosti in razvoja turizma v občini nesprejemljiva. Kot taka ogroža blaginjo, varnost in zdravje prebivalcev, zato je v nadaljnjem obravnavana samo varianta B.

4.2 Varianta B – Z investicijO

Glede na razloge za investicijsko namero, torej zagotavljanje prometne varnosti za šibkejšo udeležence v prometu, povečanja deleža nemotoriziranega prometa in promocije zdrave mobilnosti in načina življenja, je varianta B edina sprejemljiva rešitev. Predvideva izgradnjo

dvosmerne povezave za kolesarje in pešce med koncem naselja Borovnica in naselja Pako, izgradnjo kolesarske poti med mostom čez Borovniščico na Mejačevi cesti in mostom čez Borovniščico na Ljubljanski cesti, ureditev kolesarskega pasu na obeh straneh Mejačeve ceste ter kolesarske steze ob Ulici bratov Debevec (povezava z naseljem Pod goro) ter izgradnjo brvi za kolesarje in pešce čez Borovniščico za zagotovitev varnega in neposrednega dostopa iz naselja blokovskih stanovanj do železniške postaje Borovica. S tem se zagotovi primerno infrastrukturo, ki predstavlja manjše tveganje za šibkejšje udeležence v prometu ter prebivalcem zagotavlja blagostanje.

Varianta B obsega tudi rekonstrukcijo in razširitev mostu čez Borovniščico na Mejačevi cesti s ciljem zagotoviti varnost kolesarjev in pešcev. Z istim ciljem bo potrebna tudi rekonstrukcija križišča Ljubljanske ceste in Ulice bratov Debevec oz. ureditev varnega prečkanja kolesarjev in pešcev preko Ulice bratov Debevec in regionalne ceste. Ocenjena vrednost investicije v stalnih cenah, januar 2018, znaša 917.501 EUR z DDV.

Varianta B je ugodnejša z vidika prometne varnosti in dostopnosti do glavnih atraktorjev prometa ter inter-modalnega vozlišča s kolesom ali peš, z vidika ustreznega zagotavljanja varnega šolske poti od Paka ter od naselja Pod goro do OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica, ter zagotavljanja varne kolesarske povezave do železniške postaje Borovnica za večji del prebivalcev Borovnice ter prebivalce Brega pri Borovnici, Paka in naselja Pod goro. Ob tem prispeva tudi k bolj varni rekreaciji v občini ter razvoju kolesarskega turizma na lokalni in regionalni ravni. Izvedba te variante omogoča doseganje zastavljenih ciljev razvojne strategije in celovite prometne strategije občine.

4.3 SWOT ANALIZA PREDLAGANE VARIANTE

V tem poglavju je prikazana SWOT analiza predlagane variante, pri kateri so bili preučevani štirje 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
--

<p>Prednosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Varen dostop s kolesom in peš do občinskega središča za prebivalce naselij Breg pri Borovnici, Pako in Pod goro - Varen dostop s kolesom in peš do in od delovnega mesta za zaposlene v podjetju Fenolit na Bregu pri Borovnici iz Borovnice in Paka. - Varen dostop s kolesom in peš do rekreacijskih površin na Ljubljanskem barju pri Bregu in pri Paku - Varen dostop s kolesom in peš do rekreacijskih površin in otroškega igrišča z aktivnimi igrali v Borovnici za prebivalce naselij Breg, Pako in dela Borovnice - Varen dostop do železniške postaje Borovnica peš ali s kolesom iz naselij Breg pri Borovnici, Pako in Pod goro ter večjega dela naselja Borovnica. - Zmanjšanje stroškov zagotavljanja prevoza šoloobveznih otrok - krepitev zdravja in blagostanja - zagotavljanje višjega življenjskega standarda - razvoj komunalne infrastrukture 	<p>Slabosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - strošek investicije je razmeroma visok - strošek pridobitve služnosti na zemljiščih v zasebni lasti - strošek nakupa zemljišč - stroški vzdrževanja - tveganje projektiranja, pridobitve gradbenega dovoljenja in gradnje nosi naročnik - zahtevno tehnično-administrativno vodenje projekta (vodenje evidenc, pridobivanje dokazil, poročanje itd.)
<p>Priložnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Možnost vzpostavitve privlačne krožne rekreacijsko- turistične povezave za kolesarje in pešce z navezavo načrtovane izgradnje kolesarske povezave med Borovnico in Pakom na pot za kolesarje in pešce na trasi opuščene železniške proge - Izgradnja dela mreže kolesarskih povezav na Ljubljanskem barju in dela regionalne kolesarske povezave Horjul – Vrhnika - Podpeč - priložnost za gostejšo poselitev 	<p>Nevarnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tveganje za vračilo (dela) nepovratnih strukturnih sredstev v primeru neustrezne izvedbe in/ali neustrezne dokumentacije ter zamud pri izgradnji - glede na stanje na trgu ponudnikov izvajalcev gradbenih del bo potrebna posebna pazljivost pri izboru solidnega in zanesljivega izvajalca - izbor izvajalca, ki bo sposoben 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

Investicija predvideva izgradnjo skupne površine za kolesarje in pešce med središčem naselja Borovnica in naseljem Breg pri Borovnici, naseljem Pako in delom naselja Borovnica »Pod goro«, z navezavo na železniško postajo Borovnica.

Tako je načrtovana izgradnja dvosmerne povezave za kolesarje in pešce med koncem naselja Borovnica in naselja Pako, izgradnjo kolesarske poti med mostom čez Borovniščico na Mejačevi cesti in mostom čez Borovniščico na Ljubljanski cesti, ureditev kolesarskega pasu na obeh straneh Mejačeve ceste ter kolesarske steze ob Ulici bratov Debevec (povezava z naseljem Pod goro) ter izgradnjo brvi za kolesarje in pešce čez Borovniščico za zagotovitev varnega in neposrednega dostopa iz naselja blokovskih stanovanj do železniške postaje Borovnica. S tem se zagotovi primerno infrastrukturo, ki predstavlja manjše tveganje za šibkejši udeleženci v prometu ter prebivalcem zagotavlja blagostanje.

Predvidena sta tudi rekonstrukcija in razširitev mostu čez Borovniščico na Mejačevi cesti s ciljem zagotoviti varnost kolesarjev in pešcev. Z istim ciljem bo potrebna tudi rekonstrukcija križišča Ljubljanske ceste in Ulice bratov Debevec oz. ureditev varnega prečkanja kolesarjev in pešcev preko Ulice bratov Debevec in regionalne ceste. Ocenjena vrednost investicije znaša 917.501 EUR z DDV.

5.2 OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV v stalnih IN TEKOČIH cenah

Investicijski stroški izgradnje kolesarske povezave Borovnica - Pako so ocenjeni na podlagi analize trenutnih razmer na trgu. Kolesarska povezava se bo gradila v letih 2018-2022, 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 % ter za leto 2019 v višini 2,10 %, kakor jo je objavil UMAR v Jesenski napovedi gospodarskih gibanj (september 2017)²³. Za leti 2020 in 2021 smo ohranili inflacijo v višini 2,10 %, saj je malenkost višja od 2,00 % inflacije, ki ji v skladu s svojo politiko dolgoročno sledi Evropska centralna banka.

V izračunu finančne analize je bila v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ upoštevana vrednost investicije v stalnih cenah in z vključenim 22 % DDV, ki znaša skupaj 917.501 EUR, kot je razvidno iz spodnje tabele.

Investicijski stroški vsebujejo vse izdatke, ki so neposredno vezani na investicijski projekt in sicer investicijsko ter projektno dokumentacijo, izvedbo javnega razpisa, strošek odkupa zemljišč in ustanovitve služnostnih pravic, promocijo projekta, gradbena dela ter strošek nadzora.

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

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
I. SPLOŠNI STROŠKI	167.652,87	23.469,14	191.122,01
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega razpisa	11.787,61	2.593,27	14.380,89
Projektna dokumentacija	37.130,98	8.168,82	45.299,80
Odkup zemljišč in ureditev služnosti	60.974,97	-	60.974,97
Promocija	15.323,90	3.371,26	18.695,16
Spremljanje in poročanje	29.469,03	6.483,19	35.952,22
Nadzor	12.966,37	2.852,60	15.818,98
II. KOLESARSKA POVEZAVA	595.392,36	130.986,32	726.378,68
Kolesarska povezava	456.887,90	100.515,34	557.403,24
Kolesarska brv 1 in 2	70.725,68	15.559,65	86.285,33
Križišče 1 in 2	35.362,84	7.779,82	43.142,67
Nepredvidena dela - 5 %	32.415,93	7.131,51	39.547,44
SKUPAJ	763.045,23	154.455,46	917.500,69

²³ UMAR, Jesenska napoved gospodarskih gibanj, september 2017

Tabela 3: Ocenjena vrednost investicije v tekočih cenah v EUR

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
I. SPLOŠNI STROŠKI	173.485,57	24.394,59	197.880,16
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega razpisa	12.020,24	2.644,45	14.664,69
Projektna dokumentacija	37.428,03	8.234,17	45.662,20
Odkup zemljišč in ureditev služnosti	62.601,05	-	62.601,05
Promocija	16.299,41	3.585,87	19.885,29
Spremljanje in poročanje	31.345,03	6.895,91	38.240,93
Nadzor	13.791,81	3.034,20	16.826,01
II. KOLESARSKA POVEZAVA	633.294,95	139.324,89	772.619,84
Kolesarska povezava	485.973,32	106.914,13	592.887,45
Kolesarska brv 1 in 2	75.228,07	16.550,17	91.778,24
Križišče 1 in 2	37.614,03	8.275,09	45.889,12
Nepredvidena dela - 5 %	34.479,53	7.585,50	42.065,02
SKUPAJ	806.780,52	163.719,48	970.500,00

DIIIP Kolesarska povezava Borovnica - Pako

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

Postavka	2018			2019			2020		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
I. SPLOŠNI STROŠKI	22.101,78	4.862,39	26.964,17	52.589,26	4.862,39	57.451,65	46.754,39	3.578,72	50.333,11
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega razpisa	3.536,28	777,98	4.314,27	3.536,28	777,98	4.314,27	4.715,05	1.037,31	5.752,36
Projektna dokumentacija	18.565,49	4.084,41	22.649,90	18.565,49	4.084,41	22.649,90	-	-	-
Odkup zemljišč in ureditev služnosti	-	-	-	30.487,48	-	30.487,48	30.487,48	-	30.487,48
Promocija	-	-	-	-	-	-	3.064,78	674,25	3.739,03
Spremljanje in poročanje	-	-	-	-	-	-	5.893,81	1.296,64	7.190,44
Nadzor	-	-	-	-	-	-	2.593,27	570,52	3.163,80
II. KOLESARSKA POVEZAVA	-	-	-	-	-	-	119.078,47	26.197,26	145.275,74
Kolesarska povezava	-	-	-	-	-	-	91.377,58	20.103,07	111.480,65
Kolesarska brv 1 in 2	-	-	-	-	-	-	14.145,14	3.111,93	17.257,07
Križišče 1 in 2	-	-	-	-	-	-	7.072,57	1.555,96	8.628,53
Nepredvidena dela - 5 %	-	-	-	-	-	-	6.483,19	1.426,30	7.909,49
SKUPAJ	22.101,78	4.862,39	26.964,17	52.589,26	4.862,39	57.451,65	165.832,86	29.775,98	195.608,85

Postavka	2021			2022			SKUPAJ		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
I. SPLOŠNI STROŠKI	23.103,72	5.082,82	28.186,54	23.103,72	5.082,82	28.186,54	167.652,87	23.469,14	191.122,01
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega razpisa	-	-	-	-	-	-	11.787,61	2.593,27	14.380,89
Projektna dokumentacija	-	-	-	-	-	-	37.130,98	8.168,82	45.299,80
Odkup zemljišč in ureditev služnosti	-	-	-	-	-	-	60.974,97	-	60.974,97
Promocija	6.129,56	1.348,50	7.478,06	6.129,56	1.348,50	7.478,06	15.323,90	3.371,26	18.695,16
Spremljanje in poročanje	11.787,61	2.593,27	14.380,89	11.787,61	2.593,27	14.380,89	29.469,03	6.483,19	35.952,22
Nadzor	5.186,55	1.141,04	6.327,59	5.186,55	1.141,04	6.327,59	12.966,37	2.852,60	15.818,98
II. KOLESARSKA POVEZAVA	238.156,94	52.394,53	290.551,47	238.156,94	52.394,53	290.551,47	595.392,36	130.986,32	726.378,68
Kolesarska povezava	182.755,16	40.206,14	222.961,30	182.755,16	40.206,14	222.961,30	456.887,90	100.515,34	557.403,24
Kolesarska brv 1 in 2	28.290,27	6.223,86	34.514,13	28.290,27	6.223,86	34.514,13	70.725,68	15.559,65	86.285,33
Križišče 1 in 2	14.145,14	3.111,93	17.257,07	14.145,14	3.111,93	17.257,07	35.362,84	7.779,82	43.142,67
Nepredvidena dela - 5 %	12.966,37	2.852,60	15.818,98	12.966,37	2.852,60	15.818,98	32.415,93	7.131,51	39.547,44
SKUPAJ	261.260,67	57.477,35	318.738,01	261.260,67	57.477,35	318.738,01	763.045,23	154.455,46	917.500,69

Tabela 5: Ocenjena vrednost investicije v tekočih cenah v EUR

DIIP Kolesarska povezava Borovnica - Pako

Postavka	2018			2019			2020		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
I. SPLOŠNI STROŠKI	22.101,78	4.862,39	26.964,17	53.430,69	4.940,19	58.370,88	48.500,01	3.712,33	52.212,35
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega razpisa	3.536,28	777,98	4.314,27	3.592,86	790,43	4.383,29	4.891,09	1.076,04	5.967,13
Projektna dokumentacija	18.565,49	4.084,41	22.649,90	18.862,54	4.149,76	23.012,30	-	-	-
Odkup zemljišč in ureditev služnosti	-	-	-	30.975,28	-	30.975,28	31.625,76	-	31.625,76
Promocija	-	-	-	-	-	-	3.179,21	699,43	3.878,63
Spremljanje in poročanje	-	-	-	-	-	-	6.113,86	1.345,05	7.458,91
Nadzor	-	-	-	-	-	-	2.690,10	591,82	3.281,92
II. KOLESARSKA POVEZAVA	-	-	-	-	-	-	123.524,39	27.175,36	150.699,75
Kolesarska povezava	-	-	-	-	-	-	94.789,25	20.853,64	115.642,89
Kolesarska brv 1 in 2	-	-	-	-	-	-	14.673,26	3.228,12	17.901,38
Križišče 1 in 2	-	-	-	-	-	-	7.336,63	1.614,06	8.950,69
Nepredvidena dela - 5 %	-	-	-	-	-	-	6.725,24	1.479,55	8.204,80
SKUPAJ	22.101,78	4.862,39	26.964,17	53.430,69	4.940,19	58.370,88	172.024,40	30.887,70	202.912,10

Postavka	2021			2022			SKUPAJ		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
I. SPLOŠNI STROŠKI	24.469,62	5.383,32	29.852,93	24.983,48	5.496,37	30.479,84	173.485,57	24.394,59	197.880,16
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega razpisa	-	-	-	-	-	-	12.020,24	2.644,45	14.664,69
Projektna dokumentacija	-	-	-	-	-	-	37.428,03	8.234,17	45.662,20
Odkup zemljišč in ureditev služnosti	-	-	-	-	-	-	62.601,05	-	62.601,05
Promocija	6.491,94	1.428,23	7.920,17	6.628,27	1.458,22	8.086,49	16.299,41	3.585,87	19.885,29
Spremljanje in poročanje	12.484,50	2.746,59	15.231,09	12.746,67	2.804,27	15.550,94	31.345,03	6.895,91	38.240,93
Nadzor	5.493,18	1.208,50	6.701,68	5.608,54	1.233,88	6.842,41	13.791,81	3.034,20	16.826,01
II. KOLESARSKA POVEZAVA	252.236,79	55.492,09	307.728,89	257.533,77	56.657,43	314.191,20	633.294,95	139.324,89	772.619,84
Kolesarska povezava	193.559,66	42.583,12	236.142,78	197.624,41	43.477,37	241.101,78	485.973,32	106.914,13	592.887,45
Kolesarska brv 1 in 2	29.962,80	6.591,81	36.554,61	30.592,01	6.730,24	37.322,26	75.228,07	16.550,17	91.778,24
Križišče 1 in 2	14.981,40	3.295,91	18.277,30	15.296,01	3.365,12	18.661,13	37.614,03	8.275,09	45.889,12
Nepredvidena dela - 5 %	13.732,95	3.021,25	16.754,19	14.021,34	3.084,69	17.106,03	34.479,53	7.585,50	42.065,02
SKUPAJ	276.706,41	60.875,41	337.581,82	282.517,25	62.153,79	344.671,04	806.780,52	163.719,48	970.500,00

6 Opredelitev temeljnih prvin, ki določajo investicijo

6.1 Predhodna idejna rešitev ali študija

6.2 Opis lokacije

6.2.1 Makro lokacija

Izvedba investicije »Kolesarka povezava Borovnica - Pako« je predvidena v občini Borovnica, ki je umeščena v osrednjo statistično regijo. Občina leži 20 km JZ od Ljubljane, na prehodu Ljubljanskega barja v planote Notranjskega krasa (Krimsko pogorje in Menišija), na glavnem železniškem koridorju in nekoliko odmaknjeno od V. evropskega cestnega koridorja.



Slika 2: Makro lokacija Občine Borovnica v Sloveniji

Vir: Wikipedija

Več kot 90% površine občine je pod režimom Natura 2000, tri četrtine ravninskega dela pa v mejah Krajinskega parka Ljubljansko barje. Omejitvene dejavnike za prostorski razvoj industrije in intenzivnega kmetijstva predstavljajo tudi vodovarstveni režimi in potek železniške proge v obliki črke U skozi občino.

Občina ima relativno slabe cestne povezave z Vrhniko in Ljubljano, a dobre železniške povezave z Ljubljano, posledično pa tudi velik delež prevozov na delo in izobraževanje z javnim potniškim prevozom (vlakom). Občina z delovnimi migracijami močno gravitira na Ljubljano. Dobra polovica delovno aktivnega prebivalstva občine se vozi na delo v Ljubljano, dobra petina pa v druge občine, tako da se delež tistih, ki so zaposleni zunaj meja občine, giblje okoli 85 %. Znotraj občine Borovnica je tako zaposlenih le okoli 15% delovno aktivnih prebivalcev občine. Občina je ob koncu leta 2017 sprejela svojo prvo razvojno strategijo, ima izdelano vizijo trajnostne mobilnosti ter predlog Celovite prometne strategije, ki bo predvidoma potrjena do konca januarja 2018. Oba dokumenta kot ključne cilje na področju prometa in mobilnosti opredeljujeta povečanje deleža nemotoriziranega in javnega prometa ter njune inter in somodalnosti, kot ukrepe pa ob izgradnji sodobnega P+R in B+R pri železniški postaji Borovnica in širjenju mreže javnih polnilnic za e-vozila predvidevata posodobitev ceste prometne-infrastrukture, s poudarkom na varnih kolesarskih povezavah med Borovnico in okoliškimi naselji kot delom širše mreže kolesarskih povezav na Ljubljanskem barju in v LUR.



Slika 3: Makro lokacija občine Borovnica v okviru Ljubljanskega barja

Vir: Spletna stran <<https://www.google.si/maps/place/ObcinaBorovnica>> (19. 9. 2017).

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). **Napaka! Zaznamek ni definiran.** 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).

Tabela 6: Število gospodinjstev in prebivalcev v naseljih v občini Borovnica, 1.1.2015

Naselje	Število gospodinjstev	Število prebivalcev
Borovnica	899	2.373
Breg pri Borovnici	127	358
Brezovica pri Borovnici	77	247
Dol pri Borovnici	188	503
Dražica	30	97
Lašče	2	2
Laze pri Borovnici	88	269
Niževce	11	37
Ohonica	27	84
Pako	57	153
Pristava	2	16
Zabočevo	37	111

Skupaj	1.545	4.250
--------	-------	-------

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2017.

V občini je v zadnjih letih zaznati trend naraščanja prebivalstva. K temu prispevata pozitiven naraven prirast, ki je leta 2016 znašal 7,5 prebivalcev na 1000 prebivalcev, kar je nad slovenskim povprečjem (0,3 na 1000 prebivalcev), selitveni prirast pa je bil negativen in je znašal 15,8 prebivalcev na 1000 prebivalcev, saj je število tistih, ki so se priselili v občino, večje od tistih, ki so se iz nje odselili. Skupni prirast prebivalstva je leta 2015 znašal 5,9, leta.

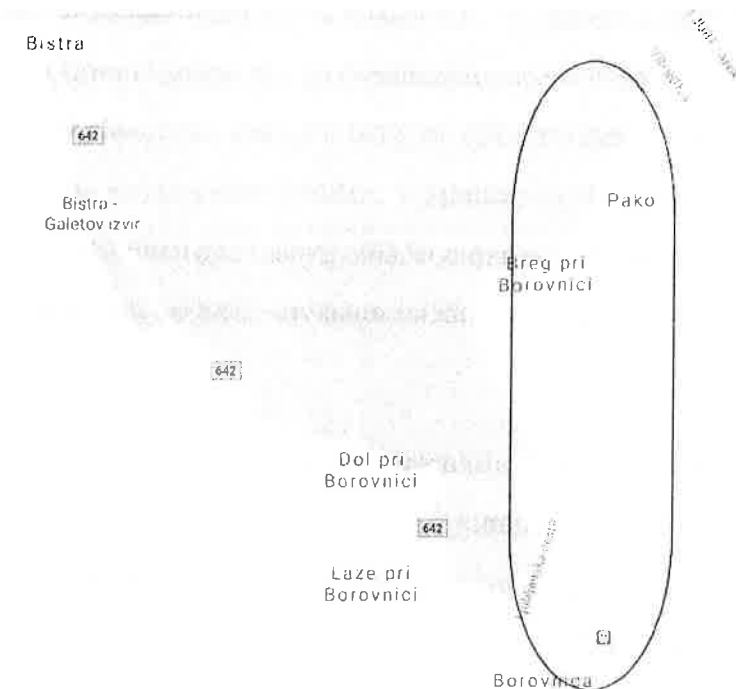
Osrednjeslovenska regija je ena izmed gospodarsko najbolj razvitih regij v Sloveniji, vendar pa je občina Borovnica, poleg občin Horjul in Moravče, ena izmed občin z najmanjšim številom gospodarskih subjektov v njej.²⁴ V zadnjih letih je gospodarstvo občine močno zaznamoval propad lesne tovarne Liko, ki je zaposlovala večje število ljudi. Po zaključenem stečaju podjetij, ki so nasledila nekdanji lesno-predelovalni kombinat, se je v letu 2017 začel proces gospodarskega oživljanja območja. Število podjetij v občini sicer narašča. V letih od 2011 do 2016 na novo ustanovilo 38 pravnih subjektov. V letih od 2011 do 2016 so podjetja v občini Borovnica povečevala svoj prihodek za skoraj 10 %, v tem obdobju se je povečalo število zaposlenih oseb za 4,3 %. Število zaposlenih oseb na podjetje se je v občini v enakem obdobju zmanjšalo za 7,4 %.

Občine je zaradi svoje lege ter krajinske in biotske raznolikosti privlačna za izletniški, predvsem pohodniški in kolesarski turizem, čeprav sta bolj prepoznavni le dve turistični znamenitosti: soteska Pekel in Borovniški steber, ostanek Borovniškega viadukta, največjega grajenega objekta na trasi Južne železnice, ki je povezala Dunaj s Trstom. Soteska Pekel poleg dnevnih turistov iz okolice Ljubljane vse bolj privablja tudi turiste iz drugih krajev Slovenije ter tudi tujce, ki obišejo Ljubljano. V občini vsako poletje oz. v sredini julija leta poteka prireditvev Praznik borovnic, ki združuje promocija kraja s prodajo gojenih borovnic ter prehrambnih izdelkov na njihovi osnovi. **Napaka! Zaznamek ni definiran.**

²⁴ Regionalni razvojni program Ljubljanske urbane regije 2007 – 2013.

6.2.2 Mikro lokacija

Mikrolokacijsko se projekt umešča v ravninski del občine in sicer v njen SV in V del. Projekt je večinoma umeščen na oz. ob odsek regionalne ceste R3 642 Vrhnika – Podpeč med koncem naselja Borovnica in koncem naselja Pako (gledano iz smeri Vrhnike), deloma pa ob reki Borovniščici med mostom čez regionalno cesto in mostom na cesti, ki povezuje središče naselja z železniško postajo (Mejačeva ulica), v manjšem delu pa poteka tudi po omenjeni cesti od središča naselja (Molkov trg) do železniške postaje Borovnica. Med železniško postajo Borovnica in tovarno Liko na Bregu pri Borovnici je projekt umeščen med železniško progo Ljubljana – Divača in reko Borovniščica, od konca naselja Borovnica pa do konca naselja Pako pa ves čas poteka ob meji Krajinskega parka Ljubljansko barje.



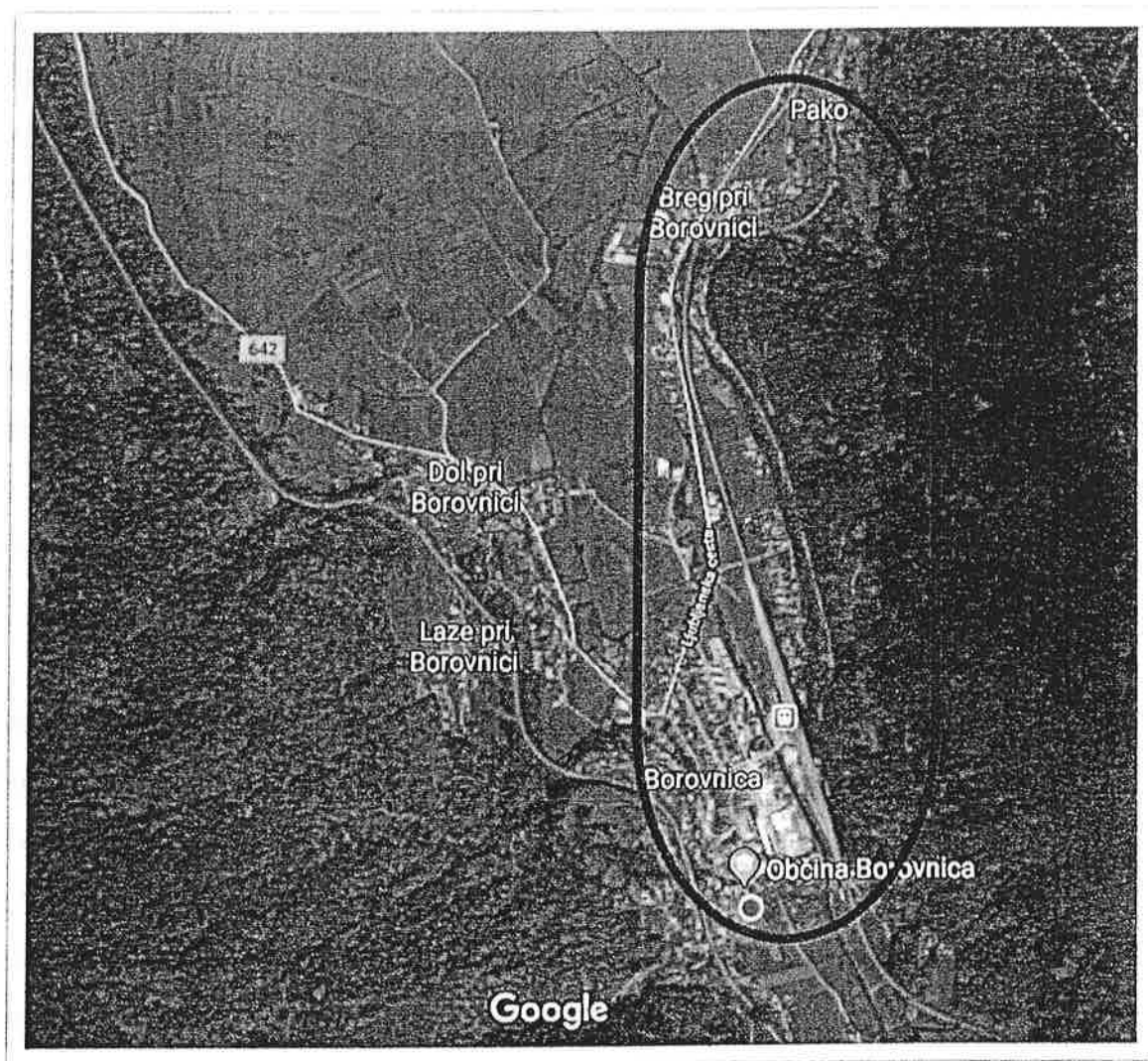
Slika 3: Območje investicije »Kolesarska povezava Borovnica – Pako«

Vir: lastna izdelava na osnovi aplikacije »Google zemljevid«

V naselju Borovnica projekt poteka na področju najbolj zgoščene poselitve, ob starejši in novejši soseski stanovanjskih blokov, kjer živi tudi večinski del prebivalcev naselja Borovnica. V projekt je vključen tudi najbolj SV del naselja (naselbina Pod goro), ki ga

od ostalega dela Borovnice ločuje tudi železniška proga. Del projekta poteka ob glavni dostopni cesti do železniške postaje Borovnica (Mejačeva ulica) iz središča naselja, kjer so locirani zdravstvena postaja in pošta ter trgovski in gostinski lokal, do železniške postaje Borovnica. Ker od Molkovega trga že obstaja varna povezava do vrtca in OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica, po sprejemu Odloka o podrobnem prostorskem načrtu Vaško jedro Borovnica pa namerava občina umiriti tudi promet na Paplerjevi cesti, kjer so poleg občinske upravne stavbe locirane tudi knjižnica, cerkve, župnišče in dva trgovska lokala, se projekt mikro lokacijsko navezuje na celotno jedro občinskega središča ter tako omogoča povezavo do večine glavnih atraktorjev prometa v občini in do regionalno pomembnega lokalnega inter-modalnega vozlišča (železniška postaja Borovnica).

V naselju Breg pri Borovnici je predvideno, da bo povezava do odcepa, ki vodi do dela naselja, ki je lociran na drugi strani železniške proge, potekala ob levi strani odseka regionalne ceste R3 642 (gledano iz smeri Borovnice), kjer so locirane tudi vse stanovanjske hiše v naselju, ki ležijo ob tej cesti in tovarna Fenolit. Povezava bo v tem delu predvidoma umeščena med regionalno cesto in reko Borovniščica. Od odcepa, ki pod podvozom vodi v del naselja na drugi strani železniške proge, do podvoza pod železniško progo pri začetku naselja Pako, bo povezava predvidoma potekala po levi strani ceste, kjer so locirane vse stanovanjske hiše ob regionalni cesti oz. na levi strani železniške proge (gledano v smeri proti Ljubljani).



Slika 4: Območje investicije »Kolesarska povezava Borovnica – Pako«

Vir: lastna izdelava na osnovi aplikacije »Google zemljevid«

Na križišču z omenjenim odcepom za del naselja Pako, ki leži na desni strani železniške proge, pa bo do konca dela naselja pako, ki leži ob regionalni cesti, povezava potekala po desni strani, kjer so z izjemo dveh hiš, locirane vse stanovanjske hiše v tem delu naselja.

6.2.3 Zemljiškoknjižno stanje parcel in zemljiškoknjižna ureditev prenosa

Zemljiškoknjižno projekt posega predvidoma na naslednje parcele (Katastrska občina, št. parcele, lastnik)

k.o. Borovnica

3626/3 - ARSO, 3626/2 - ARSO, 3628 - ARSO, 3635/1 - DRSC, 3635/3 - DRSC

k.o. Zabočevo

2072/7 - ARSO, 2072/6 - ARSO, 1640/1 – Občina, 2081 - Občina, 1640/2 – Gorenjska banka, 1751 - Občina, 1644/3 – Zupančič Tomaž, 1644/2 – Zupančič Tomaž, 1644/4 – Zupančič Tomaž, 1683 – Zupančič Tomaž, 1686 – Drašler Janez, 1752/5 – Občina Borovnica, 1717/17 – Republika Slovenija, 1773/25 – javno dobro, 1773/24 - DRSC, 1717/6 - DRSC, 1717/16 - RS, 1717/15 - RS, 1752/10 - DRSC, 1773/35 - RS, 1718/7 - RS, 1718/2 – Mejač Natalija, 1752/8 - RS

k.o. Breg

831/1 - DRSC, 804/1 - DRSC, 790/1 – Fenolit d.d., 804/6 - DRSC, 804/7 - DRSC, 804/10 – Občina, 466/3 - DRSC, 833/3 - Občina, 804/11 - Občina, 405/5 - Občina, 809/3 - DRSC, 357/6 - DRSC, 357/7 - DRSC, 357/5 – Kirn Miroslav, 344/1 – Telban Marjan, 285/3 – Kovac Gena, 285/5 - DRSC, 282/4 – DRSC, 281 – Perko Vlasta, 277/2 – Vidic Igor, 277/1 – Vidic Igor, 275/2 – Vidic Igor, 275/1 – Janželj Jernej, 266/2 – Vrhovec Poldi in Branko, 266/3 – Pivk Marko in Ana, 267/1 – Lipovšek Gregor, 265/1 -Vrhovec Poldi in Branko, 244/2 – DRSC , 246/2 - DRSC, 804/1 – DRSC, 804/12 – DRSC, 258/4 - DRSC, 257/2 - DRSC, 254/2 - DRSC, 253/3 - DRSC

Na nobeni od navedenih parcel še ni zagotovljena služnost, prav tako še niso bile izvedene kakršnekoli dejavnosti v zvezi z odkupom zemljišč, ki bo verjetno nujen, saj lastniki ne želijo nositi odgovornosti za morebitne poškodbe kolesarjev in pešcev na svojih parcelah.

Kot je razvidno zgoraj je velik del parcel, na katerih naj bi predvidoma potekala investicija, v lasti Družben RS za ceste. Ker je predvideno, da bo investicija prispevala tudi k vzpostavitvi daljinske regionalne kolesarske povezave R6 Gorenja vas – Horjul – Vrhnika – Borovnica – Podpeč, predpostavljamo, da je v interesu Direkcije RS za infrastrukturo, da se predvidena investicija realizira, kar pomeni, da pridobitev služnosti na omenjenih parcelah ne bi smela biti ovira.

Pri zasebnih zemljiščih gre skoraj izključno za parcele, namenjene kmetijskim dejavnostim, ki ležijo ob cesti in ali ob reki Borovniščici. Ob ustrezni parcelaciji za potrebe investicije tako ne bi predstavljale večjega vpliva na nadaljevanje kmetijskih dejavnosti, saj je predvideno, da bo lastnikom zemljišč omogočen in dovoljen pristop do zemljišč tudi na novozgrajeni kolesarski infrastrukturi. Na tej osnovi domnevamo, da zapletov pri odkupu zemljišč ne bi smelo biti, v kolikor pa bi do njih prišlo pa bo Občina Borovnica uporabila instrument prisilne razlastitve, saj je vzpostavitev varnih povezav za kolesarje in pešce med občinskim središčem in ostalimi naselji v občini tako v Razvojni strategiji Občine Borovnica 2017-2027+ kot tudi v Celoviti prometni strategiji občine Borovnica opredeljena kot ena od prioritet na področju prometa in trajnostne mobilnosti ter kot javno dobro.

6.3 Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov

Investicijski stroški so podrobno razdelani v poglavju 5.2.

6.4 Časovni načrt izvedbe investicije

Tabela 7: Časovni načrt izvedbe investicije

Aktivnost / Leto	2018	2019	2020	2021	2022
<u>Aktivnost 1:</u> Planiranje, pridobivanje soglasij in dovoljenj ter odkup zemljišč	X	X	X		
<u>Aktivnost 2:</u> Kolesarska steza Borovnica-Breg			X		
<u>Aktivnost 3:</u> Kolesarska infrastruktura v Borovnici		X	X	X	
<u>Aktivnost 4</u> Kolesarska steza Breg- Pako				X	X
<u>Aktivnost 5</u> Promocija		X	X	X	X
<u>Aktivnost 6</u> Nadzor		X	X	X	X
<u>Aktivnosti 7</u> Spremljanje in poročanje	X	X	X	X	X

6.5 Varstvo okolja

Z okoljskega 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:

V tej fazi lahko pride do prekomernega obremenjevanja okolja s hrupom zaradi dovoza materiala in/ali gradbenih del. Možna so izlitja strupenih in nevarnih tekočin (dizelsko gorivo, mazivna olja) iz gradbene mehanizacije in transportnih sredstev ter posledično do onesnaženja tal, površinskih voda in/ali podtalnice. Prav tako lahko pride do neustreznega skladiščenja odstranjene zemljine in/ali materiala, ki se uporablja za utrjevalni in/ali zgornji sloj kolesarske poti oz. steze. Možna so tudi razlitja barv in premazov, ki se uporabljajo pri zaščiti gradbenih konstrukcij (brvi) oz. pri talnem označevanju prometnih površin.

Ukrepi za zmanjšanje vplivov na okolje:

Izvajali se bodo standardni ukrepi za preprečevanje onesnaženja okolja pri gradnji cestno-prometne infrastrukture: preverjanje in nadzor nad skladnostjo uporabljene gradbene mehanizacije in transportnih sredstev s tehničnimi standardi, zagotovitev ustreznih odlagališč odstranjene zemljine in gramoza ter nadzor nad odlaganjem, zagotovitev ustreznega (zavarovanega) skladiščenja nevarnih snovi in materialov ter nadzora nad tem, zagotovitev ustreznih dovoznih poti in časovnice izvajanja ukrepov v izogib pretiranim emisijam hrupa oz. emisijam hrupa v nočnem času ipd.

Vplivi na okolje v fazi obratovanja:

V fazi obratovanja lahko pride do vplivov okolja predvsem ob uporabi neustreznih sredstev za preprečevanje poledice na vozišču oz. neustreznih količin uporabe teh sredstev ter ob uporabi neustreznega asfalta pri sanaciji morebitnih večjih poškodb na infrastrukturi (kot posledice uporabe s strani kmetijske mehanizacije). Vplive se zmanjša z ustreznim spremljanjem in nadzorom ter

6.6 Kadrovska - organizacijska shema

Spremljanje investicije ter administrativno-finančno poročanje o investiciji bo v rokah občinske uprave Občine Borovnica, ki si bo, če bo to potrebno, zagotovila potrebne kadrovske okrepitve oz. najela ustrezne storitve. Nad ustreznostjo porabe sredstev bo skrbel Nadzorni odbor Občine Borovnica. Enako velja za komunikacijsko-informacijske ter promocijske dejavnosti, ki bodo temeljile na izdelani komunikacijskih strategiji z opredeljenimi ciljnimi skupinami ter orodji in časovnico izvedbe.

Nadzor nad ustreznostjo tehnične izvedbe infrastrukture, ki je predmet investicije, bo zaupan na preko javnega poziva izbranemu izvajalcu z ustreznimi kvalifikacijami in referencami.

Po končani izgradnji predmetne investicije bo vzdrževanje in skrb za to prevzelo JP Komunalno podjetje Vrhnika d.o.o., ki ima po odloku preneseno tovrstno komunalno infrastrukturo v vzdrževanje.²⁵

6.7 VIRI FINANCIRANJA

Investicija bo financirana iz sredstev proračuna občine Borovnica ter sredstev evropske kohezijske politike. Sredstva evropske kohezijske politike so v skladu z dokumentom "Povabilo razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije - Drugo povabilo" sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v deležu 80 % in nacionalni javni prispevek iz Proračuna RS v deležu 20 %.

Del sredstev bo za izvedbo projekta zagotovila občina Borovnica iz svojega proračuna, pri čemer se predvideva sprememba NRP, tako da bodo zagotovljena zadostna sredstva za izvedbo investicije.

Razdelitev finančnih sredstev po financiranjih je razvidna iz spodnjih dveh tabel.

²⁵ 4. člen Odloka o oskrbi s pitno vodo v Občini Borovnica, Uradni list RS, št. 14/2014 z dne 21. 2. 2014.

Tabela 8: Finančna udeležba financerjev v EUR, stalne cene januar 2018

Financer	2018	2019	2020	2021	2022	SKUPAJ
Občina	5.662,39	4.862,39	42.152,98	82.231,33	191.451,01	326.360,10
Proračun RS	4.260,36	10.517,85	30.691,17	47.301,34	25.457,40	118.228,12
EU skladi	17.041,42	42.071,41	122.764,69	189.205,34	101.829,60	472.912,47
SKUPAJ	26.964,17	57.451,65	195.608,85	318.738,01	318.738,01	917.500,69

Tabela 9: Finančna udeležba financerjev v EUR, tekoče cene

Financer	2018	2019	2020	2021	2022	SKUPAJ
Občina	5.662,39	4.940,19	43.726,80	87.092,85	207.027,77	348.450,00
Proračun RS	4.260,36	10.686,14	31.837,06	50.097,79	27.528,65	124.410,00
EU skladi	17.041,42	42.744,55	127.348,24	200.391,17	110.114,62	497.640,00
SKUPAJ	26.964,17	58.370,88	202.912,10	337.581,82	344.671,04	970.500,00

Občina načrtuje pridobitev EU sredstev za sofinanciranje investicije na podlagi prijave v skladu s Povabilo razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije - Drugo povabilo, december 2017.

Občina se bo z investicijo prijavila na "*Prednostno naložbo 4.4 Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti*", katere glavni namen sta:

- gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti ter
- ukrepi za zagotavljanje e-mobilnosti.

Pri prednostni *naložbi 4.4. Multimodalna mobilnost* se lahko iz sredstev kohezijske politike sofinancira do 100 % upravičenih stroškov projekta. Neupravičene stroške krije upravičenec sam. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v deležu 80 % in nacionalni javni prispevek iz Proračuna RS v deležu 20 %.

Upravičeni stroški so:

- *nakup nezazidanih zemljišč (do 10% višine upravičenih stroškov projekta),*
- *gradnja nepremičnin,*
- *vzdrževalna dela,*
- *oprema in druga opredmetena osnovna sredstva,*
- *investicije v neopredmetena sredstva,*
- *stroški informiranja in komuniciranja (do 10% višine upravičenih stroškov projekta),*

- stroški storitev zunanjih izvajalcev (študije o izvedljivosti projektov, projektna dokumentacija, nadzor in investicijski inženiring),
- storitve izdelave študij, raziskav, vrednotenj, ocen, strokovnih mnenj in poročil.

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 "Povabilu razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije - Drugo povabilo " z dne 08. december 2017. Ker bo celotna investicija izvedena v letih 2018-2022, je delitev na upravičene in neupravičene stroške prikazana v stalnih in tekočih cenah ter glede na vir financiranja.

Tabela 10: Razdelitev stroškov po stalnih cenah, januar 2018, na upravičene in neupravičene v EUR glede na vir financiranja

Financer	Upravičeni stroški	Delež upravičenih stroškov	Neupravičeni stroški	SKUPAJ
Občina	171.104,64	22,45%	155.255,46	326.360,10
Proračun RS	118.228,12	15,51%	-	118.228,12
EU skladi	472.912,47	62,04%	-	472.912,47
SKUPAJ	762.245,23	100,00%	155.255,46	917.500,69

Tabela 11: 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	183.930,52	22,82%	164.519,48	348.450,00
Proračun RS	124.410,00	15,44%	-	124.410,00
EU skladi	497.640,00	61,74%	-	497.640,00
SKUPAJ	805.980,52	100,00%	164.519,48	970.500,00

Sredstva evropske kohezijske politike so v skladu z dokumentom "Povabilo razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije - Drugo povabilo" sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v deležu 80 % in nacionalni javni prispevek iz

Proračuna RS v deležu 20 %. Skupni znesek sredstev evropske kohezijske politike znaša 622.050 EUR po tekočih cenah, kot je razvidno iz spodnjih dveh tabel.

Tabela 12: Delež financiranja upravičenih stroškov s strani proračuna RS in EU sredstev po stalnih cenah, januar 2018

Financer	Upravičeni stroški	Delež upravičenih stroškov	SKUPAJ
Proračun RS	118.228,12	20,00%	118.228,12
EU skladi	472.912,47	80,00%	472.912,47
SKUPAJ	591.140,58	100,00%	591.140,58

Tabela 13: Delež financiranja upravičenih stroškov s strani proračuna RS in EU sredstev po tekočih cenah

Financer	Upravičeni stroški	Delež upravičenih stroškov	SKUPAJ
Proračun RS	124.410,00	20,00%	124.410,00
EU skladi	497.640,00	80,00%	497.640,00
SKUPAJ	622.050,00	100,00%	622.050,00

Tabela 15: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v tekočih cenah

Postavka	2018				2019				2020			
	Upravičeni strošek		Neupravičeni strošek		Upravičeni strošek		Neupravičeni strošek		Upravičeni strošek		Neupravičeni strošek	
	Proračun RS	EU Skladi	Občina	Občina in partnerji	Proračun RS	EU Skladi	Občina	Občina in partnerji	Proračun RS	EU Skladi	Občina	Občina
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega razpisa	547,26	2.189,03	-	1.577,98	718,57	2.874,29	-	790,43	978,22	3.912,87	-	1.076,04
Projektna dokumentacija	3.713,10	14.852,39	-	4.084,41	3.772,51	15.090,03	-	4.149,76	6.325,15	25.300,61	-	-
Odkup zamijšč in ureditev služnosti	-	-	-	-	6.195,06	24.780,23	-	0,00	635,84	2.543,36	-	-
Promocija	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spremljanje in poročanje	-	-	-	-	-	-	-	-	538,02	2.152,08	6.113,86	1.345,05
Nadzor	-	-	-	-	-	-	-	-	18.957,85	75.831,40	-	591,82
Kolesarska povezava	-	-	-	-	-	-	-	-	2.934,65	11.738,61	-	20.853,64
Kolesarska brv 1 in 2	-	-	-	-	-	-	-	-	1.467,33	5.869,30	-	3.228,12
Križišče 1 in 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.614,06
Nepredvidena dela - 5 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.479,55
SKUPAJ	4.260,36	17.041,42	-	5.662,39	10.686,14	42.744,55	-	4.940,19	31.837,06	127.348,24	12.839,10	30.887,70

Postavka	2021				2022				SKUPAJ			
	Upravičeni strošek		Neupravičeni strošek		Upravičeni strošek		Neupravičeni strošek		Upravičeni strošek		Neupravičeni strošek	
	Proračun RS	EU Skladi	Občina	Občina in partnerji	Proračun RS	EU Skladi	Občina	Občina in partnerji	Proračun RS	EU Skladi	Občina	Občina
Investicijska dokumentacija in izvedba javnega razpisa	-	-	-	-	-	-	-	-	2.244	8.976,19	-	3.444,45
Projektna dokumentacija	-	-	-	-	-	-	-	-	7.486	29.942,42	-	8.234,17
Odkup zamijšč in ureditev služnosti	-	-	-	-	-	-	-	-	12.520	50.080,84	-	62.601,05
Promocija	-	-	-	-	-	-	-	-	3.260	13.039,53	-	3.585,87
Spremljanje in poročanje	1.298,39	5.193,55	-	1.428,23	1.325,65	5.302,62	-	1.458,22	-	-	31.345,03	6.895,91
Nadzor	1.098,64	4.394,54	12.484,50	2.746,59	1.121,71	4.486,83	12.746,67	2.804,27	2.758	11.033	3.034,20	16.826,01
Kolesarska povezava	38.711,93	154.847,72	-	1.208,50	15.903,69	63.614,76	118.105,96	43.477,37	73.573	294.293,89	118,106	106.914,13
Kolesarska brv 1 in 2	5.992,56	23.970,24	-	42.583,12	6.118,40	24.473,61	-	6.730,24	15.046	60.182,45	-	16.550,17
Križišče 1 in 2	2.996,28	11.985,12	-	6.591,81	3.059,20	12.236,81	-	3.365,12	7.523	30.091,23	-	8.275,09
Nepredvidena dela - 5 %	-	-	13.732,95	3.021,25	-	-	14.021,34	3.084,69	-	-	34.479,53	7.585,50
SKUPAJ	50.097,79	200.391,17	26.217,44	60.875,41	27.528,65	110.114,62	144.875,97	62.153,79	124.410,00	497.640,00	183.930,52	164.519,48

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 projekt, 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 2018-2022, preostalo obdobje do leta 2047 pa bo v uporabi.

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

V analizi ni upoštevano, da se z rednim kolesarjenjem zmerno do srednje aktivnosti zmanjša stopnja tveganj visokega pritiska, obolenj srca, astme, obolenj žlez lojnic, ortopedskih težav in krčnih žil na nogah. Prekolesarjenih 8 km štirikrat tedensko zmanjša možnost srčno-žilnih obolenj z polovico. Povečanje kolesarjenja letno prihrani do 10% zdravstvenega proračuna²⁶.

Letni stroški zdravljenja v RS so leta 2017 znašali 374,2 milijona EUR. V Slovenije je konec leta 2017 po podatkih SURS živel 2.065.895, v občini Borovnica pa 4.376 prebivalcev. Ob predpostavki, da se bodo zaradi projekta stroški zdravljenja v občini Borovnica znižali za 5% to pomeni prihranke pri stroških zdravljenja v znesku 40.000 € letno.

V analizi tudi ni upoštevano, da stroški organiziranega javnega prevoza učencev v osnovno šolo v občini Borovnica letno znašajo okoli 40.000 €. Iz naselij Breg in Pako se v šolo vozi okoli 1/3 vseh učencev, ki na ta način prihaja v šolo. Ob predpostavki, da se bodo ti stroški zmanjšali za 1/3, se bodo tako stroški organiziranega javnega prevoza učencev v šolo v občini zmanjšali za okoli 13.000 letno.

V kolikor bi analiza upoštevala tudi te nestandardne ter v precejšnji meri teoretično-hipotetične vplive bi to seveda pozitivno vplivalo na ekonomiko investicije.

²⁶ Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji (DRSC, november 2005)

7.1 INVESTICIJA

Strošek investicije je ocenjen na 763.045 EUR brez DDV oziroma 917.501 EUR z DDV. Investicija je podrobno opisana v 5. poglavju, v izračunu finančne analize pa investicija vsebuje 22 % DDV, saj občina ni upravičena do odbitka DDV.

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

7.2 OPERATIVNI DENARNI TOK

Operativni denarni tok sestoji iz prihodkov in odhodkov projekta v njegovem operativnem obdobju.

Prihodki

Projekt ne bo ustvarjal nobenih finančnih prihodkov v operativnem obdobju.

Odhodki

Med odhodki projekta smo upoštevali stroške tekočega vzdrževanja v višini 0,5 % investicije oziroma 4.588 EUR letno. V finančni analizi smo strošek vzdrževanja upoštevali od leta 2026 dalje, saj bo kolesarska pot dokončana v letu 2022 in v začetnih letih (2023-2025) vzdrževanje ne bo potrebno.

7.3 PREOSTANEK VREDNOSTI PROJEKTA

Preostanek vrednosti zgrajene infrastrukture v letu 2047 znaša 181.595 EUR, ob predpostavljeni 3 % amortizacijski stopnji letno.

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 -811.023 EUR. Investicijska sredstva se v dobi

projekta posledično ne povrnejo, kar pa je pričakovano, saj gre za vlaganja v javno infrastrukturo, ki običajno ne ustvarja denarnega toka in se jo gradi zaradi potreb občanov.

Tabela 16: Finančni kazalci projekta

Finančni kazalec	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-811.023 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-7,22%
Relativna neto sedanja vrednost	0,99
Količnik relativne koristnosti	0,07
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, ki so podrobneje opisane v 3. poglavju, tukaj pa jih le navajamo:

- razvoj komunalne in cestne infrastrukture, ki je izjemno pomembna za razvoj posameznih delov občine;
- razvoj športno-rekreativnega turizma in posledično povečanje prepoznavnosti občine;
- zmanjšanje obremenitev okolja v občini (hrup in emisije onesnaževal zraka in toplogrednih plinov);
- ohranjanje in krepitev zdravja občanov;
- zagotavljanje višjega življenjskega standarda občanov;
- dolgoročno znižanje stroškov zagotavljanja varnega dostopa osnovnošolcev iz naselij Breg pri Borovnici in Pako ter dela naselja Borovnica »Pod goro« v šolo;
- zmanjšanje tveganja prometnih nesreč, predvsem nesreč v katerih so udeleženi kolesarji in/ali pešci.

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

Tabela 17: Finančni denarni tok projekta v EUR, stalne cene januar 2018

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Koledarska leta	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
1. Investicija	-26.964	-57.452	-195.609	-318.738	-318.738					
Investicija	-26.964	-57.452	-195.609	-318.738	-318.738					
2. Operativni denarni tok										
Odhodki									-4.588	-4.588
redno vzdrževanje in pregledi									-4.588	-4.588
3. Preostanek vrednosti										
NETO DENARNI TOK	-26.964	-57.452	-195.609	-318.738	-318.738				-4.588	-4.588
Diskontirani neto denarni tok	-26.964	-55.242	-180.851	-283.357	-272.459				-3.352	-3.223
Diskontirane vrednosti koristi										
Diskontirane vrednosti stroškov	26.964	55.242	180.851	283.357	272.459				3.352	3.223
Doba vračanja naložbe	-26.964	-82.206	-263.058	-546.414	-818.873	-818.873	-818.873	-818.873	-822.225	-825.448
Leta projekta	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Koledarska leta	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
1. Investicija										
Investicija										
2. Operativni denarni tok										
Odhodki	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588
redno vzdrževanje in pregledi	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588
3. Preostanek vrednosti										
NETO DENARNI TOK	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588
Diskontirani neto denarni tok	-3.099	-2.980	-2.865	-2.755	-2.649	-2.547	-2.449	-2.355	-2.265	-2.177
Diskontirane vrednosti koristi										
Diskontirane vrednosti stroškov	3.099	2.980	2.865	2.755	2.649	2.547	2.449	2.355	2.265	2.177
Doba vračanja naložbe	-828.547	-831.527	-834.393	-837.148	-839.797	-842.344	-844.794	-847.149	-849.413	-851.591

DIIP Kolesarska povezava Borovnica - Pako

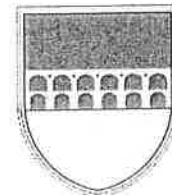
Leta projekta	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Koledarska leta	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
investicija	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Odhodki	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588
redno vzdrževanje in pregledi	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	181.595
NETO DENARNI TOK	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	-4.588	177.007
Diskontirani neto denarni tok	-2.094	-2.013	-1.936	-1.861	-1.790	-1.721	-1.655	-1.591	-1.530	56.758
Diskontirane vrednosti koristi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58.229
Diskontirane vrednosti stroškov	2.094	2.013	1.936	1.861	1.790	1.721	1.655	1.591	1.530	1.471
Doba vračanja naložbe	-853.684	-855.697	-857.633	-859.494	-861.284	-863.005	-864.660	-866.251	-867.780	-811.023

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

Na podlagi izdelanega DIIP ugotavljamo, da je projekt "Kolesarska povezava Borovnica - Pako" ekonomsko upravičen in smotrni za izvedbo. Z vidika njegovega namena, to je zagotovitve primerne infrastrukture potrebne za razvoj posameznih delov občine Borovnica, je smiselno nadaljevati s pripravo investicijske, projektne, tehnične in druge dokumentacije, ki jo določajo Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

8.1 Potrebna dokumentacija

Ker celotna ocenjena vrednost investicije z DDV pri varianti B presega 500.000 EUR z DDV, je potrebno v skladu s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ izdelati dokument identifikacije investicijskega projekta ter investicijski program. Tako bo potrebno v sklopu izvedbe projekta izdelati še investicijski program. Za izvedo izgradnje predvidenih brvi za kolesarje in pešce bo predhodno potrebno pridobiti gradbeni dovoljenji.



9 Zaključek

Na podlagi vsebine tega dokumenta lahko zaključimo, da je projekt »Kolesarska povezava Borovnica - Pako« primeren za izvedbo ter da je ekonomsko upravičen.

Skladno s predmetnim Dokumentom identifikacije investicijskega projekta »Kolesarska povezava Borovnica - Pako« znaša ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah 763.045 EUR brez DDV oziroma 917.501 EUR z DDV in se bo izvajala skladno s predvidenim časovnim načrtom.

Komisija za potrditev dokumenta identifikacije investicijskega projekta 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. Glede na navedeno se investitorju predlaga, da se predmetni Dokument identifikacije investicijskega projekta »Kolesarska povezava Borovnica - Pako« potrdi.

10 VIRI

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

1. **Povabilo razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije - Drugo povabilo**, december 2017
2. **UMAR, Jesenska napoved gospodarskih gibanj**, september 2017
3. **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.
4. **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.
5. **BELA KNJIGA Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu** (<http://www.gbc-slovenia.si/wp-content/uploads/2014/07/Roadmap-to-a-Single-European-Transport-Area.pdf>)
6. **Strateški načrt prometa in mobilnosti 2016 -2020**
(https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/strategic-plan-2016-2020-dg-move_amended_july_en.pdf)
7. **Strategija razvoja Slovenije 2030**
(http://www.vlada.si/fileadmin/dokumenti/si/projekti/2017/srs2030/Strategija_razvoja_Slovenije_2030.pdf)
8. **Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030**
(http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija_razvoja_prometa_v_RS/Strategija_razvoja_prometa_v_RS_do_leta_2030_1.pdf)
9. **Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike**
(http://www.eu-skladi.si/sl/dokumenti/kljucni-dokumenti/op_slo_web.pdf)
10. **Program razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014-2020**
(<https://www.program-podezelja.si/sl/knjiznica/31-program-razvoja-podezelja-rs-2014-2020-osnovne-informacije-o-ukrepih-brosura/file>)
11. **Strategija prostorskega razvoja Slovenije**
(http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/sprs_slo.pdf)
12. **Operativni program ukrepa zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za obdobje 2015 – 2020**
(http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op_tgp/op_tgp_2020.pdf)
13. **Dogovor za razvoj Ljubljanske urbane regije 2016-2019**
(http://www.rralur.si/sites/default/files/rralur/DOGOVOR%20ZA%20RAZVOJ%20LUR_2016-2019.pdf)

14. **Zakon o cestah** (Uradni list RS, št. 10/109, 48/12, 36/14 odl. US in 46/15)
15. **Zakon o osnovni šoli-ZOsn** (Uradni list RS, št. 81/2006 z dne 31. 7. 2006, 12/96 z dne 29. 2. 1996, št. 33/97, št. 59/01 z dne 19. 7. 2001, št. 71/04 z dne 30. 6. 2004), št. 53/05 z dne 31. 5. 2005, št. 60/06 z dne 9. 6. 2006 in št. 63/06 z dne 16. 6. 2006)
16. **Strategija razvoja Občine Borovnica 2017-2027+**
(www.borovnica.si/wp-content/uploads/2017/11/Razvojna-strategija-Ob%C4%8Dine-Borovnica_osnutek_za-sejo-OS_september-2017.pdf)
17. **Sklep ministrstva za infrastrukturo 012-6/2016/3-00161710 z dne 18. 10. 2016 za vzpostavitev enotnega sistema označevanja daljinskih in drugih kolesarskih povezav ter reševanju sporov v zvezi s tem vprašanjem**
18. **Pravilnik o kolesarski signalizaciji in drugi prometni opremi na cestah** (Uradni list RS, št 2017)
19. **Pravilnik o kolesarskih povezavah** (v izdelavi)
20. **Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji** (DRSC, november 2005)

