



REPUBLIKA SLOVENIJA  
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

Gregorčičeva 20–25, SI-1001 Ljubljana

T: +386 1 478 1000  
F: +386 1 478 1607  
E: gp.gs@gov.si  
<http://www.vlada.si/>

Predsednik Državnega zbora

Številka: 00104-97/2016/7  
Datum: 1. 9. 2016  
Zveza: 020-07/16-0958/2 z dne 18. 7. 2016

DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE

Prejeto:	- 1 - 09 - 2016
Šifra:	020-07/16-958/3
Povezava:	326-07/16-37
EPA:	EU:
Sign. zn.:	
Kratica:	

Na podlagi 249. člena Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10 in 80/13) vam pošiljam:

- Odgovor na poslansko vprašanje Jožeta Tanka v zvezi s 3a razvojno osjo, ki ga je Vlada Republike Slovenije sprejela na 99. redni seji dne 1. 9. 2016.

Mag. Darko Krašovec  
generalni sekretar

Priloga: 1



Številka: 00104-97/2016/6

Datum: 1. 9. 2016

### Odgovor na poslansko vprašanje Jožeta Tanko v zvezi s 3a razvojno osjo

Predsednik Državnega zbora Republike Slovenije je Vladi Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: Vlada RS) v reševanje posredoval pisno poslansko vprašanje, ki ga je nanj naslovil poslanec Jože Tanko v zvezi s 3a razvojno osjo.

V pisnem poslanskem vprašanju poslanec Jože Tanko sprašuje:

1. »Kateri so razlogi, da se ministrica za okolje in prostor Irena Majcen tako ignorantsko obnaša do težav prebivalcev tega območja in ne podpiše protokola?
2. Kako koordinirano dela vlada, če trud in napore enega ministra in ministrstva (Gašperšiča, MI, SMC) blokira druga ministrica in ministrstvo (Majcen, MOP, DeSUS)?
3. Kaj bo storila vlada, da se končno pripravi in sprejme DLN za izgradnjo obvoznice Škofljica?
4. Kdaj bo imenovana stalna koordinacijska skupina, ki bo skrbela za izvajanje Protokola o uresničitvi infrastrukturnih projektov na 3a razvojni osi Ljubljana – Kočevje – državna meja z Republiko Hrvaška?
5. Kdaj se bo iztekel »dogledni čas«, da bo predsednik vlade lahko sprejel župane prizadetega območja na razgovor?«

V nadaljevanju podajamo odgovore in pojasnjujemo problematiko v zvezi z načrtovanjem obvoznice Škofljica s spodaj navedenimi dejstvi.

Vprašanja poslanca se nanašajo na pripravo državnega prostorskega načrta za obvoznico Škofljica oz. novo obvozno cesto na glavni cesti G2-106 v dolžini približno 5,5 km. Gre za umeščanje državne prometne ureditve v prostor, v skladu z določili Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 – popr. in 57/12; v nadaljevanju: ZUPUDPP), z drugimi predpisi s področja urejanja prostora in varstva okolja ter z drugimi resornimi predpisi.

Ministrstvo za okolje in prostor (v nadaljevanju: MOP) v postopku priprave državnega prostorskega načrta za obvoznico Škofljica (v nadaljevanju: DPN) sodeluje kot koordinator postopka. V postopek priprave in sprejema DPN sta v skladu z ZUPUDPP aktivno vključena tudi pobudnik za pripravo DPN – Ministrstvo za infrastrukturo ter naročnik in investitor DPN – Direkcija RS za infrastrukturo. Poleg navedenih organov aktivno in v vseh fazah postopka sodelujejo tudi ostala ministrstva - državni nosilci urejanja prostora, ki dajejo splošne in posebne smernice, zagotavljajo podatke in strokovne podlage s svojega delovnega področja, usmeritve in podatke iz lastnih strateških načrtov ter mnenje in morebitne pogoje za podrobnejše

načrtovanje ali projektne pogoje. Državni nosilci urejanja prostora so skupaj s pobudnikom, koordinatorjem in investitorjem soodgovorni za pripravo DPN.

V pripravo DPN so aktivno in v vseh fazah vključene tudi občine, na območju katerih se načrtuje državna prostorska ureditev.

Pobudo za pripravo DPN je v letu 2005 podalo ministrstvo, pristojno za promet. Sledila so strokovna preverjanja in usklajevanja rešitev v fazi študije variant. Po nekaj letih se je izkazalo, da bo umestitev obvoznice v naravovarstveno in ekološko zelo občutljiv prostor Ljubljanskega barja izjemno težavna. To med drugim potrjuje tudi neusklajeno okoljsko poročilo, predvsem zaradi nedorečenosti vzpostavitve nadomestnih habitatov na območju kmetijskih zemljišč na Ljubljanskem barju in nedorečene metodologije za ocenjevanje sprejemljivosti posegov na kmetijska zemljišča). Na probleme pri umeščanju nakazujejo tudi nekatere ugotovitve Preveritvenega postopka Evropske komisije (EU Pilot št. 3931/12/ENVI) »Gradnja avtoceste skozi posebno varstveno območje Barje«.

Ker v dosedanjem postopku priprave DPN niso bile najdene take variante obvoznice, ki bi posegale izven območja Ljubljanskega barja in ki bi bile ustrezne oz. sprejemljive z vseh vidikov primerjave (prostorski, ekonomski, funkcionalni in okoljski) je bilo ocenjeno, da je, med drugim tudi s stališča porabe javnih financ, nadaljnje preučevanje takih variant neustrezno.

Zaradi navedenih razlogov je bilo v »Poročilu o problematiki in dinamiki priprave državnih prostorskih načrtov za obdobje julij 2014–marec 2016 s predlogi ukrepov za pospešitev postopkov njihove priprave« (v nadaljnjem besedilu: poročilo) Vladi RS predlagano, da se poskuša prometna problematika najprej reševati z izvedbo drugih ukrepov za zagotovitev normalne pretočnosti in prometne razbremenitve (izgradnja štiripasovnice v obstoječem koridorju Dolenjske ceste, rekonstrukcija železniške proge Ljubljana - Kočevje, dograditev AC priključka Šmarje - Sap in drugi prometni "negradbeni ukrepi", ki lahko razbremenijo obstoječe prometnice - npr. javni prevoz v povezavi s sistemom P+R....). V istem poročilu je bilo predlagano tudi, da se šele po izvedbi takih ali drugih ustreznih ukrepov ponovno preverijo prometne razmere in po tem, po potrebi tudi možnosti za nadaljevanje priprave DPN. Poročilo je Vlada RS sprejela s sklepom (št: 35000-5/2016/3 z dne 12. 5. 2016).

Za razbremenitev trenutne prometne situacije so na zadevnem odseku ceste v teku naslednje aktivnosti:

- Projekt širitve Dolenjske ceste v zoženo štiripasovnico: obsega več študij in variant. Za najustreznejšo varianto B, ki je bila sprejemljiva tako za strokovnjake kot za lokalno skupnost, je izdelana idejna zasnova. Ta obsega ukrepe od križišča »Črna pot« do krožišča pri OŠ Škofljica: sanacijo obstoječega vozišča, nove vozne pasove iz obstoječih odstavnih pasov, tri nova obračališča in obnovo cestne razsvetljave po celotni dolžini, nove pločnike do širine 2,5 m z vsemi spremljajočimi ukrepi, ureditev avtobusnih postajališč in kolesarske poti, semaforizacijo križišč in preureditve komunalne infrastrukture v skupni dolžini 4,3 km. Končan je odsek Rudnik - Lavrica (preusmeritev prometa je bila izvedena 6. 8. 2016). Prva, obsežnejša etapa izvedbe (na koncu končanega odseka Rudnik – Lavrica) naj bi se zaključila v letu 2018, naslednja pa v letu 2019, ob pogoju, da bodo pravočasno pridobljena potrebna zemljišča in zagotovljena finančna sredstva.
- Modernizacija železniške proge Grosuplje – Kočevje je potekala od leta 2008 do leta 2011 in je bila namenjena zagotovitvi ustreznih infrastrukturnih zmogljivosti progovnega odseka Grosuplje – Ortnik. Trenutno je v teku druga faza: obnova objektov in tirnih

naprav od postaje Ortnek do postaje Kočevje, ki se je pričela leta 2012. Za dokončane druge faze je potrebno še obnoviti proge v dolžini 12,12 km, obnoviti postajo Kočevje, urediti nekatera postajališča, zgraditi perone z izven nivojskim dostopom na postaji Dobropolje ter ureditev nakladalnih klančin v Dobropolju, Ribnici in Kočevju. Zadnja, tretja faza, z zamenjavo in posodobitvijo signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav na celotnem odseku. Trenutno vozijo tovorni vlaki na odseku do Ribnice, po celoviti obnovi proge pa bo omogočena uvedba rednega potniškega prometa do Kočevja (predvidoma v letu 2018).

- Dograditev obstoječega polovičnega AC priključka Šmarje – Sap v polni priključek, ki bo omogočal tudi navezavo prometa iz Ljubljane proti Kočevju in obratno, vključuje novogradnjo dveh priključnih krakov na avtocesto, prestavitev in ureditev glaven ceste, rekonstrukcijo regionalne ceste, izgradnjo dveh krožnih križišč in rekonstrukcije oziroma delne prestavitve in ureditve lokalnih cest in javnih poti v območju DPN. Rekonstruirata se tudi nadvoz nad AC in železniški nadvoz zgradi se nov nadvoz nad glavno cesto, izvedejo se vse vodnogospodarske ureditve in protihrupna zaščita ter ustrezno prilagodi in dogradi potrebna komunalna infrastruktura. V času gradnje bodo potrebne delne in popolne zapore posameznih odsekov v dveh fazah oziroma petih podfazah. Zaključek gradnje je predviden v avgustu 2017.
- Drugi prometni "negradbeni ukrepi": v letu 2015 je Občina Škofljica uredila P + R prestopno točko med avtom in javnim prometom - površine za mirujoči promet.

Ministrica za okolje in prostor je bila z osnutkom besedila Protokola o uresničitvi infrastrukturnih projektov na 3a razvojni osi Ljubljana – Kočevje – državna meja z Republiko Hrvaško seznanjena (v nadaljnjem besedilu: Protokol) in k predhodni uskladitvi besedila povabljen v aprilu 2016. MOP je po pregledu osnutka ocenilo, da nekatere določbe Protokola niso v celoti skladne z ukrepi, ki so bili Vladi RS predlagani v obravnavo in sprejem v »Poročilu o problematiki in dinamiki priprave državnih prostorskih načrtov za obdobje julij 2014–marec 2016 s predlogi ukrepov za pospešitev postopkov njihove priprave«. Neskladje je bilo ugotovljeno predvsem v določbah 2. člena osnutka Protokola, ki so se nanašale na nadaljevanje umeščanja obvoznice Škofljica v prostor oziroma na pripravo DPN. Glede na uvodoma že navedene težave pri dosedanjem poteku umeščanja v prostor je MOP ocenilo, da so te zaveze trenutno neizvedljive. Zato je Ministrstvu za infrastrukturo, kot pobudniku priprave DPN, predlagalo črtanje 2. člena Protokola v celoti in namesto tega nadomestitev z navedbo vseh potrebnih aktivnosti, ki so povezane z drugimi ukrepi za zagotovitev normalne pretočnosti in prometnih razbremenitev.

Vlada RS skrbi in je odgovorna za obravnavo in sprejem strokovno pripravljenih in utemeljenih gradiv, v skladu s cilji prostorskega načrtovanja: omogočati skladen prostorski razvoj z obravnavo in usklajevanjem različnih potreb in interesov razvoja z javnimi koristmi na področjih varstva okolja, ohranjanja narave in kulturne dediščine, varstva naravnih virov, obrambe in varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Vlada RS se zaveda, da so si pri zahtevnejših infrastrukturnih projektih v dinamičnem suburbanem prostoru ter v bližini kakovostnih in občutljivih naravnih okolij razvojne in varstvene zahteve lahko še posebej nasprotujoče. Tak primer je tudi načrtovanje obvoznice Škofljica. V dosedanjem postopku priprave DPN za obvoznico Škofljica izdelana gradiva upoštevajo smernice in mnenja resornih ministrstev, drugih nosilcev urejanja prostora in zainteresirane javnosti, v največji možni meri so upoštevani tudi predlogi in pripombe lokalnega okolja, seveda v mejah strokovne utemeljenosti in okoljske ter ekonomske sprejemljivosti.

Vlada RS si bo v sodelovanju z lokalnimi skupnostmi tudi v nadaljnje prizadevala ustvarjati pogoje za kakovostno življenjsko okolje s takšno rabo prostora, ki ob upoštevanju dolgoročnega varovanja okolja, ohranjanja narave in trajnostne rabe naravnih dobrin in drugih virov ter celostnega ohranjanja kulturne dediščine omogoča zadovoljevanje potreb sedanje generacije ter ne ogroža zadovoljevanja potreb prihodnjih generacij.