

PRIPOMBE/PREDLOGI za obvoznico Škofljica

na študijo variant s predlogom najustreznejše rešitve v času javne razgrnitve od 26. oktobra 2012 do 9. decembra 2012

2. del



Civilna iniciativa Lavrica, brez obvoznice in štiripasovnice

December 2012

Spoštovani!

V zakonitem roku oddajamo pripombe in predloge na študijo variant obvoznice Škofljica, ki so bile javno predstavljene na obravnavi dne 22.11.2012. Žal takoj ugotavljamo, da je predstavitev potekala brez ključnega dokumenta, t.j. okoljskega poročila, ki bi prikazal, ali je javna obravnava obvoznice Škofljica sploh smiselna. Kljub temu da je po našem mnenju javna obravnava brez ključnega dokumenta brezpredmetna in zavajajoča do cele Slovenske javnosti, v nadaljevanju podajamo naše pripombe, ugotovljene napake in predloge za reševanje celotne prometne problematike na območju od Petrine (Hrvaške meje) do Ljubljane. Redna srečanja županov vseh zadevajajočih občin na tej relaciji na temo reševanja prometne problematike prav kažejo na dejstvo, da je pri tem projektu potrebno slediti strateškim in razvojnim ciljem za celotno območje ter, da delno reševanje ni smotro niti s tehničnega, prostorskega, okoljskega, funkcionalnega in niti z ekonomskega vidika!

Tudi mi se distanciramo od pritiskov lokalnih skupnosti in nikakor ne dovolimo, da bi o tako pomembnem projektu, kot je obvoznica Škofljica preko Barja, odločala izključno politika. Ne pristajamo na nobena izsiljevanja posameznih političnih opcij, ki bi vsiljevala svoje koncepte zaradi svojih lastnih interesov. Uporabili bomo vsa strokovna znanja in po potrebi tudi vsa pravna sredstva in institucije tako doma kot v Evropski uniji, da preprečimo najbolj neracionalno, okoljevarstveno in tehnično nesprejemljivo reševanje prometne politike v Sloveniji.

Že samo dejstvo, da so predstavniki Ministrstva za infrastrukturo in prostor ter Direkcije za ceste v Republiki Sloveniji na javni razgrnitvi projektov kot edini možnosti prikazali izključno varianti po Barju, je za nas nesprejemljivo. Obe varianti namreč potekata po zavarovanem območju Natura 2000, kar vemo, da je v nasprotju z določbami Direktive o ohranjanju ogroženih prostoživečih vrst ptic ter Direktive o ohranjanju naravnih habitatov in prostoživečih živalskih in rastlinskih vrst, hkrati pa je tudi Evropski komisar za okolje, Dr. Janez Potočnik, nedavno opozoril na zakonsko predpisano izvedbo vseh postopkov, ki vključujejo tako celovito presojo vplivov na okolje kot tudi preučitev vseh alternativnih možnosti. Evropska zakonodaja namreč zahteva, da je projekte na območju NATURE 2000

mogoče odobriti le v primeru odsotnosti drugih alternativnih rešitev. Kakšne posledice ima tako vsiljena in nestrokovna odločitev za celotno Slovenijo nam je na podlagi precedenčnih primerov v zelo podobnih situacijah poznano (npr. na Portugalskem, območje Castro Verde, kjer je Evropska komisija državi očitala neobravnavanje vseh možnosti).

Res je, da se je povprečni letni dnevni promet v času iskanja in usklajevanja variant od leta 2005 pa do leta 2009 dvigoval in je v tem letu znašal 18.957 vozil na dan, vendar pa podatki kažejo tudi na dejstvo, da se povprečni letni dnevni promet na tem istem odseku na letni ravni že zmanjšuje in je v letu 2011 znašal le še 18.550 vozil dnevno.¹ Vsakodnevni uporabniki tega odseka danes ugotavljamo, da je v prometnih konicah manj prometa, kar se bo prav gotovo pokazalo tudi skozi elektronsko štetje na isti lokaciji za leto 2012. Upoštevati je potrebno dejstvo, da na zmanjševanje prometa vpliva predvsem gospodarska recesija, ki še ni dosegla dna; da je bil v letu 2012 na Škofljico pripeljan mestni promet in da se z izgradnjo in obnovo železniške proge Ljubljana - Ribnica izboljšujejo pogoji dnevne migracije prebivalcev Kočevske regije.

Pri tolmačenju variant po Barju na javni obravnavi ne moremo mimo dejstva, da so vsi izvajalci prezrli tudi dejstvo, da je vlada na seji 07.07.2011 sprejela uredbo o državnem prostorskem načrtu za dograditev priključka Šmarje Sap na avtocestnem odseku Malence – Šmarje sap. Ta vsebuje vse ureditve, ki so potrebne za dograditev avtocestnega priključka Šmarje Sap v polni priključek (to pomeni da uporabniki priključka lahko peljejo ne samo v smeri Zagreba, ampak tudi v smeri Ljubljana). In prav to je podlaga za nadaljevanje vseh aktivnosti do same izgradnje. Ker rezultati meritev kažejo, da je za normalni potek prometnega toka po Dolenjski cesti čez Škofljico danes potrebno zmanjšanje prometa za 20%, to pomeni, da bi novo zgrajeni polni priključek zagotovil enakomerno porazdeljene prometne tokove na obravnavanem območju.

Ravno z namenom izboljšanja te prometne povezave do novega polnega priključka Šmarje Sap, pa se zaradi problematičnega nivojskega križanja ceste Škofljica - Kočevje z železniško progo Ljubljana-Grosuplje-Ribnica-Kočevje na Škofljici in posledično prometnih

zastojev slednjim izognemo z izgradnjo kratke povezovalne ceste od že v prostor umeščene rondoja pri osnovni šoli Škofljica, mimo naselja Lancovo, do priključka na staro dolensko cesto, ki bi bila v stanju prevzeti potrebno količino prometa za razbremenitev ceste skozi Škofljico. Prometni tokovi se namreč sami uredijo in uravnotežijo – ljudje potujejo tam, kjer ni zastojev.

V nadaljnjem procesu odločanja je potrebno dosledno upoštevanje in realizacija navedenih predlogov:

- **strokovno odločanje**
- **upoštevanje NATURE 2000**
- **zagotovitev izgradnje železniške proge do Kočevja**
- **povečanje in ureditev parkirnih mest na Škofljici za dnevne migrante za povečanje koriščenja kapacitet mestnega prometa (sistem Park&Ride)**
- **izgradnja polnega priključka Šmarje Sap**
- **izgradnja povezovalne ceste rondo osnovna šola Škofljica-Dolenjska cesta**

Vse to predstavlja **prvo fazo** reševanja prometne problematike na našem območju in bi pomenila razbremenitev prometnih tokov čez Škofljico. Ta faza bi bila lahko realizirana zelo hitro.

Zaradi znanih okoljevarstvenih problemov in same revizije okoljskega poročila ter zaradi zgoraj navedenih dejstev predlagamo, da se takoj pristopi k reševanju prometne politike na celotnem območju koridorja razvojne osi 3a od Ljubljane do Petrinje.

To predstavlja **drugo fazo** reševanja prometne problematike za to območje.

Za reševanje celotne prometne problematike na območju od Petrine do Ljubljane je potrebno zasledovati povezavo, ki bo po čimkrajši poti privedla Kočevsko-Ribniško območje na A2, se pravi na avtocesto Zagreb - Ljubljana, bodisi preko priključka Grosuplje ali priključka Cikava.

¹ Podatki izvzeti iz „Promet 2011“, DRSC.

Študije kažejo, da je avtocestni obroč okrog Ljubljane že danes preobremenjen, zato se že pospešeno projektirajo rešitve preureditve obvoznic iz štiripasovnice v šestpasovnice. To pomeni, da je istočasno potrebno rekonstruirati tako priključek Jug, kot razcep Malence. Variante so že pripravljene in preverjene, tako da bi te rekonstrukcije dovolile preusmeritev vseh prometnih tokov iz Kočevsko-Ribniškega področja na A2 kot navedeno zgoraj. Takšna rešitev je obdelana že v obravnavani dopolnitvi študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za obvoznico Škofljica podjetja URBIS, in je bila obravnavana na javni obravnavi. Ta na strani 17 jasno piše, da v kolikor ves promet, ki prihaja iz Kočevske regije na Škofljico preusmerimo na AC Zagreb-Ljubljana, z ustrezno rekonstrukcijo AC na 6 voznih pasov ter z rekonstrukcijo razcepa Malence in priključka Jug, primerno razbremenimo Dolenjsko cesto, hkrati pa se razmere na AC ne poslabšajo. Takšna rešitev rešuje tako sedanje kot tudi prihodnje težave primestnega in delno tudi daljinskega prometa v mednarodnem koridorju 10. To je še en dokaz in argument, da je strokovnejša in veliko bolj ekonomična varianta primernejša, saj istočasno rešuje prometne probleme Kočevsko-Ribniške regije, Škofljice in prometne tokove na mednarodnem koridorju 10.

Ta varianta bi:

- izboljšala ekonomičnost prevozov na tem območju
- istočasno izboljšala prometno dostopnost celotnega prostora planote med Velikimi Laščami – Ponikve – Grosuplje, ki ima danes zapleten dostop
- razbremenila območje med Turjakom in Lavrico, saj Škofljica ni gospodarski center, ki bi se povezoval v razvojno os, saj gre tako rekoč za spalno naselje Ljubljane, s katero je ta občina tudi gospodarsko povezana
- z investicijskim vložkom izboljšala prometne razmere na širšem področju, saj je za reševanje samo dela občine Škofljica tolikšna investicija enostavno prevelika.

Občina Škofljica, kamor sodi tudi naselje Pijava gorica, s predlagano varianto obvoznice preko Barja ne reši problema, ki bi ga obvoznica morala. Obvoznica namreč ne rešuje nasičenega prometnega toka skozi Pijavo gorico, saj se od ceste Kočevje – Škofljica odcepi šele, ko enkrat to naselje že zapusti. Tako rešuje zgolj in samo problem zgoraj navedenega nivojskega križanja ceste z železnico na Škofljici, medtem ko je problem propustnosti Dolenjske ceste, ki se pojavi zaradi tekočega prometa kot ga obvoznica dovoljuje, samo prestavljen pred priključek Ljubljana Jug, kamor naj bi se v predlagani varianti preko Barja obvoznica priključila, kajti ta priključek nikdar ni bil dimenzioniran za tako nasičen prometni tok. Tako tudi tukaj pridemo do zaključka, da je potrebno rekonstruirati tako priključek Jug, kot tudi razcep Malence.

Na osnovi zgoraj navedenih ciljev je mogoče iskati traso oz. variante, ki bi služile vsem ciljem. Dejstvo pa je, da bo prometne tokove iz Kočevsko-Ribniške regije potrebno preusmeriti na povezovalno cesto z odcepom nekje med Laščami in naseljem Smrjene proti avtocesti Zagreb-Ljubljana. Vsekakor pa mora vsaka izmed opcij opravičiti strokovni, okoljski in ekonomski vidik.

