

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Anja DERŽIČ

**MEDSEKTORSKO USKLAJEVANJE PRI OBRAVNAVI VARIANT
V PROSTORSKEM NAČRTOVANJU**

MAGISTRSKO DELO
Magistrski študij - 2. stopnja

Ljubljana, 2016

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Anja DERŽIČ

**MEDSEKTORSKO USKLAJEVANJE PRI OBRAVNAVI VARIANT V
PROSTORSKEM NAČRTOVANJU**

MAGISTRSKO DELO
Magistrski študij - 2. stopnja

**CROSS-SECTORAL COORDINATION IN ADDRESSING THE VARIANTS IN THE
SPATIAL PLANNING**

M. SC. THESIS
Master Study Programmes

Ljubljana, 2016

Magistrsko delo je zaključek Magistrskega študijskega programa 2. stopnje Krajinska arhitektura. Delo je bilo opravljeno na Katedri za krajinsko arhitekturo.

Študijska komisija oddelka za krajinsko arhitekturo je za mentorja diplomskega dela imenovala prof. dr. Mojco Golobič.

Komisija za oceno in zagovor:

Predsednik: doc. dr. Valentina SCHMITZER
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: prof. dr. Mojca GOLOBIČ
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: doc. Darja MATJAŠEC
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Datum zagovora:

Podpisana izjavljam, da je magistrsko delo rezultat lastnega raziskovalnega dela. Izjavljam, da je elektronski izvod identičen tiskanemu. Na univerzo neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravici shranitve avtorskega dela v elektronski obliki in reproduciranja ter pravico omogočanja javnega dostopa do avtorskega dela na svetovnem spletu preko Digitalne knjižnice Biotehniške fakultete.

Anja Deržič

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

ŠD	Du2
DK	UDK 711.1:711.73 (497.4 Škofljica) (043.2)
KG	prostorsko načrtovanje/medsektorsko usklajevanje/variante/obvoznica Škofljica/Ljubljansko barje
AV	DERŽIČ, Anja
SA	GOLOBIČ, Mojca (mentorica)
KZ	SI- 1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
ZA	Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo
LI	2016
IN	MEDSEKTORSKO USKLAJEVANJE PRI OBRAVNAVI VARIANT V PROSTORSKEM NAČRTOVANJU
TD	Magistrsko delo (Magistrski študij - 2. stopnja)
OP	XI, 59, [36] str., 4 pregl., 18 sl., 10 pril., 28 vir.
IJ	sl
Jl	sl/en
AI	Naloga obravnava problematiko medsektorskega usklajevanja v prostorskem načrtovanju. V začetku so opisani zakoni s področja prostorskega načrtovanja. Poleg zakonov je podrobno opisan celoten postopek sprejemanja državnih prostorskih načrtov, s poudarkom na študiji variant. Na primeru sprejemanja DPN za obvoznico Škofljica je natančno opisan potek postopka. Na podlagi opravljenih intervjujev z NUP in CIL so povzeta mnenja glede medsektorskega usklajevanja. Iz sinteze intervjujev razberemo, da se vsi NUP strinjajo z dejstvom, da so postopki in usklajevanja počasni in mestoma neorganizirani. Prav tako sem na podlagi pridobljenih mnenj izrazila svoje. Poleg tega, da je usklajevanje sektorjev neorganizirano in počasno, je bilo moč zaznati razliko med sektorji, ki varujejo in sektorji, ki so razvojno usmerjeni. Usklajevanja NUP potekajo na podlagi zakonov in predpisov, ki so prenормirani. Zavrlojo tega postopek za obvoznico Škofljica traja že od leta 2005 in je v fazi mirovanja. Trenutno se izvajajo nadomestni ukrepi na obstoječi Kočevsko-Dolenjski cesti, in sicer ureditev štiripasovnice od Rudnika do Lavrice. Rezultat magistrske naloge je sinteza intervjujev.

KEY WORDS DOCUMENTATION

ND Du2

DC UDC 711.1:711.73 (497.4 Škofljica) (043.2)

CX Spatial Planning/cross-sectoral coordination/variants/ bypass Škofljica/Ljubljana Marshes

AU DERŽIČ, Anja

AA GOLOBIČ, Mojca (supervisor)

PP SI- Ljubljana, Jamnikarjeva 101

PB University of Ljubljana, Biotechnical Faculty, Department of Landscape Architecture

PY 2016

TI CROSS-SECTORAL COORDINATION IN ADDRESSING THE VARIANTS IN THE SPATIAL PLANNING

DT M. Sc. Thesis (Master Study Programmes)

NO XI, 59, [36] p., 4 tab., 18 fig., 10 ann., 28 ref.

LA sl

AL sl/en

AB The master thesis deals with the problem of cross-sectoral coordination in spatial planning. The legislation related to spatial planning is overviewed in the beginning of the thesis. In addition to legislation, the whole process of adoption of national spatial plans is described in detail, with an emphasis on the study of variants. There is also detailed description of the process of adoption of the HSP for bypass Škofljica case. On the basis of interviews with HSP and CIL there are summarized opinion on cross-sectoral coordination. From the synthesis of the interviews can be figured that all the HSP agree with the fact that the procedures and coordination are slow and sometimes disorganized. On the basis of the opinions obtained, I have expressed my own. Beside the fact, that the coordination of the sectors is slow and disorganized, there could also be detected the difference between the sectors that protect and the sectors, that are oriented in development. Coordination of the HSP is conducted on the basis of laws and regulations that are over-normed. Procedures of the Škofljica bypass, has been going on since 2005 and is in the rest phase at the moment. Alternative measures are performed on the existing Kočevsko - Dolenjski freeway currently by editing of four-lane highway from Rudnik to Lavrica. The synthesis of gained interviews is the result of the master thesis.

KAZALO VSEBINE

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA	III
KEY WORDS DOCUMENTATION	IV
KAZALO VSEBINE	V
KAZALO PREGLEDNIC	VII
KAZALO SLIK	VIII
KAZALO PRILOG	IX
OKRAJŠAVE IN SIMBOLI	X
SLOVARČEK	XI
1 UVODNI DEL	1
1.1 UVOD	1
1.2 OPREDELITEV PROBLEMA	3
1.3 NAMEN IN CILJ NALOGE	4
1.1 METODA DELA	4
2 VSEBINSKA IZHODIŠČA	6
2.1 ZAKONSKA IZHODIŠČA	6
2.1.1 Zakon o urejanju prostora (2002)	6
2.1.2 Zakon o prostorskem načrtovanju (2007)	6
2.1.3 Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (2010)	7
2.2 DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT	11
3 DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT OBVOZNICE ŠKOFLJICA	17
3.1 OPIS POSTOPKA DPN ŠKOFLJICA	17
4 MEDSEKTORSKO USKLAJEVANJE NA PRIMERU OBVOZNICE ŠKOFLJICA	33
4.1 SINTEZA INTERVIJUJEV	33

4.1.1	Medsektorsko usklajevanje v postopku izbire variant	34
4.1.2	Usklajevanje v postopku izbire variant ministrstev in CIL z občino Škofljica	36
4.1.3	Razlogi za ustavitev postopka in zakaj trasa obvoznice še vedno ni določena	37
4.1.4	Ukrepi za nadaljevanje postopka sprejemanja DPN za obvoznico Škofljica	39
4.1.5	Trasa obvoznice Škofljica po Barju in omilitveni ukrepi	41
4.2	OMILITVENI UKREPI	42
4.2.1	Podzemne vode	42
4.2.2	Površinske vode	42
4.2.3	Podnebne spremembe	43
4.2.4	Kakovost zunanjega zraka	43
4.2.5	Hrup	43
4.2.6	Kmetijske površine kot naravni vir	44
4.2.7	Krajina	45
4.2.8	Narava	45
4.2.9	Gozd	50
4.2.10	Kulturna dediščina	50
4.2.11	Poplavna nevarnost	51
5	SKLEP IN RAZPRAVA	53
6	POVZETEK	56
7	VIRI	58
	ZAHVALA	
	PRILOGE	

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1. Primerjava vseh treh zakonov	10
Preglednica 2. Ocena investicije glede na varianto za leti 2010 in 2012 variant obvoznice	28
Preglednica 3. Sintezni prikaz primernosti variant po vseh vidikih vrednotenja	31
Preglednica 4. Opis omilitvenih ukrepov za področje narave	46

KAZALO SLIK

Slika 1: Shema sodelovanja posameznih strok	2
Slika 2: Splošna shema postopka priprave DPN po ZUPUDPP	12
Slika 3: Shema postopka priprave DPN po ZUPUDPP - redni postopek s PVO	15
Slika 4: Postopek priprave DPN za obvoznico Škofljica	18
Slika 5: Variante A, B, C	21
Slika 6: Območja varstva narave	22
Slika 7: Prikaz območij kulturne dediščine	23
Slika 8: Variante 1, 2, 3	24
Slika 9: Karta omejitev	25
Slika 10: Pregledna situacija variant obravnavanih v ŠV 2012	26
Slika 11: Pregledna karta proučevanih variant 2006 –2012	27
Slika 12: Shema postopka študije variant	30
Slika 13: Prikaz izbrane variante 2A/1	32
Slika 14: Prikaz izbrane variante 2A/2	32
Slika 15: Shema prekrivanja zahtev in predpisov različnih sektorjev	35
Slika 16: Shema usklajevanja med občino in NUP ter izbira variant	36
Slika 17: Shema razlogov za ustavitev postopka	39
Slika 18: Shema podajanja predlogov NUP za ukrepe	40

KAZALO PRILOG

Priloga A: Intervju: Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija RS za okolje, Sektor za urejanje voda

Priloga B: Intervju: Ministrstvo za okolje in prostor, Sektor za celovito presojo vplivov na okolje

Priloga C: Intervju: Zavod RS za varstvo narave

Priloga Č: Intervju: Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo

Priloga D: Intervju: Ministrstvo za kulturo, Direktorat za kulturno dediščino

Priloga E: Intervju: Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor (koordinator)

Priloga F: Intervju: Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za infrastrukturo (pobudnik)

Priloga G: Intervju: Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za ceste (investitor/naročnik)

Priloga H: Intervju: Občina Škofljica

Priloga I: Intervju: Civilna iniciativa Lavrica

OKRAJŠAVE IN SIMBOLI

ZUrep -	Zakon o urejanju prostora
ZPNačrt -	Zakon o prostorskem načrtovanju
ZUPUDPP -	Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor
NUP -	Nosilci urejanja prostora
DPN -	Državni prostorski načrt
OPN -	Občinski prostorski načrt
OP -	Okoljsko poročilo
ŠV -	Študija variant
PHO -	Protihrupna ograja
CPVO-	Celovita presoja vplivov na okolje
CIL-	Civilna iniciativa Lavrica

SLOVARČEK

LJUBLJANSKO BARJE je edinstven preplet travnikov, njiv, mejic in kanalov, kjer se zelene površine stikajo z nebom in Ljubljano, reko, ki ga je skozi zgodovino tudi soustvarila. Šteje za enega od naravovarstveno najpomembnejših območij v Sloveniji (Skupnost naravnih parkov Slovenije, 2016).

SEKTOR/RESOR je del oziroma delovno področje (SSKJ, 2016).

PROSTORSKO NAČRTOVANJE je veda, ki se ukvarja z načrtovanjem rabe prostora in razporeditvijo dejavnosti v prostoru, torej z usmerjanjem prostorskega razvoja (IPOP, 2016).

1 UVODNI DEL

1.1 UVOD

Prostor je po 3. členu Zakona o prostorskem načrtovanju opredeljen kot preplet fizičnih struktur na zemeljskem površju in pod njim, do koder sežejo neposredni vplivi človekovih dejavnosti (ZPNačrt, 2007). Vsaka dejavnost, kot so kmetijstvo, gozdarstvo, infrastruktura, urejanje voda, varstvo narave in kulturne dediščine, za svoj obstoj in uspešno delovanje potrebuje izpolnitev določenih prostorskih pogojev. Z razporeditvijo dejavnosti v prostoru in z načrtovanjem rabe pa se ukvarja prostorsko načrtovanje.

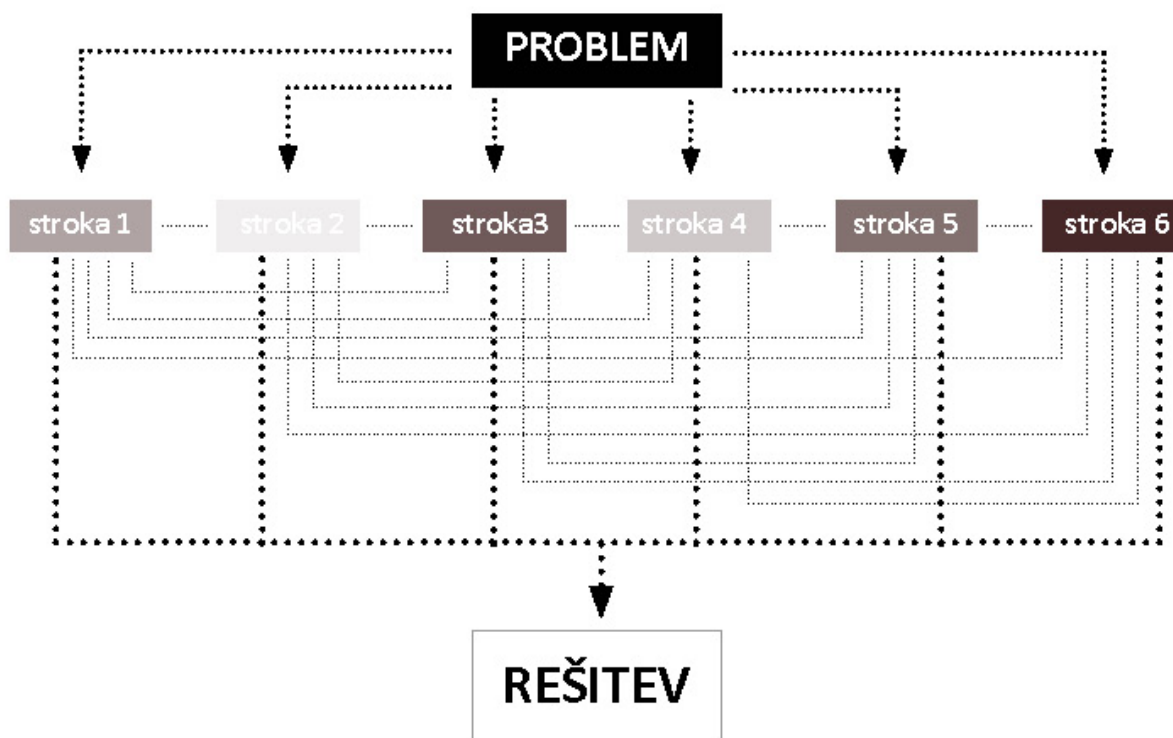
Zakaj načrtujemo? Načrtovanje in gradnja potekata z namenom razvoja prostora. Želimo doseči prostorski, družbeni in ekonomski razvoj. Načrtujemo za ljudi oziroma za lažje življenje ljudi, ob tem pa moramo biti previdni in načrtovati v skladu z naravo. Kaj to pomeni? To pomeni, da moramo dobro poznati prostor in meje, do katerih lahko gremo z načrtovanjem in poseganjem vanjo.

Poznati prostor ne pomeni le vedeti, kaj v prostoru je in razmišljati kaj bo, ampak tudi, kako deluje. Temeljito preučevanje in poznavanje ključnih problemov umeščanja prostorskih ureditev državnega pomena v prostor je nujna podlaga za učinkovito načrtovanje in gradnjo tako z vidika vplivov na prostorski in družbeni razvoj kakor tudi z vidika ekonomskega učinka javnega projekta (Metodologija vrednotenja ..., 2011).

Prihodnost prostora je tudi odvisna od vizije prostorskega načrtovalca. »On namreč vidi mimo in preko sektorjev tiste potenciale prostora, ki bi z novo kompozicijo postali bogatejši, pestrejši, bolj kulturni in trajnostni.« (Pogačnik, 2013: 12) Zaradi kompleksnosti prostora in dejavnosti, ki se odvijajo v njem, mora biti dodajanje nove rabe dobro premišljeno. To pomeni, da umeščanje novih rab in dejavnosti na okoliške dejavnosti deluje tako, da le-te ostanejo nespremenjene ali pa jih nova raba obogati. Če predvidena nova raba zavira razvoj obstoječih, ni umeščena pravilno.

Prostorsko načrtovanje je multidisciplinarna dejavnost, v okviru katere prihaja do sodelovanja različnih strok – sektorjev, ki zastopajo posamezne dejavnosti. Sektorji, resorji oziroma državni NUP v postopku priprave načrta, so ministrstva, ki sodelujejo v postopku priprave načrta s smernicami, podatki, strokovnimi podlagami, z usmeritvami in podatki iz lastnih strateških načrtov ter z mnenji in morebitnimi pogoji za podrobnejše načrtovanje ali s projektnimi pogoji (Zakon o umeščanju ..., 2010).

Sodelovati (SSKJ, 2016) pomeni biti dejavno povezan zaradi skupne dejavnosti. Sodelovanje in komuniciranje med strokami je izrednega pomena, saj je na tak način možno priti do skupne rešitve. Končna rešitev je vedno ena, vendar se zgodi tudi, da je v začetku sodelovanja, ki preraste v usklajevanje, ponujenih več možnih rešitev, t. i. variantnih rešitev ali variant.



Slika 1: Shema sodelovanja posameznih strok

Po 17. členu ZUPUDPP (Zakon o umeščanju, 2010) je potrebno za posamezen projekt pripraviti predloge izvedljivih variant. Vsak sektor, ki je vključen v projekt, je dolžan v predpisanem roku podati stališče do obravnavanega projekta. Posamezen sektor zavezujejo predpisane smernice in zakoni, ki jih mora upoštevati. Predlog najustreznejše variante se oblikuje na podlagi vrednotenja in medsebojne primerjave variant v procesu priprave ŠV z upoštevanjem prostorskega, okoljskega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter sprejemljivosti v lokalnem okolju (Metodologija vrednotenja ..., 2011).

Pravilna odločitev o najustreznejši varianti je ključnega pomena za kakovostno in učinkovito vodenje nadaljnjega postopka priprave DPN (Metodologija vrednotenja ..., 2011).

1.2 OPREDELITEV PROBLEMA

Medsektorskega usklajevanja v prostorskem načrtovanju praviloma ni, če pa je, je počasno in neorganizirano. Kljub temu, da so po zakonu predpisane delovne skupine oziroma prostorske konference, kjer bi koordinator in NUP prišli do kompromisov in rešitev, se to v veliko primerih ne zgodi. Ključen vzrok je prenormiranost sektorskih prostorskih zahtev, ki onemogočajo optimizacije v prostoru (Marušič, 2006).

Posamezna ministrstva oziroma NUP se zavzemajo za izpolnitev smernic, ki so pomembne za posamezen sektor. Te smernice so postavljene z vidika varovanja vrednot, ki so v interesu posameznih sektorjev. Po zakonu usklajevanje oziroma komunikacija poteka v obliki podajanja mnenj in smernic, ki jih koordinator in pobudnik uskladi. Usklajevanje med NUP lahko poteka takrat, ko so znani vsi deležniki (sektorji) in njihovi interesi.

V primeru, da pobudnik in koordinator ne moreta uskladiti mnenj in posledično poiskati najustreznejše variante, po zakonu (Zakon o umeščanju ..., 2010) skličeta predpisano prostorsko konferenco. Prostorska konferenca je delovna skupina koordinatorja in NUP. Na teh delovnih skupinah bi morale priti do usklajevanj in do skupnih rešitev. Za konstruktivno usklajevanje morajo biti opredeljeni skupni cilji, narejena načrtovalska analiza in vrednotenje prostora. Dobro je, da tudi sami sektorji razmišljajo o alternativah. Najpomembnejše pri usklajevanju je vzpostavljena dvosmerna komunikacija, kar pomeni neposreden pogovor o problemu. Tu ima ključen pomen, po mojem mnenju, neposreden pogovor med predstavniki posameznih ministrstev, saj ti izrazijo svoja stališča do prostorskega načrta.

Na tem mestu pogosto nastane problem, saj vsako ministrstvo oziroma vsak sektor zagovarja svoje zahteve in od njih ne odstopa. Morda so zahteve postavljene previsoko in bi jih lahko spustili ter s tem dosegli boljšo in bolj optimalno rešitev. V skrajnem primeru bi rešitev morda iskali zunaj predlaganih variant, in sicer v smislu sprememb ostalih dejavnikov, ki vplivajo na izboljšanje obstoječega stanja.

Je možno najti rešitev, ki bi bila zadovoljiva za vse? So posamezni sektorji pripravljeni iti v kompromis za skupno dobro? Kaj storiti v nasprotnem primeru? Poiskati alternativno rešitev zunaj podanih alternativ ali opustiti projekt?

1.3 NAMEN IN CILJ NALOGE

V magistrski nalogi želim raziskati oziroma ugotoviti, kako poteka usklajevanje sektorjev v postopku sprejemanja DPN-jev. Zanimalo me bo, kdo pri usklajevanju sodeluje ter kje, kdaj in zakaj pride do neskladij. Poskušala bom ugotoviti, če obstaja način, da bi usklajevanja potekala bolj gladko oziroma kako bi prej prišli do rešitve.

Prvi del bo namenjen predstavitvi veljavne zakonodaje s področja prostorskega načrtovanja. Poleg tega bom podrobno opisala celoten postopek sprejemanja DPN-jev s poudarkom na ŠV ter usklajevanju sektorjev v okviru variant.

V drugem delu bom predstavila primer obvoznice Škofljica: kako je potekal postopek sprejemanja DPN-ja ter v kateri fazi se je postopek ustavil. Podrobneje bom pogledala, kako je potekalo usklajevanje sektorjev ter kakšna je bila povezava med sektorji in občino. Opisala bom ŠV, ki je bila narejena. Koliko variant je bilo ponujenih, katere so prišle v ožji izbor in zakaj. Ugotavljal bom, zakaj je bil postopek iskanja sprejemljive variante neuspešen in ali so izrabili vsa možna sredstva, da bi prišli do ustrezne rešitve in s tem izbrali izvedljivo varianto. Poleg tega me bo zanimalo tudi, ali je možno najti še kakšno alternativno rešitev oziroma ali je možno izbrano končno varianto izpeljati s pomočjo omilitvenih ukrepov.

Zadnji - raziskovalni del pa bo namenjen sintezi intervjujev. Z izbranimi NUP in CIL sem opravila intervjuje na temo usklajevanj za obvoznico Škofljica. Poskušala bom združiti in predstaviti posamezne poglede na usklajevanje med postopkom sprejemanja DPN za obvoznico Škofljica.

1.1 METODA DELA

Magistrska naloga sestoji iz treh delov, in sicer iz teoretičnega, analitičnega in načrtovalskega.

V okviru teoretičnega dela bom predstavila zakone s področja prostorskega načrtovanja, in sicer: ZUrep iz leta 2003, ZPNačrt iz leta 2007 in Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor iz leta 2010 (Zakon o umeščanju ..., 2010). Naredila bom primerjavo zakonov z vidika določil o medsektorskem usklajevanju. Natančno bom opisala ŠV in potek sprejemanja DPN-jev (Zakon o umeščanju ..., 2010).

Sledila bo podrobna analiza poteka sprejemanja državnega prostorskega načrta za obvoznico Škofljica. Na spletnih straneh Ministrstva za infrastrukturo in prostor ter na oddelku za urbanizem občine Škofljica bom pridobila podatke o samem procesu načrta.

Poudarila bom, do kje je bil postopek izpeljan. Za traso obvoznice je bila izvedena ŠV, ki jo bom podrobno opisala.

V zadnjem, načrtovalskem delu, bom uporabila metodo intervjuja, in sicer bom vsem NUP poslala enake vprašalnike na temo medsektorskega usklajevanja v okviru sprejemanja DPN za obvoznico Škofljica. Zanimalo me bo mnenje posameznega nosilca glede obvoznice oziroma izvedljivosti obvoznice po Barju. Bi bila morda z dodatnimi omilitvenimi ukrepi izvedba obvoznice možna? Rezultate intervjujev bom primerjala in opisala. Glede na pridobljena mnenja bom opisala tudi omilitvene ukrepe na predvideni trasi.

2 VSEBINSKA IZHODIŠČA

2.1 ZAKONSKA IZHODIŠČA

Slovenska zakonodaja je v svoji zgodovini zamenjala in dopnila že kar nekaj zakonov, ki se navezujejo na prostor. V nadaljevanju bom na kratko predstavila tri zakone s področja prostora iz obdobja samostojne države.

2.1.1 Zakon o urejanju prostora (2002)

ZUreP-1 je urejal prostorsko načrtovanje in uveljavljanje prostorskih ukrepov za izvajanje načrtovanih prostorskih ureditev, zagotavljal je opremljanje zemljišč za gradnjo ter vodenje sistema zbirk prostorskih podatkov.

Namen zakona oziroma urejanja prostora je bil omogočanje skladnega prostorskega razvoja z usklajevanjem gospodarskih, družbenih in okoljskih vidikov razvoja. Usmerjanje razvojnih procesov in z njimi povezanih prostorskih ureditev je moralo izhajati iz uravnoteženih razvojnih potreb in interesov. Zakona ne bom posebej predstavljala, ampak ga bom uporabila kasneje v primerjavi med zakoni.

ZUreP-1 sta nadomestila zakona, ki sta v veljavo stopila kasneje. To sta ZPNačrt (2007) in ZUPUDPP (2010).

2.1.2 Zakon o prostorskem načrtovanju (2007)

Ta zakon ureja prostorsko načrtovanje kot del urejanja prostora tako, da določa vrste prostorskih aktov, njihovo vsebino in medsebojna razmerja ter postopke za njihovo pripravo in sprejem. Je nadgradnja prejšnjega ZUrep-1 iz leta 2003, ki je prav tako razčlenil in opisal državne in občinske prostorske akte.

Cilj prostorskega načrtovanja je 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.

Posamezni sektorji oziroma NUP, ki sodelujejo pri sprejemanju posameznih državnih ali občinskih aktov, se morajo odločati na podlagi svojih razvojnih politik, strategij in programov na eni strani ter na drugi strani skladno s področnimi zakoni.

Državni NUP, ki so vpisani v seznam državnih NUP v skladu z 11.a členom zakona, sodelujejo pri pripravi prostorskih aktov tako, da poleg gradiv izdajajo tudi smernice in mnenja k medobčinskim in občinskim prostorskim aktom.

Prostorske ureditve se načrtujejo s prostorskimi akti. S prostorskimi akti se določajo usmeritve v zvezi s posegi v prostor, vrste možnih posegov v prostor ter pogoji in merila za njihovo izvedbo. Prostorski akti so državni, občinski in medobčinski. Državna prostorska akta sta državni strateški prostorski načrt (DSPN) in DPN. Občinska prostorska akta sta OPN ter občinski podrobni prostorski načrt (OPPN). Občina lahko sprejme strateški del občinskega prostorskega načrta kot občinski strateški prostorski načrt (OSPN), ki je v tem primeru samostojen občinski prostorski akt. Medobčinski prostorski akt je regionalni prostorski načrt.

Za prostorske akte po tem zakonu, razen za državni strateški prostorski načrt, se izvede postopek CPVO, skladno z določbami tega zakona in določbami zakona, ki ureja varstvo okolja, pri čemer revizija OP ni potrebna.

Ta zakon ne omenja medsektorskega usklajevanja v smislu, da bi se predstavniki posameznih sektorjev neposredno, iz oči v oči, usklajevali o določenem problemu. V okviru sprejemanja osnutka občinskega prostorskega načrta je predvideno usklajevanje med občino in NUP v primeru, da občina po prejetih mnenjih ne more pripraviti osnutka prostorskega načrta.

2.1.3 Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (2010)

Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (2010) ureja vsebino in postopek priprave državnega prostorskega načrta ter določa način, kako se ta postopek vodi skupaj s postopkom CPVO in postopkom presoje vplivov na okolje v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo okolja, ter postopkom presoje sprejemljivosti v skladu s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave.

Zakon pravi, da so **prostorske ureditve državnega pomena** tiste prostorske ureditve, ki so zaradi svojih gospodarskih, socialnih, kulturnih in varstvenih značilnosti, ob upoštevanju ciljev prostorskega načrtovanja, pomembne za prostorski razvoj Republike Slovenije. Prostorske ureditve državnega pomena načrtuje država.

Področja, znotraj katerih najdemo prostorske ureditve, so: cestna infrastruktura, železniška infrastruktura, infrastruktura zračnega prometa, infrastruktura pomorskega in rečnega prometa, mejni prehodi, prometni terminali, energetska infrastruktura za oskrbo

z električno energijo, energetska infrastruktura za oskrbo z zemeljskim plinom in nafto, jedrski objekti, rudarstvo, javno komunikacijsko omrežje in komunikacijsko omrežje državnih organov, varstvo okolja, meteorologija, vodna infrastruktura, obramba države in varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Prostorske ureditve državnega pomena se načrtujejo z DPN-jem, ki je podlaga za izdajo dovoljenja za umestitev v prostor, za pripravo projektov za pridobitev gradbenega dovoljenja v skladu s predpisi, ki urejajo graditev objektov, in za pripravo rudarskih projektov, namenjenih raziskovanju in izkoriščanju mineralnih surovin, v skladu s predpisi, ki urejajo rudarstvo.

4. člen zakona obravnava celovito presojo vplivov in presojo vplivov DPN-ja na okolje. Če je v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo okolja in ohranjanja narave, treba za načrtovane prostorske ureditve izvesti postopek CPVO, presoje sprejemljivosti DPN-ja oziroma presoje vplivov na okolje (PVO), se ti postopki izvedejo skupaj s postopkom priprave DPN-ja, v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo okolja, v primeru presoje sprejemljivosti načrta pa v skladu s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave.

Že prejšnji ZPNačrt (2007) je imel v okviru vsebine in oblike DPN -ja opisane prostorske izvedbene pogoje (PIP-i). Zelo so pomembni zato, ker za vsako prostorsko ureditev določajo pogoje, pod katerimi je poseg možno umestiti v prostor.

Pri postopku priprave DPN-ja sodelujejo pobudnik, koordinator, investitor, načrtovalec, NUP, občina in projektant.

- Pobudnik priprave DPN-ja je ministrstvo, v čigar delovno področje spada prostorska ureditev, za načrtovanje katere daje pobudo.
- Koordinator priprave DPN-ja je ministrstvo, pristojno za prostor. Koordinator vodi in koordinira pripravo načrta.
- Investitor po tem zakonu je oseba, ki naroči izdelavo DPN-ja oziroma, ki izvede z njim načrtovane prostorske ureditve.
- izdelovalec DPN-ja je prostorski načrtovalec, ki v skladu s predpisi, ki urejajo urejanje prostora izdela načrt v vseh njegovih fazah priprave.

13. člen zakona obravnava državne NUP. Državni NUP v postopku priprave DPN-ja so ministrstva, javni zavodi, agencije ... Državni NUP sodelujejo v postopku priprave DPN-ja s splošnimi in posebnimi smernicami, podatki in strokovnimi podlagami s svojega delovnega področja, ki jih zagotavljajo tudi v aktivni digitalni obliki, če s tako obliko razpolagajo, z usmeritvami in podatki iz lastnih strateških načrtov ter z mnenji in morebitnimi pogoji za podrobnejše načrtovanje ali projektnimi pogoji. Državni NUP

morajo v postopku priprave DPN-ja aktivno sodelovati v vseh fazah postopka. Na predlog koordinatorskega morajo pripraviti stališča in predloge glede možnih rešitev načrtovanih ureditev s svojega delovnega področja. Državni NUP so skupaj s pobudnikom, koordinatorskim in investitorjem soodgovorni za pripravo DPN-ja.

Državni NUP so varstveni in drugi NUP ter NUP, ki v postopku priprave DPN-ja sodelujejo le, če DPN posega v njihovo področje dela.

Lokalni NUP v postopku priprave DPN-ja je občina, katere območje oziroma del območja je zajeto v območju DPN-ja.

15. člen je zelo pomemben z vidika medsektorskega usklajevanja, saj govori o prostorski konferenci. Pojem prostorska konferenca je bil omenjen že v ZUreP-1, 2003, vendar govorimo le o omembi pojma. ZUPUDPP pojem razčleni in opredeli.

Prostorska konferenca je stalna delovna skupina koordinatorskega in državnih NUP, ki sta zastopana s članom. Člani so generalni direktorji oziroma generalne direktorice v ministrstvih, ki opravljajo naloge državnih NUP. Le-ti z rednim medsebojnim usklajevanjem in dogovarjanjem določajo aktivnosti, potrebne za učinkovito pripravo DPN-jev ter usklajujejo različne javne interese, vezane na postopek njihove priprave. Poleg predstavnikov koordinatorskega in NUP je stalni član prostorske konference tudi imenovani predstavnik organa, pristojnega za geodetske zadeve, z namenom preverjanja razpoložljivosti in ustreznosti geodetskih podlag za območje, za katero je dana pobuda, ter imenovani predstavnik ministrstva, pristojnega za varstvo okolja, ki odloča v postopku CPVO in presoje vplivov na okolje. Člana prostorske konference sta tudi vsakokratni pobudnik in investitor.

Prostorska konferenca obravnava vsak DPN po pridobitvi smernic NUP, lahko pa tudi v drugih primerih, če koordinatorski oceni, da je to potrebno. Predstavnik koordinatorskega sklicuje, vodi prostorsko konferenco in nanjo uvršča obravnavo DPN-jev. Prostorska konferenca deluje na rednih mesečnih sejah, koordinatorski pa lahko skliče tudi izredno sejo, če to terjajo okoliščine priprave DPN-ja. Člani prostorske konference si morajo prizadevati za takšne rešitve in pogoje, ki ob upoštevanju temeljnih načel prostorskega načrtovanja in zagotavljanju ter varovanju javnih interesov, ki jih zastopajo, omogočajo načrtovanje in izvedbo predvidenih prostorskih ureditev.

Postopek priprave DPN-ja je ključni del tega zakona, zato bo opisan v samostojnem poglavju.

V preglednici je narejena primerjava vseh treh zakonov, ki so pomembni za področje

prostorskega načrtovanja in načrtovanja prostorskih ureditev državnega pomena (ZUreP-1 iz leta 2003, ZPNačrt iz leta 2007 in ZUPUDPP iz leta 2010). Primerjani so z vidika značilnosti v postopkih priprave načrtov ter z vidika usklajevanja sektorjev.

Preglednica 1. Primerjava vseh treh zakonov (Zakon o urejanju ..., 2002; Zakon o prostorskem ..., 2007; Zakon o umeščanju ..., 2010)

parametri	ZUreP-1, 2003	ZPNačrt, 2007	ZUPUDPP, 2010
medsektorsko usklajevanje	- usklajevanje na prostorski konferenci, - ustrezno usklajevanje gospodarskih, družbenih in okoljskih vidikov, - sodelovanje resornih ministrstev z ministrstvom, pristojnim za prostor	- ministrstvo preuči predloge, pripombe ministrstev in občin ter do njih zavzame stališče, ki ga posreduje ministrstvu in občinam, - državni in občinski organi so dolžni med seboj izmenjevati podatke s svojega področja in jih posredovati tudi ministrstvu	- usklajevanje na prostorski konferenci: vse od začetka vzpostavljena skupina udeležencev (državni in lokalni NUP, pobudnik, koordinator, investitor, izdelovalec), ki usklajuje svoja mnenja, - upoštevanje mnenj, predlogov, smernic - mesečna srečanja oziroma po potrebi
usklajevanje sektorjev in občine		- NUP predložijo občini svoje razvojne potrebe, strokovne podlage, usmeritve, priporočila, smernice in mnenja	- občina predloži smernice in podatke iz njene pristojnosti, - sodelovanje predstavnikov lokalne skupnosti na prostorski konferenci
sodelovanje javnosti v postopkih	- vsakdo ima pravico biti obveščen o postopkih v skladu z zakonom, - vsakdo ima pravico sodelovanja s pobudami in mnenji, - vpogled v prostorske akte	- omogočeni interesi posameznikov in skupin prebivalstva in udeležba vseh zainteresiranih oseb, - vsakdo ima pravico biti obveščen ter pravico sodelovati s pobudami in mnenji, - vpogled v prostorske akte, - PISO-metode in postopki za podporo usklajevanju, sodelovanju in vključevanju javnosti v postopke	- po objavi pobude možnost oddaje predlogov, priporočil, usmeritev in mnenj k pobudi, - seznanitev javnosti s študijo variant in z osnutkom načrta (javna razgrnitev) – možnost podajanja pripomb in predlogov

Se nadaljuje

Nadaljevanje preglednice 1

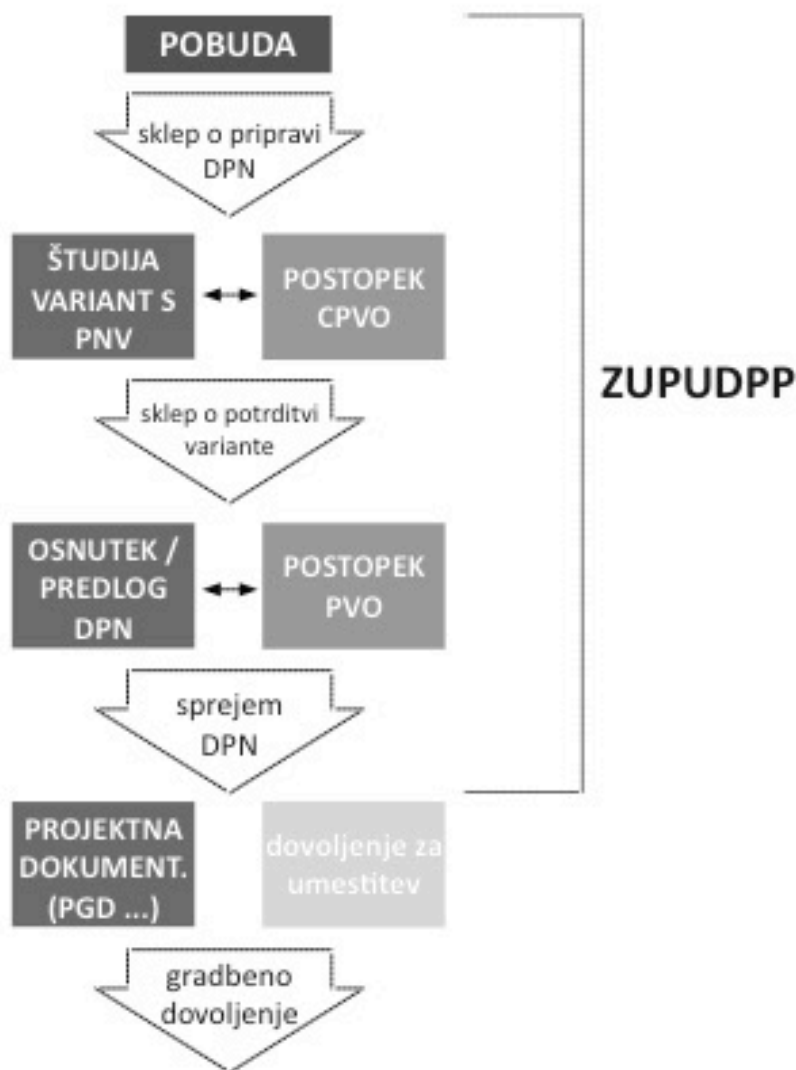
parametri	ZUreP-1, 2003	ZPNačrt, 2007	ZUPUDPP, 2010
usklajevanje Ministrstva, pristojnega za prostor in občine	- pri zadevah urejanja prostora so morale sodelovati skupaj država in lokalne skupnosti		- Ministrstvo, pristojno za prostor, in občina se lahko dogovorita, da občina načrtuje in sprejme prostorski akt za določeno prostorsko ureditev, ki je skupnega državnega in lokalnega pomena, če je glede na povezanost prostorske ureditve državnega pomena s prostorsko ureditvijo lokalnega pomena to primerneje
izdelava variantnih rešitev/variant	- strokovne rešitve za prostorske ureditve se lahko pridobijo z izdelavo več variantnih rešitev, - variantne rešitve morajo biti presoјane iz funkcionalnega, varstvenega in ekonomskega vidika ter z vidika njegove sprejemljivosti v lokalnem okolju	- za posamezne prostorske ureditve se lahko pripravi variante restive, - ovrednoti in medsebojno primerja se jih s prostorskega, okoljskega, funkcionalnega in ekonomskega vidika.	- izdelati se morajo predlogi izvedljivih variant prostorskih ureditev, - možna pridobitev variant tudi z javnim natečajem, - vrednotenje in primerjava s prostorskega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju

2.2 DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT

Pri postopku priprave DPN-jev sodelujejo pobudnik, koordinator, investitor, načrtovalec, NUP, občina, projektant. Svoja mnenja in predloge koordinator in NUP usklajujejo v okviru prostorske konference, ki je stalna delovna skupina.

POSTOPEK PRIPRAVE NAČRTA (Zakon o umeščanju ..., 2010)

Postopek priprave DPN po Zakonu o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (2010) je shematično predstavljen v nadaljevanju (povzeto po Ilich Štefanec, 2014).



Slika 2: Splošna shema postopka priprave DPN po ZUPUDPP

Postopek priprave DPN-ja se začne tako, da pobudnik poda pobudo, o vsebini katere se predhodno uskladi s koordinatorskim. Eden izmed pomembnih aspektov, ki jih mora pobuda vsebovati, so predlogi izvedljivih variant za predlagane prostorske ureditve. Ko je pobuda usklajena, jo koordinatorski pošlje občinam, na katere se nanaša pobuda, in vsem NUP, da nanjo podajo smernice. Na tej točki ministrstvo presodi, če je za obravnavano ureditev potrebno izvesti CPVO.

Po prejemu pobude morajo državni NUP v 30. dneh od prejema pobude koordinatorski podati smernice za načrtovanje prostorskih ureditev oziroma območja le-teh iz njihove pristojnosti ali koordinatorski sporočiti, da načrtovane prostorske ureditve ne posegajo v

njihovo delovno področje in zato njihovo nadaljnje sodelovanje v postopku ni potrebno. Podati morajo tudi vse podatke, strokovne podlage in konkretne usmeritve za nadaljnje učinkovito načrtovanje prostorskih ureditev.

Rok za oddajo smernic, mnenj ali pobud oziroma za odgovor nanje je 30 dni. Tak rok se pojavlja skozi celoten postopek in v primerih, ko odgovora ni v roku, se šteje, da ga naslovnik nima in ga v nadaljnjem postopku ni potrebno upoštevati. Tudi občina je dolžna podati smernice in podatke iz njene pristojnosti, ki so pomembni za pripravo DPN-ja.

Ministrstvo, pristojno za celovito presojo vplivov na okolje, prav tako v roku 30 dni odloči, ali je za DPN treba izvesti celovito presojo vplivov njegove izvedbe na okolje.

Javnost ima možnost v roku 30 dni od objave pobude na spletnih straneh koordinatorja nanjo dati predloge, priporočila in usmeritve.

Po prejemu smernic, podatkov, strokovnih podlag in predlogov javnosti, jih koordinator in pobudnik skupaj z investitorjem in izdelovalcem analizirata. V analizi se med drugim ugotovi, katere podatke je še potrebno pridobiti in ali obstajajo v območju predvidene prostorske ureditve nasprotujoči si javni interesi (za oziroma proti neki prostorski ureditvi). Na podlagi analize koordinator pripravi osnutek sklepa o pripravi DPN-ja, ki ga skupaj z analizo pošlje članom prostorske konference pred izvedbo njene seje.

Na prostorski konferenci potekata usklajevanje in dogovarjanje članov o aktivnostih, potrebnih za pridobitev vseh podatkov in strokovnih podlag, ki so bile omenjene v smernicah, kot manjkajoče oziroma so bile zahtevane za nadaljnje načrtovanje prostorskih ureditev. S tem povezane naloge, roki zanje in njihovo financiranje, se določijo s sklepom o pripravi DPN-ja.

Sklep o pripravi DPN-ja pripravi koordinator in ga uskladi s pobudnikom. Sklep o pripravi DPN-ja načrtovane prostorske ureditve mora vsebovati vsaj cilje, opis, določitev okvirnega območja in občin, navedbo pobudnika in investitorja, navedbo državnih in lokalnih NUP, navedbo odločitve o obveznosti izvedbe CPVO in presoje sprejemljivosti DPN-ja, obveznosti pobudnika, koordinatorja in investitorja v zvezi s pripravo DPN-ja in njenim financiranjem, obveznosti NUP v zvezi s pridobivanjem podatkov in strokovnih podlag, seznam strokovnih podlag glede na fazo, v kateri se le-te pripravijo in način pridobitve strokovnih rešitev.

Sklep sprejme vlada in ga pošlje koordinatorju, pobudniku, investitorju in vsem NUP. Skupaj s sklepom o pripravi DPN-ja vlada imenuje tudi delovno skupino za pripravo DPN-ja v sestavi predstavnikov pobudnika, koordinatorja in investitorja.

Naslednji korak v načrtovanju prostorske ureditve je načrtovanje in ŠV. Postopku bom posvetila posebno poglavje, saj je z vidika magistrske naloge zelo pomembno.

Ko je študija končana in je varianta izbrana ter potrjena, sledi podrobnejše načrtovanje. Pripravijo se podrobne tehnične rešitve in umestitev v prostor. Na podlagi tega izdelovalec izdelava osnutek DPN-ja. Če je potrebno, se za osnutek DPN-ja pridobi potrebne dokumente za pridobitev okoljskega soglasja.

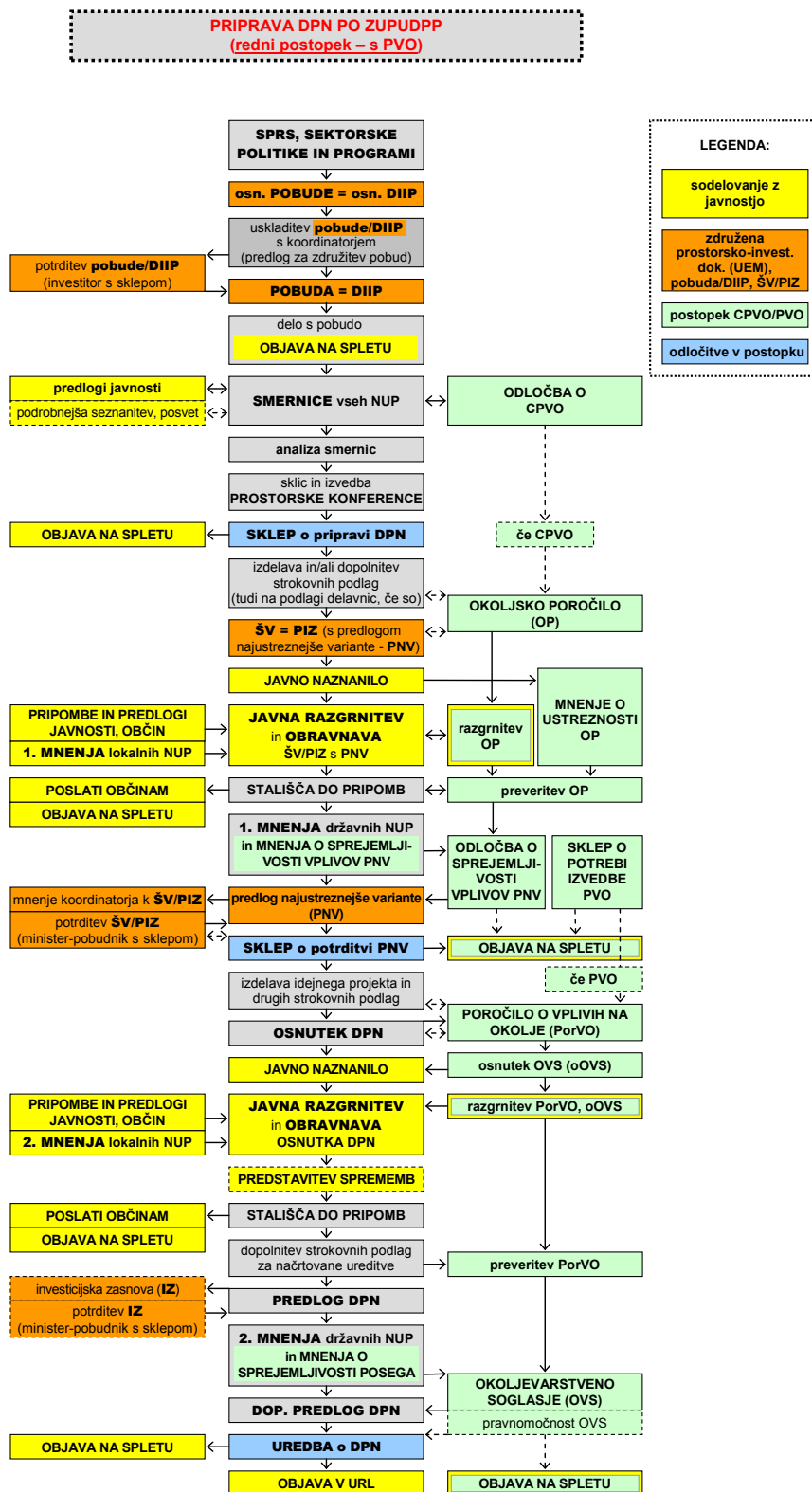
Sledi javna razgrnitev osnutka DPN-ja in osnutka odločitve o okoljevarstvenem soglasju, če je to za projekt zahtevano, in sicer na območju občin, ki jih zajema območje osnutka DPN-ja. Javnost ima pravico podati pripombe in predloge na videno in slišano. Do pripomb in predlogov zavzamejo stališča koordinator, pobudnik, investitor in izdelovalec.

Prav tako morajo v času javne razgrnitve občine podati svoje mnenje o upoštevanju smernic z vidika izvajanja njenih lokalnih javnih služb ter druge pripombe in predloge na predstavljeno gradivo. Podajo tudi projektne pogoje za pripravo projektne dokumentacije. Prav tako koordinator, pobudnik, investitor in izdelovalec preučijo pripombe in predloge občin ter do njih zavzamejo stališče.

Na podlagi stališč do pripomb in predlogov javnosti ter občin izdelovalec izdelava predlog DPN-ja ter pojasni, kako so bile pri njegovi pripravi upoštevane smernice NUP ter morebitni pogoji za podrobnejše načrtovanje predloga najustreznejše variante ali rešitve. Koordinator pošlje predlog DPN-ja državnim NUP, da nanj dajo drugo mnenje. Poleg mnenja podajo tudi projektne pogoje za pripravo projektne dokumentacije v skladu s predpisi, ki urejajo gradnjo objektov.

V primeru, da se izvaja tudi postopek presoje vplivov na okolje, se varstveni NUP opredelijo o sprejemljivosti posega. To mnenje nosilec je poslano tudi ministrstvu, pristojnemu za presojo vplivov na okolje, ki se mora na podlagi vseh mnenj odločiti o okoljevarstvenem soglasju. Veljavnost okoljevarstvenega soglasja, pridobljenega v postopku priprave DPN-ja, je 5 let, z možnostjo podaljšanja za 5 let.

Po pridobitvi drugih mnenj in pravnomočnega okoljevarstvenega soglasja ministrstva, pristojnega za presojo vplivov na okolje, izdanega v postopku presoje vplivov na okolje, koordinator in pobudnik pošljeta predlog DPN-ja v sprejem vladi. Vlada sprejme DPN z uredbo.



Slika 3: Shema postopka priprave DPN po ZUPUDPP - redni postopek s PVO (Priprava DPN ..., 2014)

2.3 NAČRTOVANJE IN ŠTUDIJA VARIANT

Po Zakonu o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (2010) je predpisano, da se prostorske ureditve načrtujejo v variantah, tako glede njihove lokacije, kot glede tehnično-tehnoloških rešitev. Variante se lahko pridobijo tudi z javnim natečajem. Variante se ovrednotijo in primerjajo s prostorskega, okoljskega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter ocenijo z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju v ŠV. V ŠV se ovrednotijo in obravnavajo le tiste variante s pozitivno ocenjenim OP. ŠV poda obrazložen predlog najustreznejše variante s predlogom območja. Po opravljeni ŠV je potrebno ŠV skupaj s predlogom izbrane variante oziroma rešitve predstaviti v okviru javne razgrnitve. V primeru, da je za načrt treba izvesti CPVO, se skupaj s študijo razgrne tudi OP.

Javna razgrnitev se izvede na območju občin, ki jih zajemajo variante ali rešitev, in na sedežu koordinatorskega urada. Javnost ima v času javne razgrnitve pravico dajati pripombe in predloge na ŠV s predlogom najustreznejše variante ali rešitve in na OP. Prav tako tudi občina v času javne razgrnitve poda mnenje o upoštevanju smernic ter druge pripombe in predloge na predstavljeno gradivo.

Koordinator, pobudnik, investitor, načrtovalec, NUP, občina in projektant preučijo pripombe in predloge javnosti oziroma občin ter do njih zavzamejo stališča. Stališča do pripomb in predlogov objavijo, izdelovalec dopolni in zaključi ŠV ter predlog najustreznejše variante ali rešitve in OP, ter pojasni, kako so bile upoštevane smernice NUP. V tej fazi je predlog variante izbran, sedaj so na vrsti NUP, ki od koordinatorskega urada dobijo ŠV s predlogom najustreznejše. NUP se opredelijo do upoštevanja njihovih smernic ter podajo podrobnejše pogoje za načrtovanje predloga najustreznejše variante ali rešitve.

Po pridobitvi prvih mnenj koordinator in pobudnik uskladi oziroma dopolni predlog najustreznejše variante ali rešitve in jo skupaj z dokončno pozitivno odločbo ministrstva, pristojnega za CPVO, pošlje v potrditev vladi. V primeru, da ne bi bilo mogoče poslati usklajenega predloga najustreznejše variante, lahko koordinator skliče prostorsko konferenco z namenom uskladitve predloga. Vlada s sklepom potrdi predlog najustreznejše variante ali rešitve.

Po sprejemu sklepa o potrditvi variante ali rešitve investitor poskrbi za izdelavo strokovnih podlag za podrobnejše načrtovanje ter izdelavo geodetskega načrta in načrta parcel, lahko pa prične tudi s postopki za ureditev mej. V ta namen lahko dostopa na zemljišča v območju potrjene variante ter izvaja meritve in raziskave terena oziroma z njimi povezana dela.

3 DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT OBVOZNICE ŠKOFLJICA

Pri svojih 25. letih se že več kot polovico svojega življenja, vsak dan, od osnovne šole dalje, vozim v Ljubljano po Kočevski cesti. Ljudje so se v tem času začeli množično preseljevati na obrobje Ljubljane, poleg tega pa je veliko ljudi iz območja Kočevja izgubilo službo in se na delo vozijo v Ljubljano. To cesto uporabljajo občani različnih občin: Bloke, Ig, Grosuplje, Dobrepolje, Kočevje, Kostel, Loški potok, Osilnica, Ribnica, Sodražica, Škofljica in Velike Lašče. Promet se je v tem času zelo povečal. Prav tako se je povečala gneča v času jutranje in popoldanske prometne konice na območju Škofljice in Lavrice.

Ideja o obvoznici mimo Škofljice se je pojavila že pred več kot deset leti. Osnovni cilj načrtovalne obvoznice je izboljšanje in ureditev prometnih razmer na današnji glavni cesti G2-106, ki jo na obravnavanem območju sestavljajo odseki 0215 Ljubljana (Rudnik)-Škofljica, odsek 0260 Škofljica in del odseka 0261 Škofljica-Rašica (Program priprave ..., 2005).

Zaradi povečane mobilnosti prebivalstva in s tem povečanega prometa, novih poselitev in urbanizacije območja občine Škofljica, se prometne razmere iz leta v leto slabšajo, saj cesta G2-106 poteka skozi poseljeni območji Lavrice in Škofljice. Urbani razvoj se je v celoti vezal na Dolenjsko cesto, ob njej se je razvila poselitev s številnimi cestnimi priključki in križišči, dodatni problem predstavlja tudi nivojsko križanje ceste z železniško progo Ljubljana - Metlika na Škofljici. Prometni zastoji zaradi preobremenjenosti Dolenjske ceste se občasno pojavljajo tudi na območju avtocestnega priključka Dolenjske ceste. Obvoznica bi izboljšala tudi prometne povezave med širšim območjem Ljubljane in območji v smeri Velikih Lašč, Ribnice, Kočevja in v smeri proti sosednji Hrvaški (Program priprave ..., 2005).

3.1 OPIS POSTOPKA DPN ŠKOFLJICA

Spodnja shema prikazuje postopek priprave DPN za obvoznico Škofljica. Datumsko je opredeljena glede na potek postopka sprejemanja DPN za obvoznico Škofljica. Iz nje je razvidno, kdaj se je postopek začel, po katerih zakonih je potekal in kdaj je bilo zadnje kaj storjenega v zvezi s tem projektom.

```

graph TD
    A[POBUZA ZA PRIPRAVO  
DRŽAVNEGA LOKACIJSKEGA NAČRTA  
(minister za promet; 6. 1. 2005)] --> B[PROUČITEV POBUDE, PRIPRAVA PREDLOGA PROGRAMA PRIPRAVE]
    B --> C[DOPOLNITEV IN SPREJEM PROGRAMA PRIPRAVE  
(minister za okolje in prostor; Ur. l. RS, št. 74/2005)]
    C --> D[PRIDOBITEV SMERNIC NOSILCEV UREJANJA PROSTORA]
    D --> E[VREDNOTENJE IN PRIMERJAVNA VARIANTNIH REŠITEV  
(IZDELAVA ŠTUDIJE VARIANT IN OKOLJSKEGA POROČILA)  
TER PREDLOG NAJUSTREZNEJŠE VARIANTNE REŠITVE  
(marec 2007)]
    E --> F[prenehanje veljavnosti ZureP-1 in nadaljevanje postopka po ZPNačrt]
    F --> G[DOPOLNITEV ŠTUDIJE VARIANT S PREDLOGOM NAJUSTREZNEJŠE  
VARIANTE IN OKOLJSKEGA POROČILA  
(junij 2008)]
    G --> H[prenehanje veljavnosti ZPNačrt in nadaljevanje postopka po ZUPUDPP  
in ZUPUDPP-A]
    H --> I[DOPOLNITEV ŠTUDIJE VARIANT  
(september 2012)]
    H --> J[IZDELAVA STROKOVNIH  
PODLAG]
    I --> K[PREDLOG  
NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE]
    J --> L[DOPOLNITEV  
OKOLJSKEGA POROČILA  
(OP)]
    K --> M[PRIDOBITEV  
1. MNENJ  
OBČIN]
    K --> N[JAVNA RAZGRNITEV IN  
OBRAVNAVE ŠTUDIJE VARIANT  
IN OKOLJSKEGA POROČILA  
(od 26. 10. 2012 do 9. 12. 2012)]
    K --> O[PRIDOBITEV  
MNENJA O  
USTREZNOSTI  
OP]
    L --> O
    M --> P[STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV JAVNOSTI IN 1. MNENJ OBČIN]
    N --> P
    O --> P
    P --> Q[IZDELAVA USKLAJENEGA PREDLOGA  
NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE]
    P --> R[DOPOLNITEV  
STROKOVNIH PODLAG]
    Q --> S[PRIDOBITEV 1. MNENJ DRŽAVNIH  
NOSILCEV UREJANJA PROSTORA]
    R --> S
    S --> T[SPREJEM SKLEPA O POTRDI TVI VARIANTE  
NA VLADI RS]
    S --> U[PRIDOBITEV ODLOČBE O  
USTREZNOSTI VPLIVOV]
    T --> V[IZDELAVA  
OSNUTKA DPN]
    U --> V
    U --> W[ZVO-1: OBVESTILO O  
POTRDI TVI VARIANTE]
    V --> X[IZDELAVA PODROBNIH  
STROKOVNIH PODLAG]
    V --> Y[IZDELAVA POROČILA O VPLIVIH  
NA OKOLJE (PVO)]
    X --> V
    Y --> Z[PRIDOBITEV OSNUTKA  
OKOLJEVARSTVENEGA  
SOGLASJA (OVS)]
    Z --> V
    Z --> AA[JAVNA RAZGRNITEV IN JAVNE OBRAVNAVE  
OSNUTKA DPN, PVO IN OSNUTKA OVS  
(od ... do ...)]
    V --> AB[PRIDOBITEV  
2. MNENJ  
OBČIN]
    AA --> AC[STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV JAVNOSTI IN 2. MNENJ OBČIN]
    AB --> AC
    AC --> AD[IZDELAVA PREDLOGA DPN]
    AC --> AE[DOPOLNITEV  
STROKOVNIH PODLAG]
    AD --> AF[PRIDOBITEV 2. MNENJ DRŽAVNIH  
NOSILCEV UREJANJA PROSTORA]
    AE --> AF
    AF --> AG[PRIDOBITEV OVS  
(št. ..., z dne ...)]
    AF --> AH[SPREJEM UREDBE O DPN NA VLADI RS IN  
OBJAVA V URADNEM LISTU RS  
(Uradni list RS, št. ..., veljavnost od dne ...)]
    AG --> AH
  
```

The flowchart illustrates the procedure for preparing a spatial plan (ZUP) in the Republic of Slovenia. It begins with a proposal for the preparation of a state spatial plan (ZureP-1) by the Minister of Transport (January 6, 2005). This leads to a study of the proposal and preparation of a preparation program, followed by a supplement and adoption of the preparation program by the Minister of Environment and Spatial Planning (July 74, 2005). The next steps are obtaining guidelines for spatial planning and evaluating and comparing variant solutions (preparation of a study variant and environmental report, and proposal of the most appropriate variant solution, March 2007). The process then moves to the termination of the validity of ZureP-1 and continuation of the procedure according to the ZPNačrt. This is followed by a supplement of the study variant with a proposal of the most appropriate variant and environmental report (June 2008). The procedure then moves to the termination of the validity of ZPNačrt and continuation of the procedure according to the ZUPUDPP and ZUPUDPP-A. This leads to a supplement of the study variant (September 2012) and the preparation of technical bases. The next steps are the proposal of the most appropriate variant and the supplement of the environmental report (OP). This is followed by the adoption of the first opinion of the municipalities, the public review and handling of the study variant and environmental report (October 26, 2012 to December 9, 2012), and the adoption of the opinion on the appropriateness of the OP. The process then moves to the adoption of the decision on the confirmation of the variant by the Government of the Republic of Slovenia and the adoption of the decision on the appropriateness of the impacts. This leads to the preparation of the draft of the spatial plan (DPN) and the preparation of detailed technical bases and the preparation of the report on the impacts on the environment (PVO). The next steps are the adoption of the draft of the spatial plan (DPN) and the adoption of the second opinion of the municipalities, the public review and handling of the draft of the spatial plan (DPN), PVO and draft of the spatial plan (OVS) (from ... to ...), and the adoption of the second opinion of the Government of the Republic of Slovenia (number ..., date ...). The final step is the adoption of the decision on the spatial plan by the Government of the Republic of Slovenia and its publication in the Official Gazette of the Republic of Slovenia (Official Gazette of the Republic of Slovenia, number ..., validity from date ...).

Slika 4: Postopek priprave DPN za obvoznico Škofljica
(Javna razgrnitev ..., 2012)

Najpomembnejši podatki o DPN-ju v pripravi za izgradnjo obvoznice Škofljica (Javna razgrnitev ..., 2012):

- Pobudnik: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za infrastrukturo.
- Koordinator: Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor.
- Investitor: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direkcija RS za ceste.

Postopek sprejemanja DPN za obvoznico Škofljica traja že tako dolgo, da so se medtem zamenjali že trije zakoni, po katerih teče postopek ter struktura samih ministrstev. Postopek se je začel v času veljavnosti Zakona o urejanju prostora, leta 2007 je stopil v veljavo Zakon o prostorskem načrtovanju, ki ga je leta 2010 nasledil Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor .

Postopek priprave DPN za obvoznico Škofljica se je pričel s pobudo. Pobudo je 6. januarja 2005 podal takratni Minister za promet, in sicer za izdelavo DPN (takrat državnega lokacijskega načrta; kratica DLN) obvoznice Škofljica kot preložitve glavne ceste G2-106 (Uradni list RS, št. 74/05). Minister za promet je pobudo dokumentiral s preglednimi situacijami treh variant, ki bi potekale po Ljubljanskem Barju.

Aprila istega leta je bila zaradi morebitnega posega na potencialno posebno ohranitveno območje Ljubljanskega barja izdana zahteva po izvedbi postopka CPVO za izgradnjo obvoznice Škofljica. Ocena CPVO je bila, da bi imel poseg izgradnje obvoznice negativen vpliv na prosto živeče živalske vrste in njihove habitate (metulj okarček) (Mandelj, 2011).

Mesec kasneje, 17. 5. 2005, je bila sklicana 1. prostorska konferenca na MOP, kjer je bil predstavljen osnutek programa priprave DLN za izgradnjo obvoznice Škofljica.

Sledila je proučitev pobude in priprava predloga programa priprave. Program priprave je bil dopolnjen in sprejet s strani tedanjega Ministra za okolje in prostor, 30. junija 2005 (Program priprave ..., 2005).

Januarja 2007 je bila izdelana osnovna ŠV s predlogom najustreznejše variante. Prav tako januarja 2007 je bilo izdelano OP, ki je bilo marca 2007 popravljeno, maja 2008 pa dopolnjeno (varianta OC). ŠV je bila posredovana ministrstvu, s predlagano varianto se ni strinjalo le Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (MKGP) (Mandelj, 2011).

Junija 2008 je bila dopolnjena ŠV z novo traso OC. V ŠV predlagani varianti OC je nasprotovala Občina Škofljica in kasneje tudi Ministrstvo za prostor (Mandelj, 2011).

17. 11. 2010 so se na skupnem sestanku zbrali župani 12 občin (Bloke, Ig, Grosuplje, Dobrepolje, Kočevje, Kostel, Loški Potok, Osilnica, Ribnica, Sodražica, Škofljica in Velike Lašče), ki ležijo ob 3A razvojni osi. Skupaj so sprejeli peticijo za čimprejšnjo izgradnjo obvoznice mimo Škofljice. Peticija je bila poslana pristojnim ministrstvom. V njej so nasprotovali varianti Lisičje in zahtevali umeščanje obvoznice po varianti 1A ali 2A po Barju (Mandelj, 2011).

Leta 2012 se je dopolnila ŠV, prav tako pa je istega leta od 26. 10. do 9. 12. 2012 potekala javna razgrnitev in obravnavna ŠV (Dopolnitev študije ..., 2012) ter OP. OP ni bilo predstavljeno, saj ga je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor zadržalo, da bi opravili revizijo. OP je izdelalo podjetje Geateh d.o.o. Ljubljana. Na Ministrstvu za okolje in prostor so razpisali dva postopka za revizijo, na katerih niso prejeli nobene ponudbe za revizijo OP (Uradno: Nihče ..., 2013). Ministrstvo za kmetijstvo in okolje (prej Ministrstvo za okolje in prostor) je tudi v Bruselj poslalo vprašanje o vodenju nadaljnjega postopka. Odgovor Evropske komisije je bil, da je potrebno v primeru Škofljice voditi postopek prevlade javne koristi nad javno koristjo ohranjanja narave (Alič, 2013). »To pomeni, da se morajo najprej izčrpati vse možnosti reševanja prometnih zagat zunaj Nature 2000. Dokazati je treba, da je ustavljanje prometa nemogoče doseči na druge načine in da ni možna nobena druga trasa«, je pojasnila Kolar-Planinšičeva (Alič, 2013).

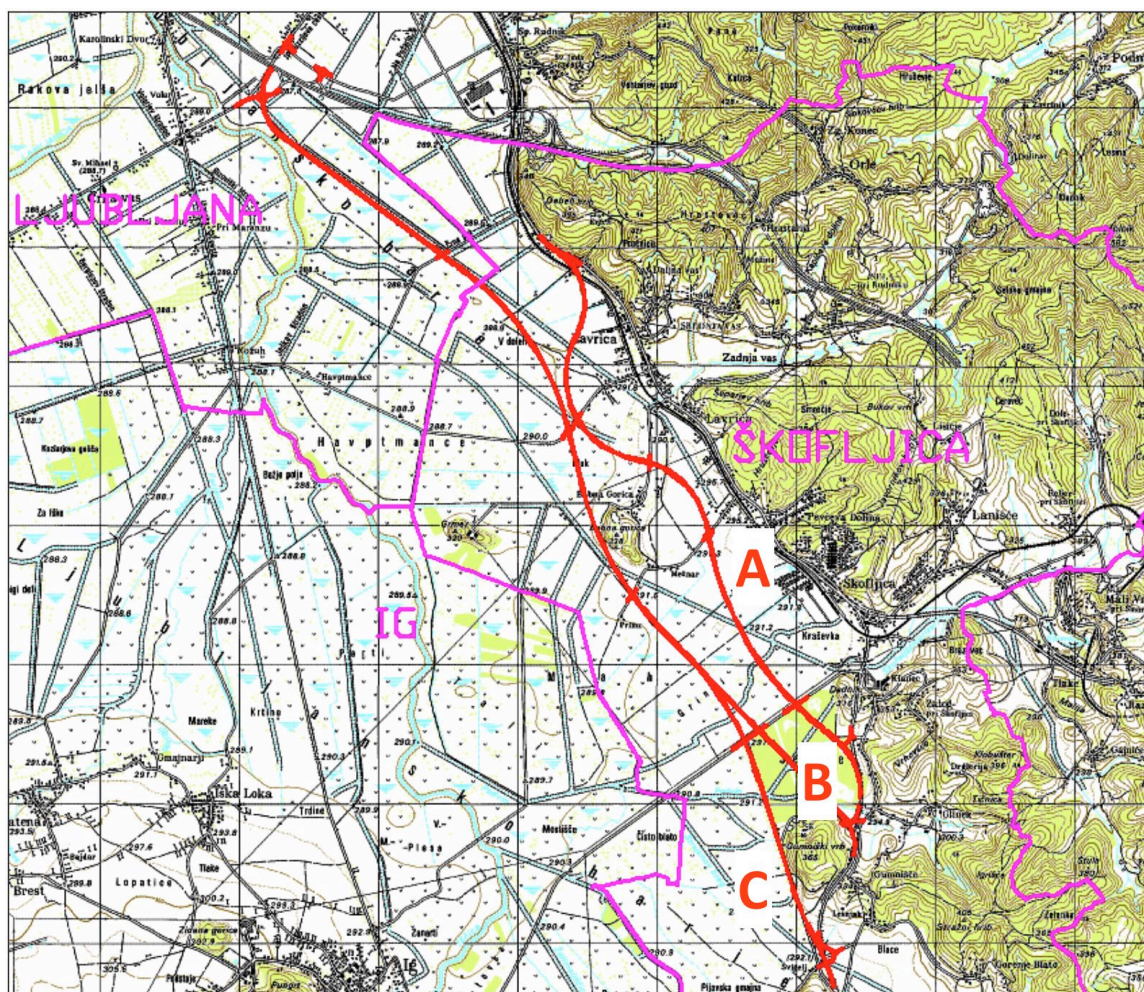
Preden bi se lahko pogovarjali o gradnji obvoznice čez Barje, bi bilo potrebno narediti vse, kar se bi dalo, da obvoznica tam ne bi potekala. Potrebna bi bila realizacija gradnje polnega avtocestnega priključka v naselju Šmarje - Sap, zgraditev parkirišč P+R na Škofljici, uvedba spremljajočega voznega pasu, dodatnih avtobusov in podobno. Če vsi ti ukrepi ne bi zmanjšali gneče in prometne pretočnosti, bi postopek gradnje obvoznice čez Barje stekel naprej (Alič, 2013).

Tu je tudi točka, kjer se je celoten proces ustavil. Po navedbi članka v Dnevniku, dne 24.7.2013 (Alič, 2013), so ministrstva še vedno neusklajena, kar je, po mojem mnenju, vzrok vse te zmede. Okoljsko in prometno ministrstvo sta zaradi neusklajenosti vsa ta leta upočasnjevala postopek. Krivdo, zakaj se postopek ne nadaljuje, zvrčajo eden na drugega. Vsi skupaj si po mojem mnenju zatiskajo oči in si ne želijo priznati, da obvoznica še lep čas ne bo zgrajena. Poleg tega se skrivajo za predpisi in direktivami ter od njih ne odstopajo.

V nadaljevanju bom predstavila tudi mnenja vpletenih ministrstev in občine o samem usklajevanju ter zakaj še vedno niso našli skupnega jezika pri iskanju sprejemljive variante za obvoznico Škofljice.

3.2 ŠTUDIJA VARIANT V OKVIRU DPN ŠKOFLJICA (Javna razgrnitev ..., 2012)

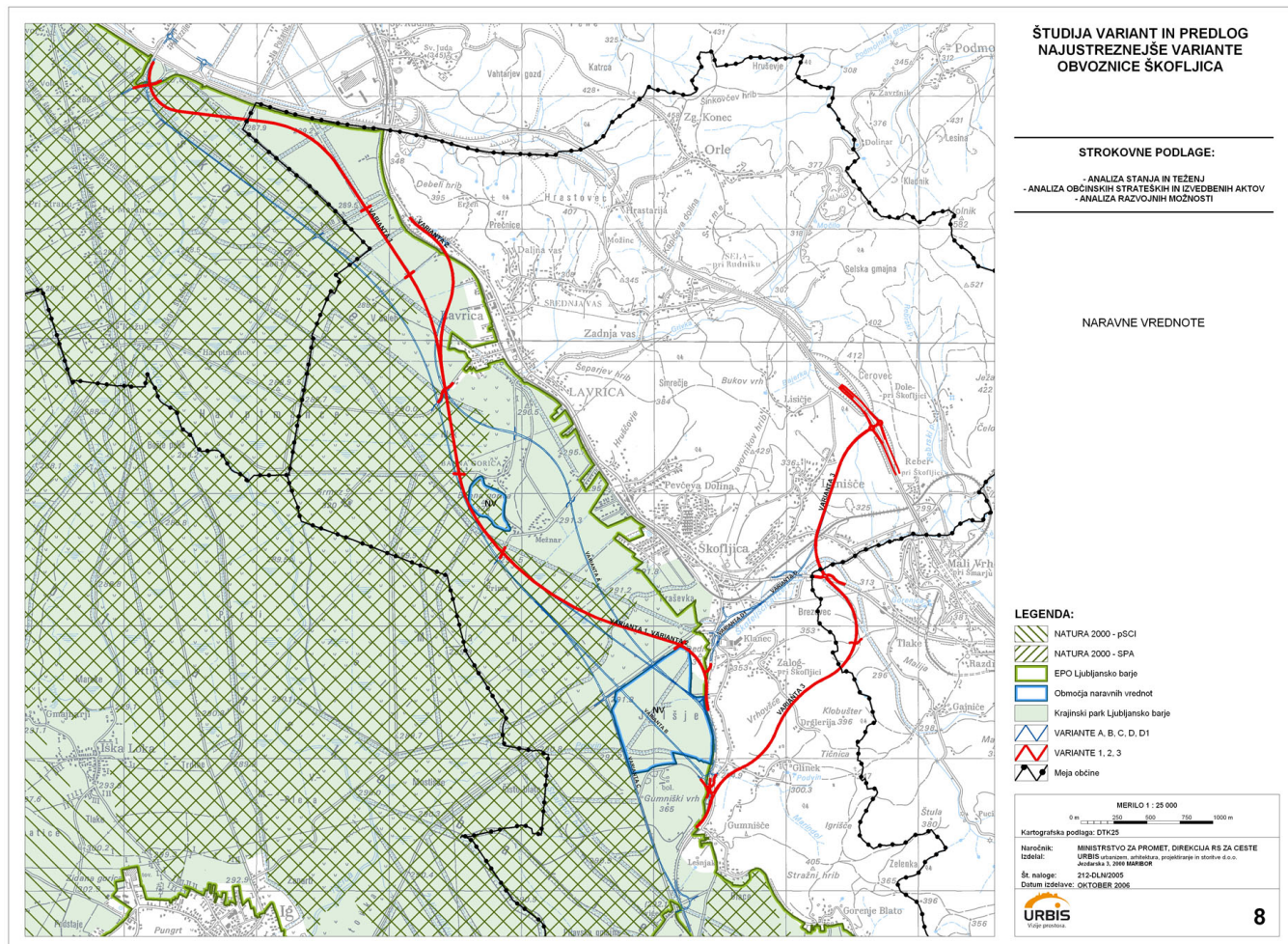
Leta 2005 se je začel postopek študije variant s predlogom obvoznice po variantah A, B in C, s potekom zahodno od Škofljice in Lavrice, v območju Ljubljanskega barja. V nadaljevanju so bile variante optimizirane na podlagi smernic. Opuščena je bila varianta, ki je prečkala arheološko najdišče Breg (var. A), varianti B in C, ki sta se obravnavali v nadaljevanju, pa sta bili poimenovani kot varianta 1 in 2. Preučena pa je bila tudi možnost navezave glavne ceste na avtocesto pri Lisičjem, poimenovana kot varianta D (v nadaljevanju var. 3).

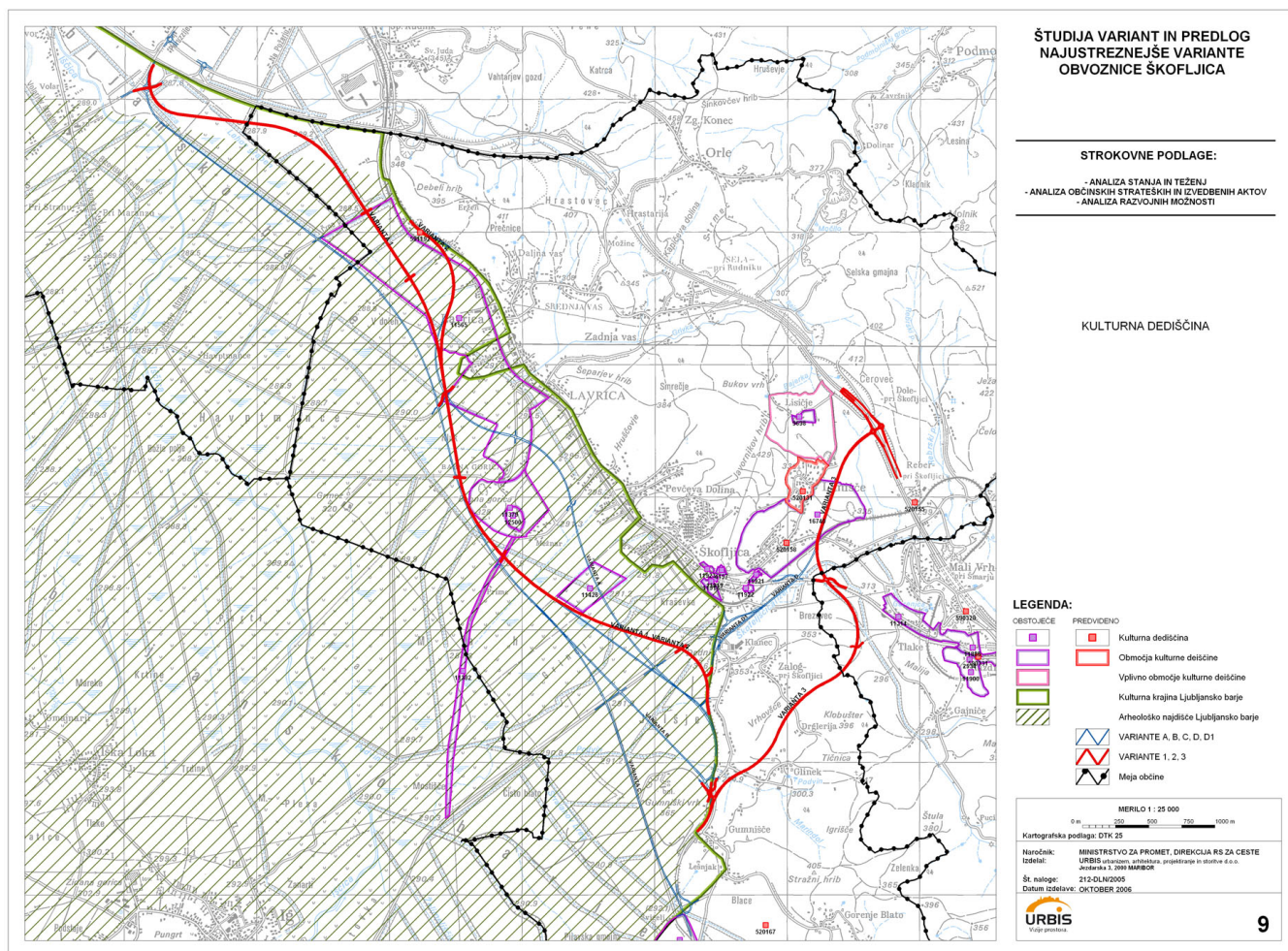


Slika 5: Variante A, B, C (Študija variant ..., 2007)

Variante so bile podane skupaj s pobudo za pripravo DPN s strani ministra za promet. Predlagane variante je bilo potrebno optimizirati zaradi lege v prostoru. Ljubljansko barje je zelo ranljivo območje zaradi pestrosti habitatnih tipov in kulturne dediščine. Habitatni tipi, rastišča in prebivališča številnih ogroženih in zavarovanih rastlinskih in živalskih vrst ter mednarodno pomembno območje za ptice so izrednega pomena z vidika ohranjanja

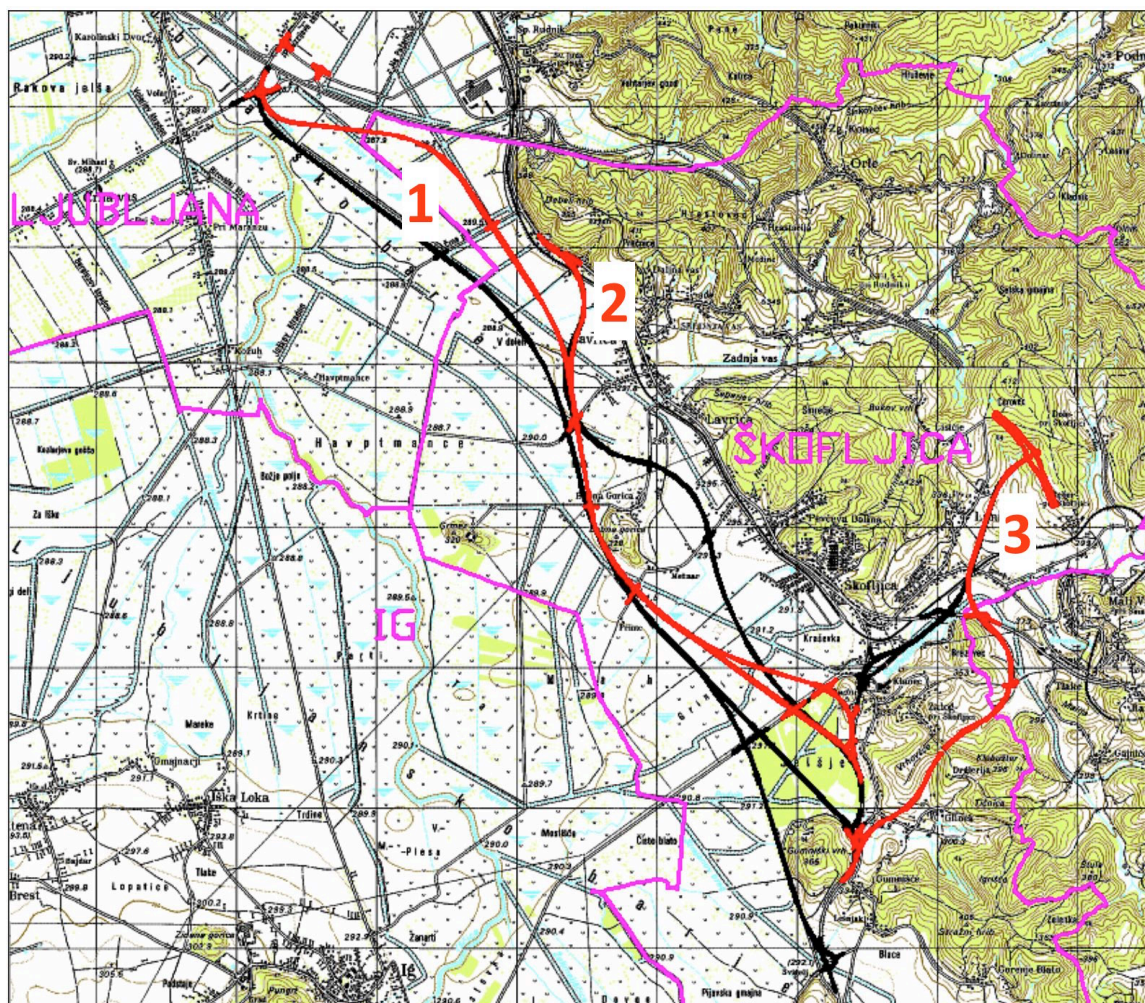
narave.





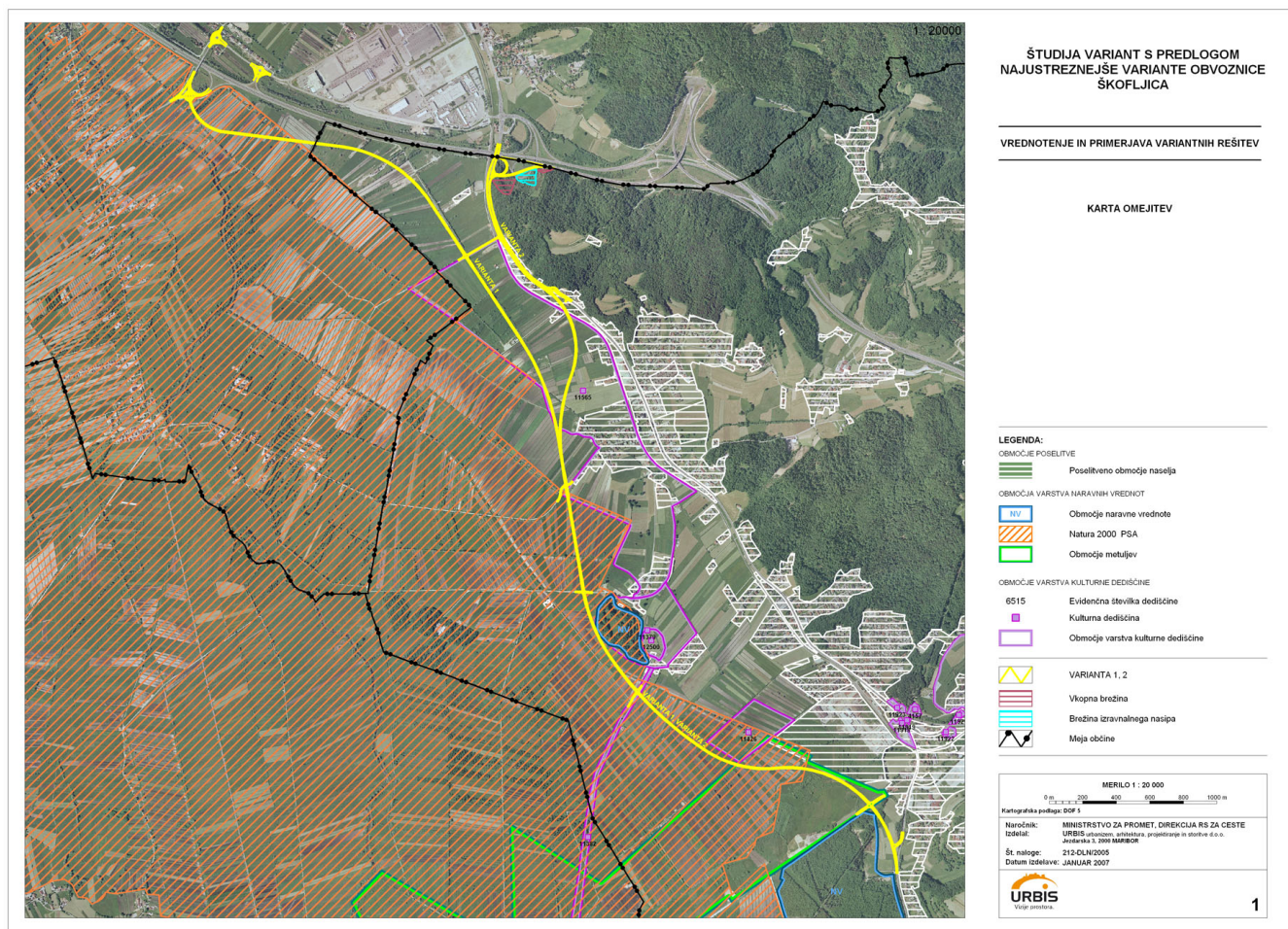
Slika 7: Prikaz območij kulturne dediščine (Študija variant ..., 2007)

V ŠV in medsebojno primerjavo s prostorskega, okoljskega, funkcionalnega ter ekonomskega vidika (Študija variant ..., 2007) so bile tako vključene tri variantne rešitve: varianta 1, varianta 2 in varianta 3. Prvi dve varianti sta potekali po obrobju Ljubljanskega barja, tretja varianta pa bi se izognila območju Ljubljanskega Barja in bi se priključila na avtocesto Malence - Šmarje pri Lisičjem.



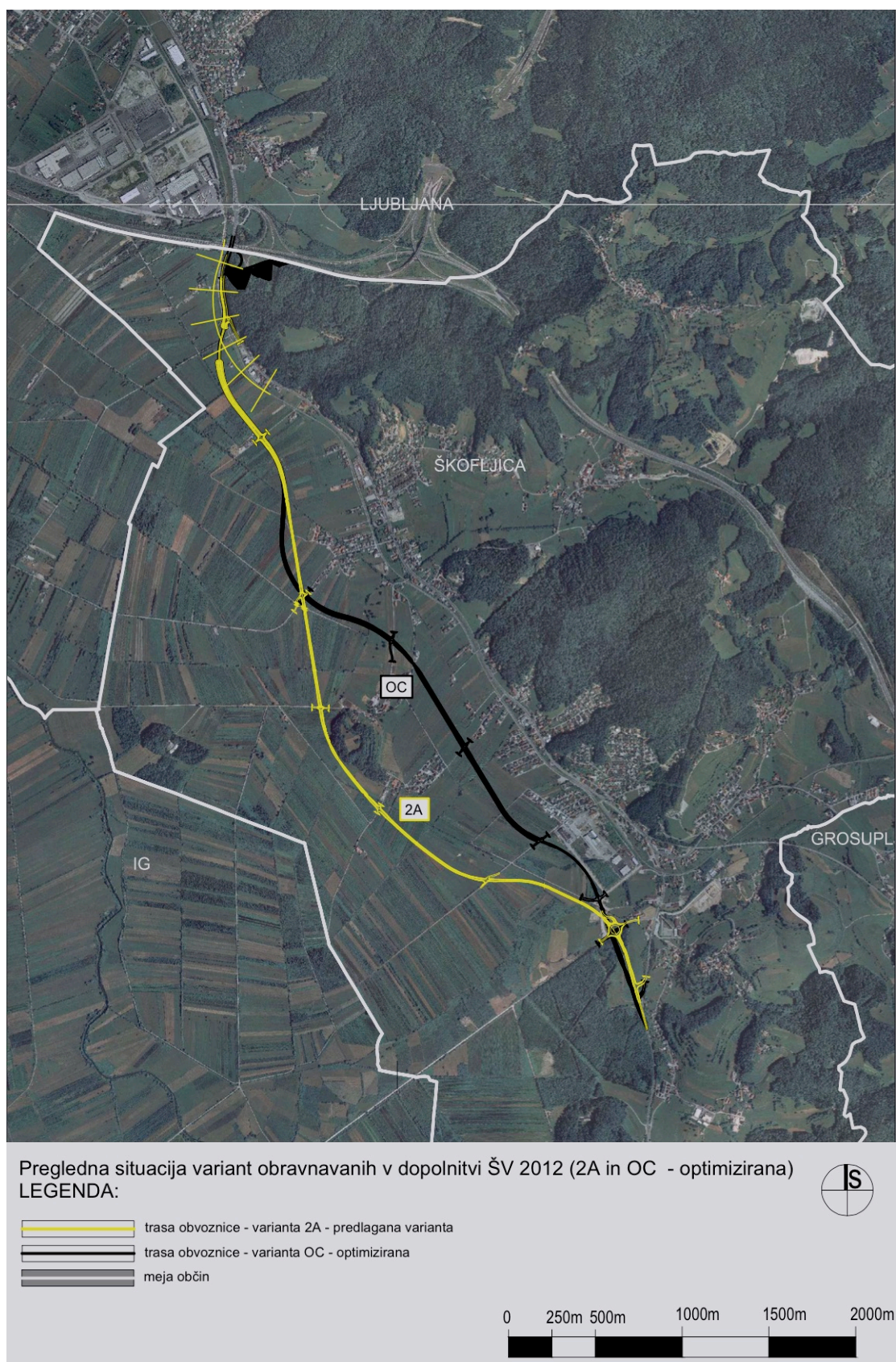
Slika 8: Variante 1, 2, 3 (Študija variant ..., 2007)

V okviru prometnega vrednotenja variant je bilo ugotovljeno, da je varianta 3 nesmiselna in prometno nesprejemljiva. Za izvedbo te variante bi bila potrebna razširitev avtoceste na 6 pasov, prav tako pa bi bilo potrebno razširiti Dolenjsko cesto v štiri- oziroma šestpasovnico. To so bili razlogi, da je bila ta varianta v nadaljnji obravnavi izločena iz primerjave. V vrednotenju in primerjavi variantnih rešitev je bila kot najprimernejša predlagana variantna rešitev 2, ki je ustrežnejša s funkcionalnega (prometnotehničnega), okoljskega in ekonomskega vidika. Tudi pri najustreznejši varianti najdemo negativno stran, in to je vpliv na naravo. Kot sem že omenila, bi varianta potekala čez Barje, kjer je veliko habitatnih tipov ter ogroženih rastlinskih in živalskih vrst. Zaradi izvedbe posega bi bilo potrebno zanje zagotoviti obsežne nadomestne površine za zagotovitev nadomestnih habitatov. To je razlog, da se s predlogom ni strinjalo Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano.

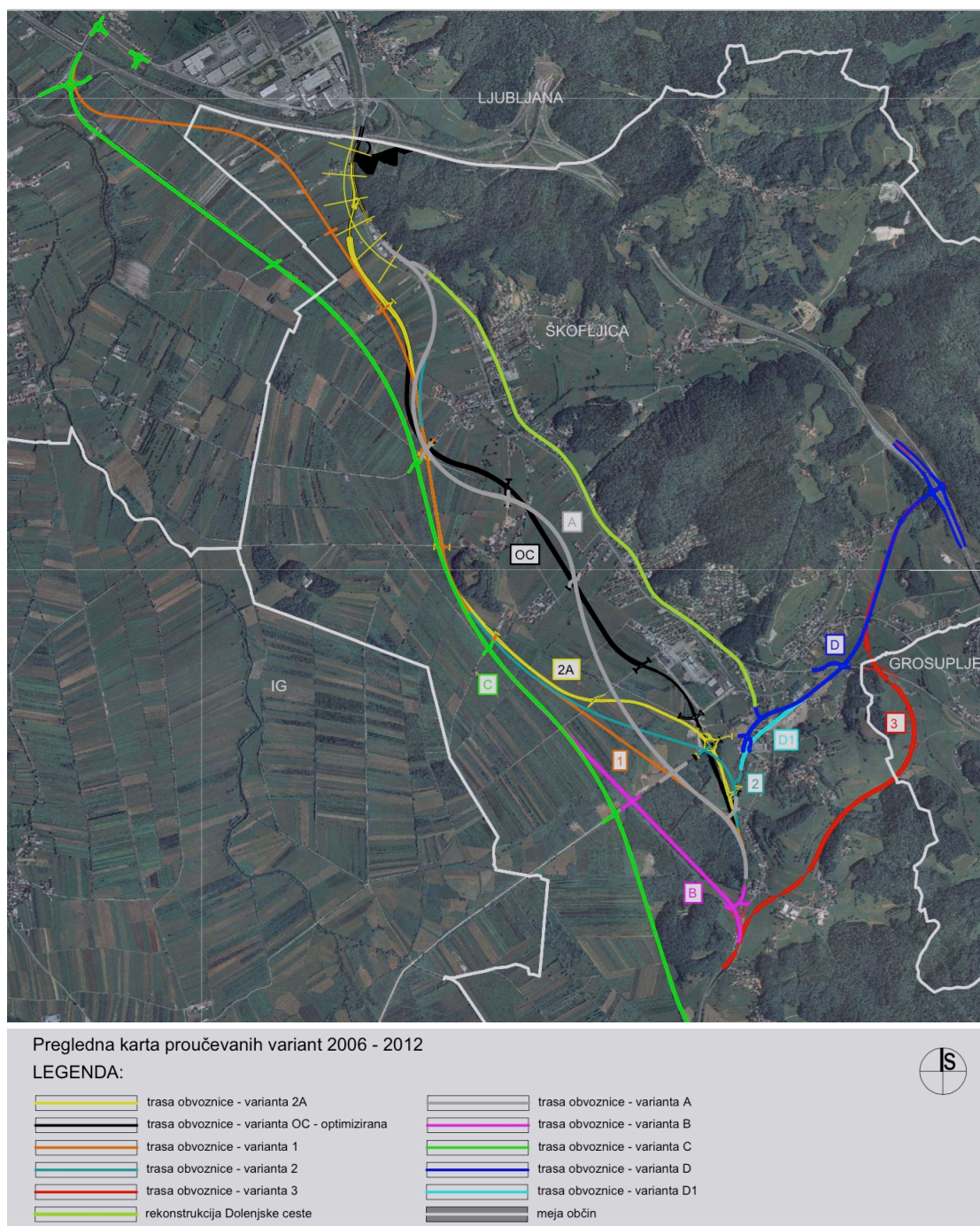


Slika 9: Karta omejitev (Študija variant ..., 2007)

Zaradi nestrinjanja Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano glede najustrežnejšega predloga poteka obvoznice po Barju je MOP-Direktorat za prostor zahteval dopolnitev ŠV s preveritvijo dodatne variante s potekom izven območja, ki je pomembno za ohranitev okarčka. Tako je bila v juniju 2008 izdelana dopolnitev študije variant, in sicer z varianto OC, ki poteka v skrajnem južnem delu preko plansko opredeljenega območja poslovno obrtne cone Škofljica, se v nadaljevanju izogne arheološkemu najdišču Breg in poteka vzhodno od Babniškega hriba. V dopolnitvi študije sta se tako primerjali varianti 2 in OC.



Slika 10: Pregledna situacija variant obravnavanih v ŠV 2012 (Javna razgrnitev ..., 2012)



Slika 11: Pregledna karta proučevanih variant 2006–2012 (Javna razgrnitev ..., 2012)

Glede na ocene vseh obravnavanih vidikov vrednotenja je bilo v skupni oceni predlagano, da se za nadaljnjo obdelavo in izvedbo izbere variantna rešitev OC. Ob izdaji mnenja o ustreznosti OP v postopku priprave DPN – 1.del (Okoljsko poročilo ..., 2008) je Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano dalo negativno mnenje tudi na to predlagano varianto. Zato so potekala dodatna usklajevanja in aktivnosti. Vlada RS je v zvezi z

nadaljnjim pospešenim umeščanjem obvoznice Škofljica aprila 2010 sprejela sklep, da se pristopi k optimiranju variant 2 in OC. Za variante so bile leta 2010 in leta 2012 izdelane tudi primerjave z ekonomskega vidika. Leta 2010 se je za najprimernejšo, vendar prometno nesprejemljivo, izkazala varianta Lisičje. Leta 2012 pa sta bili varianti v smislu ocene investicij skoraj izenačeni. Iz Preglednice, ki je bila objavljena v Pripombe/ predlogi za obvoznico (2012) lahko prav tako razberemo, da so ocene investicij posameznih variant zelo različne.

Preglednica 2. Ocena investicije glede na varianto za leti 2010 in 2012 variant obvoznice Škofljica

investicija/ varianta	ocena 2010 (1)*					ocena 2012 (2)*	
	2A	OC	LISIČJE	širitev AC	LISIČJE - s širitvijo AC	2A	OC - opt.
gradbeni stroški	31,9	43,6	33,3	77,3	110,6	36,3	43,7
nadomestni habitati	60,5	52,7	0,0	0,0	0,0	2,6	2,2
arheologija	10,3	9,8	0,3	0,1	0,4	19,0	18,6
SKUPAJ	102,7	106,1	33,6	77,4	111,0	57,9	64,5

(1) Vlada RS, Oktober 2010 - Informacija o nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica – predlog za obravnavo.

(2) Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, oktober 2012 - Javna razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za obvoznico Škofljica

* mEUR

Ministrstvo za kmetijstvo in okolje ter Ministrstvo, pristojno za kulturo, sta zahtevali, da se v sklopu dopolnitve študije ponovno preverijo vse možnosti poteka obvoznice Škofljica, izven območja Natura 2000. Tako so bile izdelane dodatne strokovne podlage in proučevani varianti Lisičje ter varianta rekonstrukcije Dolenjske ceste. Za varianto Lisičje je bilo ugotovljeno, da je nesprejemljiva iz prometnega vidika, izvedba variante z ureditvijo ceste po obstoječi trasi oz. skozi naselji Lavrica in Škofljica pa je s prostorsko, razvojno urbanističnih in družbenega vidika opredeljena kot neizvedljiva ter kot taka neprimerna za nadaljnjo obravnavo.

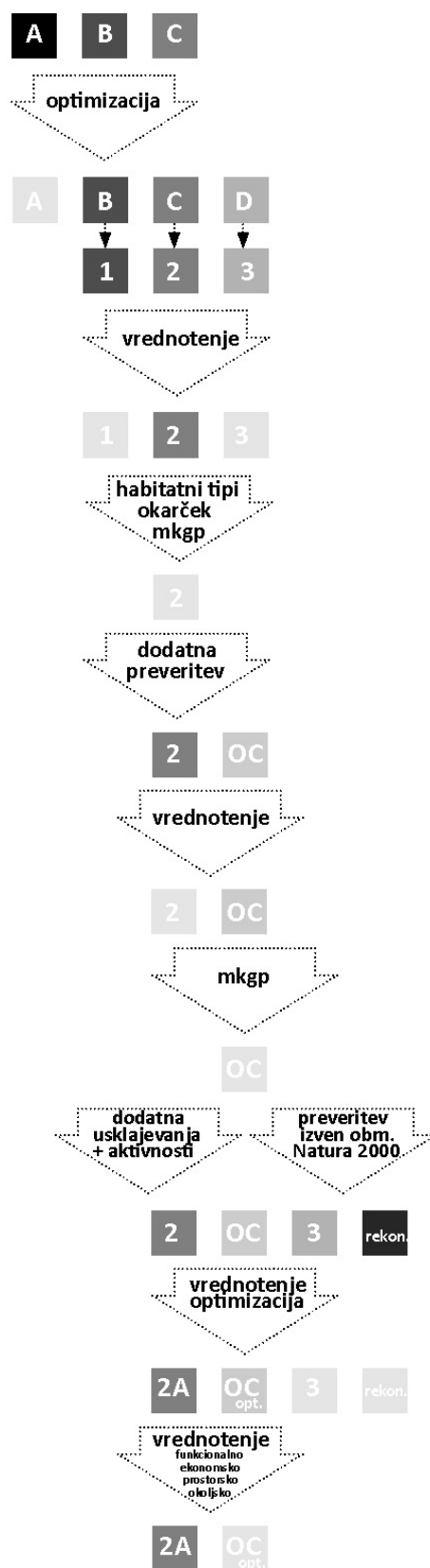
Na sestanku, 16. 3. 2011, na Ministrstvu za prostor, sta se minister za promet ter minister za okolje in prostor dogovorila, da se v nadaljnjem postopku obravnavata varianti OC, optimizirana in 2A. Varianta 2A je optimizirana varianta 2, ki ima za ca. 700 m daljši potek po Ljubljanskem barju kot varianta 2 in se na Dolenjsko cesto priključuje severneje; optimizirana varianta OC pa ima enak prostorski potek kot varianta OC, vendar vključuje obsežne tehnične ukrepe za zmanjšanje vplivov hrupa zaradi prometa. Enaki tehnični ukrepi za zmanjšanje hrupa na viru (zmanjšanje hitrosti, tišja obrabna plast vozišča) so predvideni tudi za varianto 2A.

VARIANTA OC-optimizirana

Optimizirana varianta OC se odcepi z obstoječe ceste G2-106 približno 900 m južno od nivojskega železniškega prehoda na Škofljici in se ob vznožju hriba Dednik usmeri proti ravninskemu območju Barja. S potekom v premi prečka regionalno cesto R3-728 Škofljica–Ig in se nadaljuje skozi območje obrtne cone Škofljica. V nadaljevanju poteka proti območju Novi Tali. Sledi daljši premi potek v sredinskem območju, med pozidavo Škofljice oziroma Lavrice na vzhodu in Babno Gorico na zahodu. Prečkanje železniške proge je predvideno približno 500 m južno od nadvoza avtocestnega odseka Kozarje–Malence na Dolenjski cesti. Tako je omogočena tudi širitev koridorja Dolenjske ceste. Takšna rešitev zahteva prestavitev železniške proge Ljubljana–Metlika na dolžini približno 1 km. Sestavni del obvoznice Škofljica je tudi rekonstrukcija nadaljnjega, 250 m dolgega odseka Dolenjske ceste in preureditev obstoječega avtocestnega priključka Ljubljana-jug na Dolenjski cesti. Dolžina optimizirane variante OC obvoznice Škofljica do navezave na koridor Dolenjske ceste je 5,248 m.

VARIANTA 2A

Variante 2A se od odcepnege mesta z obstoječe glavne ceste G2-106 (to mesto je identično optimizirani varianti OC), s potekom v premi, na krajšem odseku nekoliko bolj približa hribu Dednik, nato pa vzdolž njegovega južnega pobočja usmeri vzdolž levega obrežja potoka Škofeljščica. V nadaljevanju poteka v smeri proti jugu se izogne območju kulturne dediščine Breg KD 11426 in poteka v nadaljevanju proti osamelcu Babniški hrib, ki ga cesta obide ob njegovem jugozahodnem obrobju. Nato sledi v smeri proti severozahodu potek v daljši premi proti prečkanju kanala Prošca, kjer se varianta 2A naveže na skupni potek z optimizirano varianto OC. Tako kot pri slednji je sestavni del načrtovane obvoznice tudi ureditev nadaljnjega 250 m dolgega odseka Dolenjske ceste in preureditev avtocestnega priključka Ljubljana-jug na Dolenjski cesti. Dolžina variante 2A obvoznice Škofljica do navezave na koridor Dolenjske ceste je 5.421 m.



Slika 12: Shema postopka študije variant

VREDNOTENJE VARIANT IN REZULTATI

Osnova za vrednotenje in primerjavo variantnih rešitev so strokovne podlage, ki so sestavni del ŠV, v katerih so variante ovrednotene po posameznih vidikih (prostorski, varstveni, funkcionalni-hidro tehnični in gradbeno tehnični ter ekonomski vidik). Vrednotenje variant se opravi na podlagi relevantnih kriterijev znotraj posameznih vidikov.

Predlog najustreznejše variante je pripravljen na podlagi ugotovitev vrednotenja posameznih variant. Spodnja preglednica prikazuje po katerih vidikih sta bili variant 2A in OC - opt. vrednoteni ter kakšne ocene sta pridobili (Pripombe/predlogi ... , 2012).

Preglednica 3. Sintezni prikaz primernosti variant po vseh vidikih vrednotenja

vidiki vrednotenja	variant 2A	variant OC - opt.
okoljski vidik	manj primerna	bolj primerna
prostorski vidik	bolj primerna	manj primerna
funkcionalni vidik	primerna	primerna
ekonomski vidik	primerna	primerna

Na podlagi rezultatov vseh resornih študij, izdelane primerjave variant, je izdelovalec ŠV ugotovil (Študija variant ..., 2007), da sta varianti 2A in OC-opt. enakovredni s funkcionalnega in ekonomskega vidika. S prostorskega vidika ima prednost varianta 2A, z okoljskega vidika pa optimizirana varianta OC. Glede na pojasnjene razlike med obema variantama se izkazuje, da je primernejša varianta 2A, saj ima pomembne prednosti s prostorsko urbanističnega vidika. Izdelovalec je ocenil, da so njene slabosti z varstvenega vidika ob primernem povezovanju omilitvenih ukrepov, potrebnih zaradi gradnje obvoznice ter ukrepov, potrebnih za zagotavljanje ugodnega stanja vrst in habitatov na območju Nature 2000 in krajinskega parka Barje, lahko njene primerjalne prednosti, zato je na koncu predlagal, da se za nadaljnje postopke, obdelavo in izvedbo izbere **VARIANTA 2A**.



Slika 13: Prikaz izbrane variante 2A/1 (Študija variant ..., 2012)



Slika 14: Prikaz izbrane variante 2A/2 (Študija variant ..., 2012)

4 MEDSEKTORSKO USKLAJEVANJE NA PRIMERU OBVOZNICE ŠKOFLJICA

4.1 SINTEZA INTERVIJUJEV

Postopek usklajevanja med sektorji je po prebrani študiji variant potekal v formalnih okvirih. Pogovorov, sestankov, posvetovanj in prostorskih konferenc je bilo v resnici veliko. Sam projekt umeščanja obvoznice Škofljica je zelo kompleksen in za dosego zastavljenega cilja je bilo potrebno preučiti veliko vidikov. ŠV obvoznice Škofljica se je s podano pobudo začela leta 2005. Leta 2007 je bilo izdelano prvo poročilo ŠV, leta 2008 je bila prvič dopolnjena in nato leta 2012 še drugič. V tem času se je pojavilo veliko pomislekov o ustreznosti posameznih variant, ki so se tekom postopka izločale, dodajale in optimizirale. Zaključek je prinesel varianto 2A s potekom po Ljubljanskem barju.

Kot sem že v hipotezi napovedala, je problem v usklajevanju sektorskih prenormiranih prostorskih zahtev. Vsak sektor zagovarja svoja stališča in stremlji k izpolnitvi svojih zahtev. V usklajevanju ni veliko manevrskega prostora za odstopanja od zahtev. Vsak sektor oziroma pristojna služba za posamezno področje zagovarja svoje, saj jim tako nenazadnje tudi veleval zakon oziroma pravilniki, po katerih se ravna.

Da bi lahko lažje oziroma bolj natančno opisala usklajevanje, sem uporabila metodo intervjuja. Intervjuji so bili opravljeni po vprašalniku, ki je bil enak za vse nosilce urejanja prostora. NUP in CIL, ki so sodelovali v intervjujih:

- Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija RS za okolje, Sektor za urejanje voda,
- Ministrstvo za okolje in prostor, Sektor za celovito presojo vplivov na okolje,
- Zavod RS za varstvo narave,
- Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo,
- Ministrstvo za kulturo, Direktorat za kulturno dediščino,
- Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor (koordinator),
- Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za infrastrukturo (pobudnik),
- Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za ceste (investitor/naročnik),
- Občina Škofljica,
- Civilna iniciativa Lavrica.

Vprašalnik je bil posredovan vsem, za to nalogo pomembnim NUP in CIL, po elektronski pošti. Prva skupina NUP in CIL je odgovorila na vprašalnik po elektronski pošti, z drugo sem se sestala in posnela zvočni zapis, ki sem ga kasneje pretipkala. V zadnjo skupino pa sodijo NUP, s katerimi sem se sestala in so mi naknadno poslali odgovore na vprašanja. V nadaljevanju bom strnila različne poglede NUP, razdeljene po posameznih vprašanjih iz intervjuja.

4.1.1 Medsektorsko usklajevanje v postopku izbire variant

Samo usklajevanje med sektorji so različni NUP doživeli različno. Usklajevanja naj bi po besedah vseh vprašanih potekala korektno oziroma v mejah pričakovanj in z zakonom razmejenih pristojnosti. Usklajevanja naj bi potekala tako formalno kot tudi neformalno. Direktorat za kmetijstvo je izpostavil, čeprav so to nekako predvidevali vsi, da bo sam projekt dolgotrajen in da bo imel velik političen vpliv in pritisk. Direktorat za kulturno dediščino zapiše: *»Usklajevanja so največkrat tekla med pobudnikom, investitorjem, koordinatorjem in enim od nosilcev urejanja prostora, manjkrat je bilo usklajevanje vodeno kot soočenje večih ali vseh, ki so bili v medsebojnem nasprotju interesov. V postopkih usklajevanja je bilo zaznati velik politični vpliv in pritisk, zaradi česar je bilo strokovno delo močno otežkočeno, hkrati pa politika ni prevzela odločilne vloge in odgovornosti za umestitev državnega prostorskega načrta v prostor. «*

Sektor za CPVO je za usklajevanja dejal: *»Usklajevanje je bilo pod prisilo, saj se je cestni lobi odločil za cesto po Barju vnaprej.«*

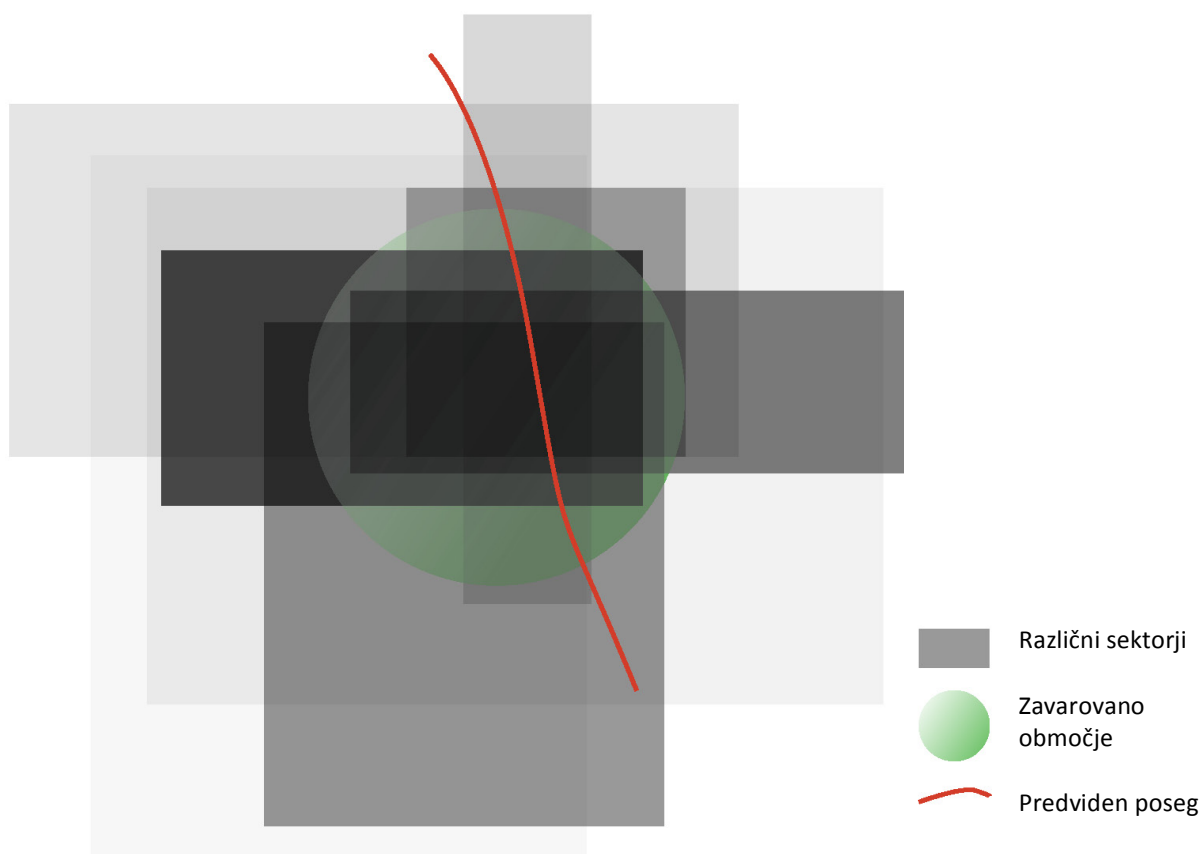
V procesu usklajevanj načeloma ni prihajalo do večjih težav, zatakilo pa se je pri Ministrstvu za kmetijstvo, saj je postavilo dve nasprotujoči si zahtevi. Zahteva po vzpostavljanju nadomestnih habitatov v nasprotju z zahtevo po ohranjanju kmetijskih zemljišč, kar sta izpostavila Direkcija za ceste in samo Ministrstvo za kmetijstvo.

Direktorat za kulturno dediščino še zapiše: *»Usklajevanja so bila le redko usmerjena v iskanje najboljše rešitve, največkrat pa so bila ozko usmerjena v interes naročnika oziroma načrtovalca, ki so mu bile omejitve v prostoru zgolj ovira in ne priložnost za iskanje najboljše prostorske rešitve.«* Sama obvoznica čez Barje je sporna zaradi poteka skozi varovano območje. Varovano območje, Natura 2000, je bilo v tem delu zarisano nepremišljeno. Ob branju odgovorov pobudnika sem res zaznala odpor in videnje Ljubljanskega Barja kot ovire. *»Zahtevani habitatni za obvoznico Škofljica so prej izgovor kot pa težava. Za doseganje ciljev razvojne prioritete in v tem primeru, ko zaradi pretiranega in neutemeljenega zavarovanja ni več prostora za razvojne infrastrukturne komponente, bi varstveni resorji morali pristopiti k projektu bolj konstruktivno in ne le zgolj s pretiranim uradniškim pristopom.«*

Koordinator pa je usklajevanja videl zelo pozitivno: *»Dosedanje izkušnje z resorji so dobre. Konkretno je največ usklajevanja potekalo ob pripravi študije variant in okoljskega poročila. Vsak poseg v prostor trči ob naravne in ustvarjene danosti, ki jih mora upoštevati, poleg vsega pa v prostoru veljajo tudi drugi režimi (varovana območja, zaščitena, ipd.), ki močno vplivajo na proces umeščanja v prostor. Ljubljansko Barje je*

večkrat varovano območje in zato je postopek umeščanja prometnice v prostor tako težak. Tu razvoj trči razvoj ob varovanje.»

Če povzamem lahko zapišem, da so bila usklajevanja počasna, komunikacija slaba in velikokrat nekonstruktivna. Poleg tega razberem tudi dva večja problema, ki ju sektorji izpostavljajo, to sta Natura 2000 ter nadomestni habitati. V poročilu Metodologija vrednotenja in medsebojne primerjave variant v postopkih priprave DPN ugotavljajo podobno, in sicer, da se pomanjkljiva komunikacija in koordinacija strokovnega dela najbolj odražata v rezultatih sinteznega vrednotenja variant. Obe pomankljivosti je moč opaziti z metodološkega vidika kakor tudi z vidika tvornega sodelovanja vseh izdelovalcev strokovnih podlag oziroma celotne strokovne skupine. (Metodologija vrednotenja ..., 2011)

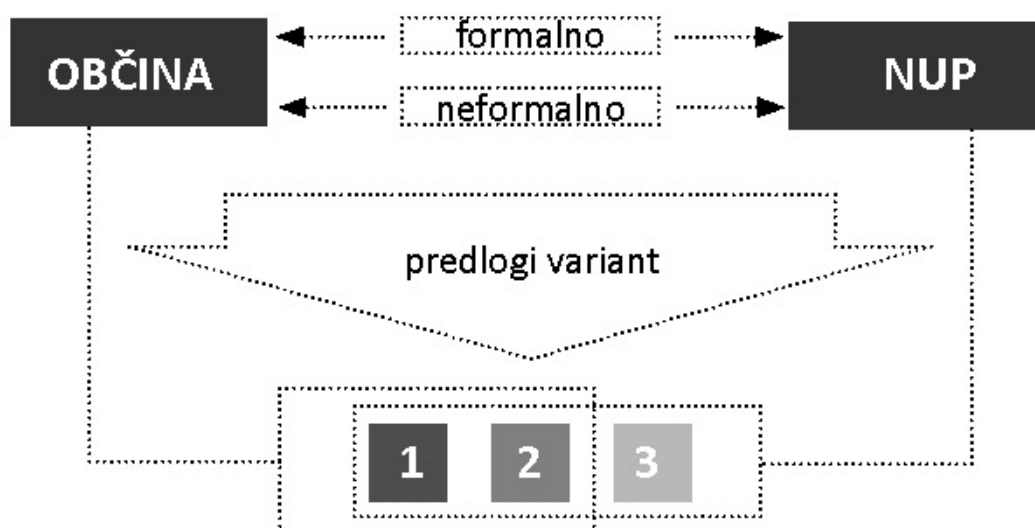


Slika 15: Shema prekrivanja zahtev in predpisov različnih sektorjev

4.1.2 Usklajevanje v postopku izbire variant ministrstev in CIL z občino Škofljica

Pomemben dejavnik v samem načrtovanju je bila občina Škofljica. Posamezni NUP so različno sodelovali v postopkih usklajevanja z občino tako formalno kot neformalno. Občina Škofljica v pogovorih in dogovarjanjih ni nastopala sama, ampak je nastopala skupaj z vrsto županov t.i. zalednih občin. Sektor za CPVO je na to temo dejal: *»Komunikacija je potekala preko množice inštitucij in je bila popolnoma neorganizirana, bilo je veliko dezinformacij in kontriranja med ministrstvi, vlada ni nastopala kot celota.«* Eden od predlogov NUP glede umestitve obvoznice je bil podan občini, kot na primer potek napajalne ceste čez poslovno cono in umestitev obvoznice bliže naselju. Občina je zavrnila predlog, ker želi razširiti poslovno cono do nove obvoznice. O istem problemu je Direkcija RS za ceste zapisala, da naj bi se občina bala, da bi morala vračati sredstva, pridobljena iz EU, za infrastrukturo zgrajeno v obrtni coni. Občina je stremela k uresničitvi variante čez Ljubljansko barje, kar so zaznali vsi NUP kot tudi Civilna iniciativa Lavrica. Domnevam, da je šlo za kasnejše interese vezane na širitev poselitve in širitev obrtne cone.

»Postopek se je začel prepozno in je bil preveč omejen samo na izgradnjo ceste preko Barja. Treba bi bilo voditi sodobnejši postopek za pripravo ukrepov za reševanje prometne situacije na Škofljici, ki bi predvidevale bolj trajnostne rešitve, ne pa s pripravo DPN za cesto.« To so besede sektorja za CPVO, s katerimi se v resnici strinja večina NUP, a tega niso napisali tako konkretno kot zgoraj omenjeni.



Slika 16: Shema usklajevanja med občino in NUP ter izbira variant

4.1.3 Razlogi za ustavitev postopka in zakaj trasa obvoznice še vedno ni določena

Direkcija RS za ceste je zapisala, da se je postopek ustavil s sklepom Vlade RS (marec 2013), ki ugotavlja, da postopka priprave državnega prostorskega načrta za obvoznico Škofljica ni mogoče nadaljevati do pridobitve stališča Ministrstva za kmetijstvo in okolje, sedaj MOP, vezanega na izdelano OP glede uporabljene metodologije za oceno vpliva ceste na vrste in habitate, določitve potrebne količine nadomestnih habitatov in programa izvedbe ter upravljanja nadomestnih habitatov.

CIL in Zavod RS za varstvo narave navajata kot ustavitev postopka inetrvcenijo Evropske komisije, saj naj bi bil postopek priprave DPN napačno izpeljan. Pred posegom v Naturo 2000 je potrebno preveriti še druge variante izven Nature 2000. Poleg tega pa mora biti izveden še posotpek prevlade javne koristi nad javno koristjo ohranjanja narave po direktivi o habitatih. V primeru Ljubljanskega barja ne gre za omilitvene, temveč za izravnalne ukrepe.

Omilitveni ukrepi so posegi ali ravnanja, s katerimi se omili izvajanje posega v naravo ali njegove posledice (Zakon o ohranjanju ..., 2004: 102. člen). Njihov cilj je čim bolj zmanjšati ali celo odpraviti negativne vplive, ki se lahko pokažejo pri izpolnjevanju plana, posega ali dejavnosti. Ti ukrepi so sestavni del projektne dokumentacije plana ali posega, vključeni so v prostorske načrte, naravovarstveno oziroma okoljevarstveno soglasje ter izdano gradbeno dovoljenje (Klemenčič in Kink, 2015).

Zakon o ohranjanju narave **izravnalne ukrepe** določa kot dejavnosti, posege ali ravnanja, s katerimi se nadomesti predvidena ali povzročena okrnitev narave (Zakon o ohranjanju ..., 2004: 102. člen). Izravnalni ukrepi se torej lahko predpišejo v dveh različnih situacijah; kadar je okrnitev narave že povzročena, mora izvajalec posega nemudoma odpraviti škodljive posledice izvedbe posega ali dejavnosti, in če to ni možno, ministrstvo, pristojno za okolje, povzročitelju škode odredi izravnalni ukrep (Zakon o ohranjanju ..., 2004: 103. člen). Druga situacija pa je, kjer se predvideva, da bo uresničitev plana ali posega povzročila škodo v naravi. Vedno se namreč negativnih vplivov plana ali posega ne da omiliti, njihov vpliv je še vedno bistven; v takem primeru je treba predpisati izravnalne ukrepe, ki bodo predvideno škodo nadomestili. Vendar pa je na varovanih območjih (območjih Natura 2000 in zavarovanih območjih) to možno šele po zavrnitvi plana ali posega zaradi nesprejemljivih vplivov, in sicer v okviru postopka prevlade druge javne koristi nad javno koristjo ohranjanja narave (Klemenčič in Kink, 2015).

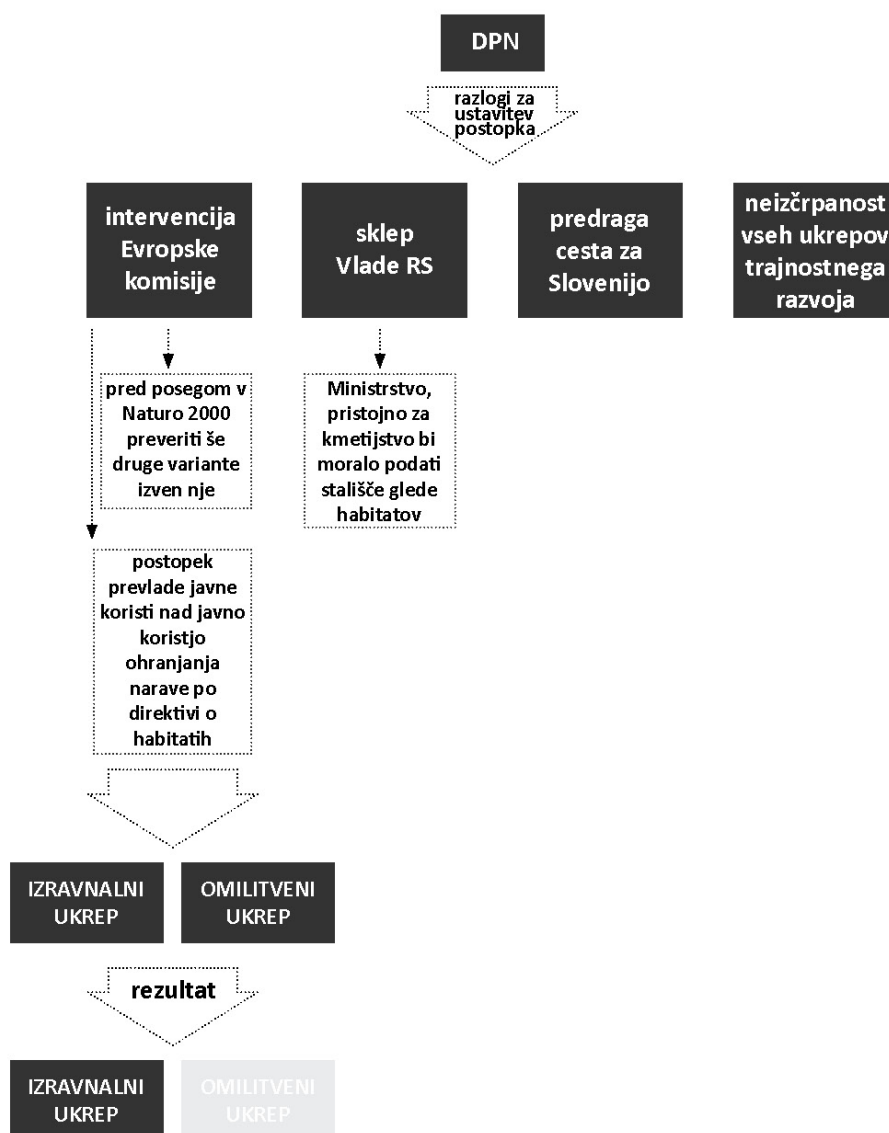
Namen izravnalnih ukrepov je izravnati negativne vplive plana ali posega. Zakon o ohranjanju narave določa tri oblike izravnalnih ukrepov: vzpostavitev nadomestnega

območja, ki ima enake naravovarstvene značilnosti, vzpostavitev drugega območja, pomembnega za ohranjanje biotske raznovrstnosti oziroma varstvo naravnih vrednot, in plačilo denarnega zneska v vrednosti povzročene okrnitve narave, ki se nameni za ohranjanje biotske raznovrstnosti oziroma varstvo naravnih vrednot. V primeru območij Natura 2000 se mora ohraniti splošna ekološka usklajenost in povezanost omrežja Natura 2000, kar v praksi pomeni vzpostavitev nadomestnega habitata. Na območjih Natura 2000 je vzpostavitev nadomestnega območja, ki ima enake naravovarstvene značilnosti kot prizadeto območje, edina možna oblika izravnalnega ukrepa.

Kot razloga za ustavitev postopka je sektor za CPVO navedel še, da Slovenija tako drage ceste ni zmožna financirati ter, da je pred gradnjo novih cest potrebno izčrpati vse ukrepe trajnostnega načrtovanja.

V povzetku za javnost je dokument, ki je bil javnosti predstavljen na Javni razgrnitvi, v katerem je kot najustreznejša izbrana varianta 2A. Sektor za CPVO navaja: *»To je mikrovarianta ceste po barju in se ni odprla razprava, kako v resnici učinkovito reševati promet na vpadnicah.«* Prav tako tudi ostali sektorji, razen Direkcije za ceste, pogrešajo še vsaj eno drugo varianto s potekom izven Ljubljanskega barja. Direkcija za ceste vidi problem v togosti okoljskih sektorjev.

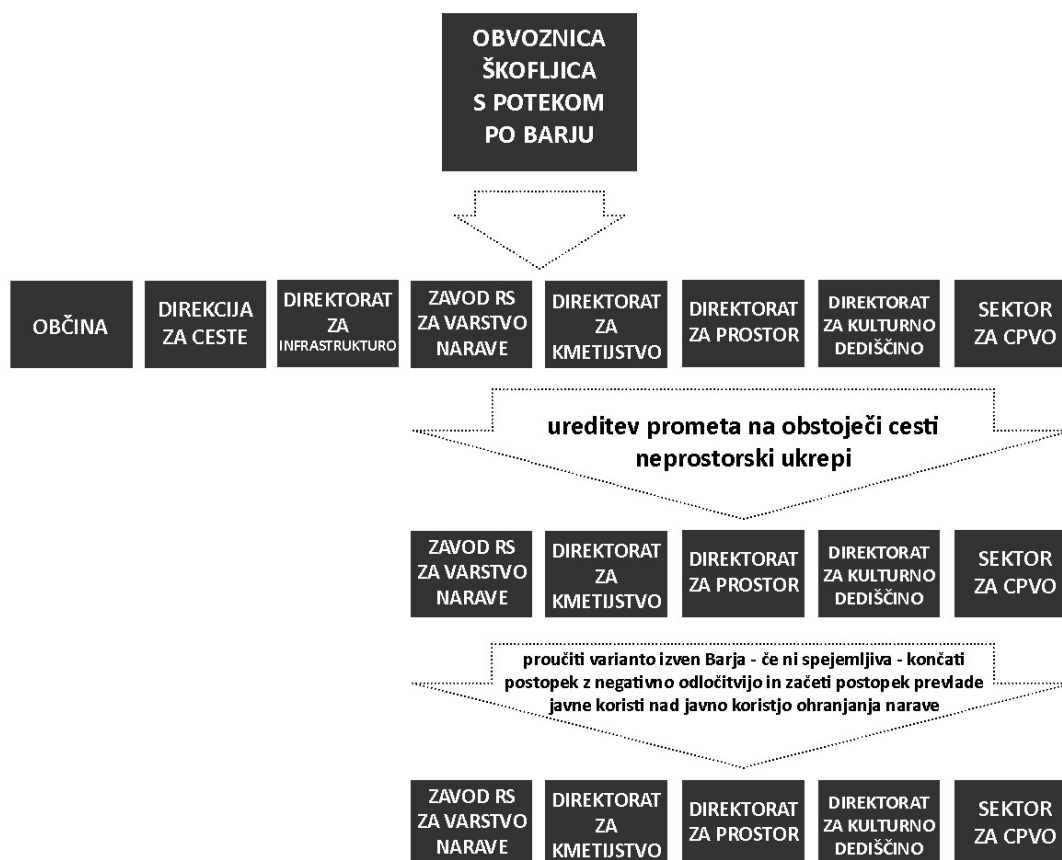
»Poleg vsega, prostorska politika države ne predpisuje obveznega usklajevanja sektorskih razvojnih (in varovalnih) dokumentov, strateškega državnega načrta nimamo, ipd. Vsak sektor skrbi le za svoje interese in v skladu s tem oblikuje tudi svojo zakonodajo, ki jo moramo spoštovati vsi. Razvojni sektorji bi se samo razvijali, varstveni sektorji/resorji bi samo varovali, ne ozirajoč se eden na drugega, na strateške cilje, usmeritve...« To so besede Direktorata za prostor, ki lepo orišejo problem samih usklajevanj v prostorskem načrtovanju na splošno, čeprav so napisane za primer obvoznice Škofljica.



Slika 17: Shema razlogov za ustavitev postopka

4.1.4 Ukrepi za nadaljevanje postopka sprejemanja DPN za obvoznico Škofljica

Kot ukrepe za nadaljevanje postopka sta sektor za CPVO in Direktorat za KD zapisala skoraj identična odgovora, in sicer, da bi bilo potrebno zgraditi polni priključek Šmarje - Sap, urediti menjavo pasov zjutraj in popoldan, zgraditi krožišča, nadvoz ali podvoz z železnico, železniško progo do Kočevja, »park + ride« in potem preveriti, ali Slovenija še potrebuje obvoznico Škofljica. Če je odgovor pritrdilen, je treba proučiti varianto izven Barja in jo oceniti v okoljskem poročilu. Če varianta ni sprejemljiva, je potrebno končati postopek z negativno odločitvijo ter začeti postopek prevlade javne koristi nad javno koristjo ohranjanja narave.



Slika 18: Shema podajanja predlogov NUP za ukrepe

Tudi ostali NUP so zapisali podobno, razen Direkcije RS za ceste, ki še vedno ne odstopa od variante po Barju. »Rešiti bo potrebno realizacijo nadomestnih habitatov v povezavi s slabim stanjem na območju Krajinskega parka Ljubljansko barje ter v tej povezavi določiti potrebne količine nadomestnih habitatov, njihovo izvedbo in delovanje. Rešiti bo potrebno temeljni konflikt med varovanjem kmetijskih zemljišč in ohranjanjem narave zaradi zahtev po vzpostavljanju nadomestnih habitatov na kmetijskih zemljiščih. Prav tako bo potrebno rešiti izvedbo nadaljnjega postopka CPVO, glede na to da so po odgovoru Evropske komisije spremenili stališče in določili, da se morajo nadomestni habitat opredeliti kot izravnalni ukrep.« Tudi občina je podala podoben odgovor v korist nadaljevanja postopka obvoznice Škofljica, in sicer, da je potrebno natančno preučiti predvidene omejitve in prednosti Nature 2000 ter najti kompromis glede nadomestnih habitatov. Podobno lahko beremo tudi v intervijuu Direktorata za infrastrukturo.

Tako iz teh kot tudi iz zgornjih odgovorov je razvidno, da so izgradnji obvoznice najbolj naklonjeni občina Škofljica, Direkcija za ceste RS ter Direktorat za infrastrukturo.

4.1.5 Trasa obvoznice Škofljica po Barju in omilitveni ukrepi

Večina NUP vidi problem določitve trase v premajhni zavzetosti za reševanje in iskanje drugih variant in rešitev. *»Izbrana mikrovarianta cesta po Barju je hitra rešitev, ni pa se odprla razprava, kako v resnici učinkovito reševati promet na vpadnicah«,* je mnenje sektorja za CPVO.

Umeščanje obvoznice v prostor naj bi rešilo oziroma razbremenilo nevzdržne prometne razmere na Škofljici in Lavrici. Ministrstvo za kmetijstvo in okolje je zahtevalo ponovno preverjanje trase Lisičje in ureditev obstoječe Kočevske ceste. Varianta Lisičje je po zakonodaji o ohranjanju narave tista, ki najmanj prizadane okolje. Na Direktoratu RS za ceste so zapisali, da je varianta Lisičje iz prometnega vidika nesmiselna, saj ne doprinese k izboljšanju prometnega stanja. Civilna iniciativa Lavrica navaja, da je varianta Lisičje izpadla zaradi političnega pritiska nekaterih lokalnih politikov, ki stanujejo v dolini, kjer naj bi trasa potekala. Torej sta ostali le varianti po barju, OC in 2A, slednja je bila izbrana kot najustreznejša, vendar se postopek ne nadaljuje, saj OP ni potrjeno in varianta na Vladi RS ni potrjena.

»Zaradi opisanega (OP) konflikta med naravo in kmetijstvom na konkretnem območju oziroma nezmožnostjo (države – prostorskega »sektorja«), da preseže in uredi tovrstne dileme (prostor je namreč več od posameznih resorjev in zato bi morala biti zakonska naloga »prostorcev«, da pokrivajo vse sfere, vse resorje in skrbijo za prostor in okolje enovito – kot en skupen in povezan prostor/okolje).« Zapis Ministrstva za okolje in prostor predstavlja povzetek težav v procesu sprejemanja DPN.

V zvezi z obvoznico se odpre nešteto vprašanj, na katera je težko odgovoriti: od dileme, če je obvoznica res potrebna, do tega, da prometno tehnične rešitve morda ne bodo rešile problema ter, da je treba spremeniti miselnost ljudi.

»Skoraj vsako delovanje človeka ima učinek v prostoru; veliko bi se dalo storiti že s povsem neprostorskimi ukrepi (na področju dela; delovni čas, delo na domu, selitev delovnih mest bližje domovom zaposlenih, spodbujanje in urejanje javnega prometa, (so)financiranje vozovnic, poravnavanje stroškov za prevoz na/z dela, ipd.), vendar brez celovite politike urejanja prostora in željenega kulturnega dialoga znotraj državnih institucij (in s sodelovanja občin) bo to zelo težko doseči. Mogoče bi tudi z uveljavitvijo regionalne ravni oblasti (vsaj na nekaterih področjih delovanja) lažje prišli do boljših rešitev,« še dodaja Direktorat za prostor.

Naj dodam še nekaj glede omilitvenih ukrepov, ki bi v primeru izgradnje obvoznice morali izvesti. Vsi NUP načeloma ne bi zahtevali drugih omilitvenih ukrepov, kot tistih, ki so navedeni v okoljskem poročilu. Če bi sodba Evropskega sodišča dobila epilog, bi morali poleg omilitvenih ukrepov predvideti tudi izravnalne ukrepe.

Vsi NUP pozdravljajo kakršnokoli rešitev, ki bi pripomogla k izboljšanju cestnega prometa na obstoječi cesti. Poleg ukrepov, ki zmanjšujejo individualni promet na račun javnega prometa ali povečujejo pretočnost (rekonstrukcije križišč, uvedba reverzibilnih pasov, izgradnja tretjih pasov na posameznih odsekih), bi bilo potrebno izvesti še vzpodbujevalne ukrepe (poceni vozovnice, ...). Direkcija za ceste še dodaja, da bi oziroma bodo zastoji ostali kljub prometnim ukrepom, dokler obvoznica ne bo zgrajena.

4.2 OMILITVENI UKREPI

Omilitveni ukrepi so posegi ali ravnanja, s katerimi se omili izvajanje posega v naravo ali njegove posledice (Zakon o ohranjanju ..., 2004). Vsi NUP so se v okoljskem poročilu opredelili o svojih zahtevah za omilitvene ukrepe. Intervju je vključeval tudi vprašanje o omilitvenih ukrepih. Vsi vprašani so zapisali, da si želijo izvedbo oziroma postopno izvajanje omilitvenih ukrepov, ki so zapisani v OP. Za posamezen okoljski element so omilitveni ukrepi povzeti iz Okoljskega poročila v postopku priprave DPN za izgradnjo obvoznice Škofljica (Okoljsko poročilo ..., 2012).

4.2.1 Podzemne vode

Predlagani omilitveni ukrepi so splošni, opredeljeni so že v obstoječih predpisih in tehničnih dokumentih, njihovo izvajanje je praviloma samoumevno in ne vpliva na spremembo ocene vplivov.

4.2.2 Površinske vode

Predlagani omilitveni ukrepi so splošni, opredeljeni so že v obstoječih predpisih in tehničnih dokumentih. Pomembno je, da so posegi v tla in vodotoke čim manjši oziroma omejeni na mesta, kjer je bilo to predhodno dogovorjeno. V zvezi s padavinskimi vodami je pomembno čiščenje in vzdrževanje kanalizacijskega sistema ter čistilnih objektov (vzdrževanje učinkovitega volumna zadrževalnih bazenov).

4.2.3 Podnebne spremembe

Izvajanje omilitvenih ukrepov, v času obratovanja (izvedbe DPN-ja) v skladu z zakonskimi zahtevami in na podlagi ugotovitev tega poročila, ni potrebno, saj izvedba predvidenega DPN-ja v vseh variantah pozitivno vpliva na podnebne spremembe.

4.2.4 Kakovost zunanjega zraka

Izvajanje posebnih omilitvenih ukrepov, v času obratovanja (izvedbe DPN-ja) v skladu z zakonskimi zahtevami za kakovost zraka in na podlagi ugotovitev tega poročila, ni potrebno. Pri izračunih nismo upoštevali, da je in še bo na odseku AC skozi Šmarje - Sap izvedena protihrupna zaščita, kar lahko kakovost zraka kvečjemu izboljša.

4.2.5 Hrup

Obvoznica Škofljica poteka pri obeh variantah po nepozidanih kmetijskih površinah. Obe varianti se najbolj približata objektom razpršene gradnje, ki ležijo ob lokalnih navezovalnih cestah (Vrečarjeva ulica, Babnogoriška cesta, Pod Strahom), vendar ne na bližino manj kot 50 m. Ostala gosteje pozidana območja so od osi obvoznice oddaljena več kot 100 m.

Za zaščito vseh preobremenjenih območij je skladno z Zakonom o varstvu okolja investitor dolžan izvesti ukrepe, ki obsegajo zmanjšanje emisij hrupa, zmanjšanje razširjanja hrupa v okolje z izvedbo protihrupnih ograj in nasipov, ter sanacijo fasadnih elementov varovanih prostorov na preobremenjenih stavbah, kjer zaščita okolja ni možna.

Pri načrtovanju obvoznice Škofljica so bili zaradi njenega poteka po zavarovanem naravnem območju Ljubljanskega barja že v izhodišču predvideni ukrepi za zmanjšane emisij hrupa. Na podlagi usmeritve investitorja bi bila tako hitrost vožnje na obvoznici omejena na 70 km/h za osebna vozila, za tovorna pa na 50 km/h. Najobčutnejše zmanjšanje emisij hrupa je predvideno z uporabo visoko absorpcijske obrabne plasti vozišča (dvojni drenažni asfalt), ki zmanjša emisije hrupa do 6 dB(A).

Dodatni ukrepi za zmanjšanje širjenja hrupa (protihrupne ograje ali nasipi) za zaščito okolja praktično niso potrebni, čeprav se bo na posameznih območjih obremenitev s hrupom med obratovanjem obvoznice povečala. V usklajevanju so tudi dodatni ukrepi za zmanjšanje obremenitve s hrupom na zaščitenem območju Ljubljanskega barja, ki bi poleg ukrepov za zmanjšanje emisij hrupa obsegali tudi izvedbo protihrupnih ograj za zaščito naravnega območja.

Sanacijo zvočne izoliranosti oken je potrebno načrtovati za stavbe, ki jih z drugimi ukrepi ni možno zadostno zaščititi ali pa ležijo ob obstoječih prometnicah v vplivnem območju obvoznice.

Obseg protihrupnih ukrepov je potrebno za izbrano varianto določiti v idejnem projektu, ukrepe pa vključiti v DPN kot obvezo investitorja ceste. Protihrupni ukrepi morajo v največji možni meri zagotavljati varstvo pred neposrednim obremenjevanjem okolja s hrupom in izpolnjevati okoljevarstvene cilje med obratovanjem obvoznice.

4.2.6 Kmetijske površine kot naravni vir

Omilitveni ukrep z izvedbo nadomestnih zemljišč zakonsko ni opredeljen in je v praksi težko izvedljiv. Obstoječi sistemski ukrep za varovanje kmetijskih zemljišč, ki ga določa Zakon o kmetijskih zemljiščih, je plačilo odškodnine zaradi spremembe namembnosti kmetijskih zemljišč, ki bremeni investitorja pred pridobitvijo gradbenega dovoljenja.

Potrebno je zagotoviti gospodarno ravnanje s tlemi na območju DPN-ja. Vse viške rodovitnega dela tal z območja DPN-ja je potrebno nameniti rekultivaciji drugih kmetijskih zemljišč oziroma morebitnem vzpostavljanju novih kmetijskih površin. Za realizacijo ukrepa je odgovoren investitor, izvajata ga projektant in investitor v sodelovanju z MKGP in Zavodom RS za naravo.

Ob izvajanju del je potrebno narediti vse, da se ne bodo poškodovala sosednja zemljišča. Prav tako mora biti zagotovljen neoviran dostop na sosednja kmetijska zemljišča. Ukrep mora upoštevati izvajalec gradbenih del.

Gradbeni stroji in transportna vozila morajo biti tehnično brezhibni ter z gorivom oskrbovani na drugih, za to primernih mestih, ne na območju DPN-ja. V primeru razlitja nevarnih snovi iz delovne mehanizacije je potrebno lokacijo takoj sanirati. Na gradbišču mora biti zagotovljeno ustrezno opremljeno mesto za skladiščenje nevarnih snovi z lovilno skledo ustrezne prostornine. Nevarne odpadke je potrebno oddajati pooblašeni organizaciji za zbiranje nevarnih odpadkov, kar mora biti ustrezno evidentirano. Ukrep mora upoštevati izvajalec gradbenih del.

Pri izvedbi omilitvenega ukrepa za naravo, t.j. pri vzpostavitvi nadomestnih habitatov za ptice, je nujno, da pri izdelavi natančnega predloga nadomestnih habitatov sodelujejo biologi in agronomi oz. ZRSVN in MKO – Direktorat za kmetijstvo. Predlog lokacij nadomestnih habitatov je v sedanji fazi le groba ocena, lahko pa bo zaradi drugih

faktorjev prišlo do izbire površin tudi na drugem območju. Za realizacijo ukrepa je odgovoren investitor, izvajata ga projektant in investitor v sodelovanju z MKO in ZRSVN. Lokacije nadomestnih habitatov naj se v čim večji meri opredelijo na kmetijskih zemljiščih v zaraščanju, ob hkratnem pogoju, da še ustrezajo usmeritvam naravovarstvene stroke.

4.2.7 Krajina

Izvedba DPN-ja je sprejemljiva le ob upoštevanju usmeritev in ukrepov za varstvo krajine, navedenih spodaj in v Uredbi za Krajinski park Ljubljansko barje. Potrebno je upoštevati varstvene usmeritve navedene v Uredbi za krajinski park.

V fazi izdelave DPN je potrebno izdelati načrt krajinske ureditve, ki naj upošteva strokovne usmeritve za varstvo kulturne krajine in usmeritve ZVKD glede PHO.

Trase variant potekajo čez kulturno krajino, zaradi česar je potrebno posebno pozornost nameniti temu, da so nasipi na območju Barja čim nižji. Protihrupne ograje morajo biti ozelenjene in ob zunanji strani dodatno obsajene z avtohtono grmovno vegetacijo. Značilne barjanske vegetacijske vzorce (drevoredi, osamela drevesa, skupine dreves, žive meje, nižinski gozd) je potrebno ob cesti ohraniti, nadomestiti oz. ustvariti tako, da bo cestno telo v največji možni meri vključeno v barjansko krajino.

Glede na to, da bo načrtovana obvoznica predstavljala novo mejo za urbanizacijo v prostoru, priporočamo, da občina Škofljica strogo nadzoruje in preprečuje gradnjo izven ureditvenega območja naselij na celotnem območju kulturne krajine med naselji in načrtovano obvoznico.

V območjih kulturne krajine velja naslednji pravni režim varstva, ki predpisuje ohranjanje naslednjih krajinskih značilnosti:

- krajinska zgradba in prepoznavna prostorska podoba (naravne in kulturne prvine),
- odprti prostor pred nadaljnjo širitvijo naselij,
- sonaravno gospodarjenje v kulturni krajini (tradicionalna raba zemljišč),
- tipologija krajinskih prvin in tradicionalnega stavbarstva,
- odnos med krajinsko zgradbo oziroma prostorsko podobo in stavbno oziroma naselbinsko dediščino.

4.2.8 Narava

V nadaljevanju so predstavljeni omilitveni ukrepi s področja narave.

Preglednica 4. Opis omilitvenih ukrepov za področje narave (Okoljsko poročilo ..., 2012).

Povzetek možnih vplivov oz. aktivnosti, ki so vzrok za nastanek vplivov	Omilitveni ukrep	Možnost omilitve vplivov									
Uničenje oz. poslabšanje stanja populacij kvalifikacijskih vrst ptic ter njihovih habitatov; Uničenje oz. poslabšanje stanja kvalifikacijskih habitatnih tipov;	Ureditev nadomestnih habitatov za ptice – renaturacija njivskih površin in ekstenziviranje travniških površin na nadomestnem območju. <table border="1"> <tr> <td></td><td>2A</td><td>OC</td></tr> <tr> <td>Površine, ki jih je potrebno nadomestiti</td><td>261 ha</td><td>15</td></tr> <tr> <td>Varnostni faktor nadomeščanja 1,4</td><td>365 ha</td><td>21</td></tr> </table> Habitate lahko nadomeščamo le na območjih, kjer: 1. nosilnost okolja za določeno vrsto, za katero se izvaja nadomestni habitat, že ni presežena (so že zasedeni vsi razpoložljivi teritoriji/habitati/domači okoliši, glede na potrebe posamezne vrste in podatke o razširjenosti), 2. ni drugih kvalifikacijskih habitatnih tipov (glede na stanje, ki je bilo podlaga za razglasitev Natura 2000 območij), 3. ni drugih vrst, ki se prav tako varujejo v skladu z nacionalno zakonodajo in niso kvalifikacijske vrste ter bi jim z zagotavljanjem nadomestnih habitatov uničili ali poslabšali življenjski prostor, 4. niso prisotni habitat, ki so pomembni za ohranjanje drugih kvalifikacijskih vrst (in niso hkrati tudi kvalifikacijski habitatni tipi oziroma habitat, ki se ohranjajo v skladu z nacionalno zakonodajo (npr. grmišča, mejice, trstičja ipd.), 5. je dovolj sklenjenih površin, ki bodo zagotavljale preživetje vsaj enako velikih populacij vrst, na katere s posegom vplivamo, 6. so ta območja dovolj blizu izgubljenim območjem, 7. so ta območja, z vidika obstoječe obremenjenosti okolja, primerna (hrup, svetlobno onesnaženje, vizualne motnje, bližina naselij, vseh biotskih in abiotskih dejavnikov, ki vplivajo na uspešnost izvedbe teh habitatov, ipd.). Glede na stanje na Ljubljanskem barju ocenjujemo, da je izvedba nadomestnih habitatov možna le na območjih, ki so bili v izhodiščnem stanju (popis HT 1999 in 2003) ocenjeni z naravovarstveno vrednostjo 0, 1 ali 2 in v sedanjem stanju ustrezajo zgornjim pogojem.		2A	OC	Površine, ki jih je potrebno nadomestiti	261 ha	15	Varnostni faktor nadomeščanja 1,4	365 ha	21	Z nadomestitvijo izgubljenih travniških površin in izboljšanjem obstoječega stanja habitatov za ptice na nadomestnem območju se bo omogočila ohranitev populacij, na katere bo izgradnja obvoznice imela negativen vpliv.
	2A	OC									
Površine, ki jih je potrebno nadomestiti	261 ha	15									
Varnostni faktor nadomeščanja 1,4	365 ha	21									
Uničenje oz. poslabšanje stanja barjanskega okarčka ter njegovih habitatov; uničenje oz. poslabšanje stanja kvalifikacijskih habitatnih tipov;	Ureditev nadomestnih habitatov za okarčka na površini 37,5 ha – renaturacija njivskih površin in ekstenziviranje travniških površin na nadomestnem območju.	Nadomestitev površin uničenih habitatov okarčka in površin z bistvenim poslabšanjem njihove kvalitete.									
Vpliv vizualnih motenj, svetlobe na ptice, ter negativen vpliv prozornih protihrupnih ograj zaradi trkov ptic v ograje.	Na območju KP Ljubljansko barje in Natura 2000 protihrupne ograje ne smejo biti prozorne (tudi prozorne protihrupne ograje z nameščenimi silhuetami ujed ne zagotavljajo varnosti za ptice). Neprozorne protihrupne ograje do določene mere prav tako omilijo negativen vpliv osvetljevanja z avtomobilskimi žarometi. Protihrupne ograje naj segajo vsaj 2 m nad cestišče (kosec in prepelica sta ptici, ki letata nizko, s tem lahko deloma preprečimo tudi trke z vozili za ti dve vrsti in tudi za druge vrste ptic).	Izogib negativnega vpliva vizualnih motenj in svetlobe na ptice ter preprečevanje žrtev med pticami zaradi naleta.									

Nadaljevanje preglednice 4

Povzetek možnih vplivov oz. aktivnosti, ki so vzrok za nastanek vplivov	Omilitveni ukrep	Možnost omilitve vplivov
Uničenje gnezdišč in ptičjega zaroda v gnezdih.	Vsa gradbena dela in morebitni posegi v drevesno in/ali grmovno vegetacijo naj se izvajajo zunaj gnezditvenega obdobja ptic (dela se lahko izvajajo od začetka septembra do konca februarja).	Ohranjanje osebkov kvalifikacijskih in zavarovanih vrst ptic.
NV Jelšje je gnezditveni habitat sloke. Sloke pogosto letijo zelo nizko in obstaja velika možnost trkov z vozili, ko izletavajo iz gozda na travnike.	Na odseku trase, ki poteka po robu NV Jelšje, bo potrebna postavitve neprozornih zaščitnih ograj, ki naj segajo vsaj 2 m nad cestišče. Ocenjujemo, da je potrebna postavitve približno 150 m protihrupne ograje v S delu Jelšja, kjer trasa poteka skozi gozd. PHO je potrebna samo na Z strani ceste. Natančnejša opredelitev obsega in lokacije protihrupnih ograj na območju Jelšja naj se določi v postopku priprave PVO.	Preprečevanje trkov ptic z vozili in zmanjšanje vpliva hrupa na gozdne ptice (predvsem sloko).
Hrup prometa na cesti bo vplival na gnezditvene habitate travniških ptic, povečana bo smrtnost zaradi trkov z vozili.	Za zmanjšanje hrupa in za zmanjšanje trkov živali, predvsem ptic in netopirjev, naj se ob cesti zasadi lesno vegetacijo (avtohtone vrste grmičevja in drevja lokalnega izvora). Za zasaditev se obvezno izberejo le vrste, ki niso plodonosne. Plodonosne vrste drevja in grmičevja namreč privabljajo ptice v neposredno bližino ceste, kar poveča možnost trkov ptic z vozili. Natančnejše se obseg in način zasaditve, vključno z izbiro vrst drevja in grmovja, določi v fazi izdelave poročila o vplivih na okolje za izbrano varianto.	Grmovna in lesna vegetacija zmanjša vpliv hrupa, zmanjša vpliv vizualnih motenj, kot so svetloba (žarometi) in premikajoča se vozila, ter usmerja ptice k višjemu preletu čez cesto (zmanjšanje trkov ptic z vozili), hkrati opozori ptice med letom na ovire v odprti krajini.
Negativni vplivi ceste na kvalitete vodnih in obvodnih habitatov.	Tekoče in stoječe vode se ohranjajo v dobrem ekomorfološkem stanju. Premostitve in posege v struge se mora izvesti tako, da se ohrani prehodnost za vse vrste rib, tudi pri minimalnih pretokih. Pri sečnji se upošteva 5 m širok pas vodnega zemljišča (dreves, ki rastejo v tem pasu, naj se ne seka oz. naj se s sečnjo ohranja zastrtost vodotoka). Ohraniti je potrebno pas avtohtone vegetacije (visoke steblike, lesna grmovna in drevesna vegetacija) ob vodotokih na obeh straneh, za ohranjanje habitatnega koridorja vidre in drugih vrst vezanih na obvodne habitate. Intenzivna gradbena dela na vodotokih oziroma v njihovi neposredni bližini naj se izvajajo zunaj drstitvenega obdobja rib, značilnih za to območje.	Ohranjanje povezanosti habitatov za vodne živali ter migracijskih koridorjev vzdolž vodotokov.
Cesta predstavlja bariero in povzroča fragmentacijo življenjskega prostora živalskih vrst. Zaradi prometa se poveča smrtnost nekaterih vrst/skupin živali, kar lahko vpliva na upad populacij.	Vse premostitve se izvedejo v širokem loku, tako da se v strugo vodotoka ne posega in da je omogočen tudi prehod divjadi, vidre, malih sesalcev in drugi vrst/skupin živali. Za vidro (in druge živali, predvsem male sesalce): pri gradnji in obnovi mostov za premostitve vodotokov naj se gradnja načrtuje in izvaja tako, da se pod mostom na obeh straneh zgradijo suhe police. Polica mora biti tudi v času najvišjih voda na suhem (vsaj 15 cm nad najvišjim nivojem vode) ter dostopna po kopnem s klančino in primerno prehodna za vidro ter druge sesalce (širina vsaj 50 cm, svetla višina nad polico vsaj 60 cm, kar vidri omogoča enostaven prehod), dostopna pa mora biti tudi iz vode. V tem se bo moč v veliki meri izogniti povozom vider. Enocevni cilindrični prepusti oz. kanali niso primerni, tudi za najmanjše vodotoke ne, saj predstavljajo nevarnost za vidre, lahko pa se uporabljajo pravokotni prepusti/kanali s polico vsaj na eni strani. Možna je tudi rešitev s pontonsko polico (plavajočo), ki je funkcionalna tudi ob višjih vodostajih. Za potrditev primernosti načrtovane premostitve naj se vključi strokovnjaka za vidro. Na celotni trasi obvoznice se izvede prepuste za dvoživke v skladu z navodili strokovnjaka za dvoživke (v nadaljnjih fazah).	Varno prehajanje živali čez bariero in izogib žrtvam v prometu.

Se nadaljuje

Nadaljevanje preglednice 4

Povzetek možnih vplivov oz. aktivnosti, ki so vzrok za nastanek vplivov	Omilitveni ukrep	Možnost omilitve vplivov
Uničenje zavarovanih rastlinskih vrst	Za izbrano varianto naj se izvede pregled območja neposrednega vpliva trase (pas ceste ter druge površine, na katere se bo posegalo), v primernem času zaradi možnih rastišč močvirske logarice in drugih zavarovanih rastlinskih vrst. Osebkje je potrebno presaditi na primerna območja zunaj vpliva trase.	Ohranjanje zavarovanih rastlinskih vrst.
Uničenje ogroženih in zavarovanih habitatnih tipov ter habitatov ogroženih vrst med gradnjo.	V času gradnje ceste je potrebno racionalno načrtovati vse posege v prostor tudi v širšem območju. Ohranjajo naj se naravne biološke razmere na rastiščih naravovarstveno pomembnih habitatnih tipov. V čim večji meri se ohranjajo ali vzpostavijo prvotni habitati (npr. ekstenzivni negnojeni travniki, mokrotni travniki, obrežna vegetacija, visokodebelni sadovnjaki, mejice, živice). Območja, degradirana v času izvedbe del, je potrebno povrniti v prvotno stanje.	Zmanjšanje vplivov gradnje na minimum in ohranjanje ogroženih in zavarovanih habitatnih tipov ter habitatov ogroženih vrst med gradnjo.
Uničenje ogroženih in zavarovanih habitatnih tipov ter habitatov ogroženih vrst med gradnjo.	Začasne deponije gradbenih materialov in zemljin naj se umestijo zunaj območja KP Ljubljansko barje in Natura 2000. Lokacije začasnih deponij in vseh ostalih ob gradnji prizadetih površin se vključijo v pogoje dovoljenja za gradnjo. Posegi v gozdove naj se izvajajo tako, da se ohrani čim bolj naravna raznolikost gozdne strukture v različnih starostnih fazah ter naravni procesi.	Zmanjšanje vplivov gradnje na minimum.
Uničenje ogroženih in zavarovanih habitatnih tipov med gradnjo.	Ob izkopu je potrebno zgornjo plast humusa deponirati na način, da bo možno s tem slojem pokriti površine, prizadete v času gradnje.	Zmanjšanje vplivov gradnje na minimum.
Vplivi na divjad – preprečevanje oz. onemogočanje migracij živali ter povečana smrtnost zaradi povozov.	Za divjad in druge vrste sesalcev je potrebno zagotoviti varno prehajanje ceste. Cesta v večjem delu poteka na nasipu, kar večini živalskih vrst predstavlja oviro za prehajanje. Ustrezna rešitev je ureditev primernih prehodov ustreznih dimenzij, cesta pa mora biti ustrezno zavarovana z ograjo. Pri načrtovanju se vključi strokovnjaka za divjad v nadaljnjih fazah.	Omogočanje migracij tudi v prihodnje ter zmanjšanje povozov divjadi na minimum.
Naselitev tujerodnih rastlinskih vrst zaradi degradacij površin med gradnjo.	Preprečuje se širjenje tujerodnih invazivnih rastlinskih vrst. Ob morebitnem pojavljanju se jih na širšem območju posega redno odstranjuje do vzpostavitve naravne avtohtone vegetacije.	Preprečuje se širjenje tujerodnih invazivnih rastlinskih vrst. Ob morebitnem pojavljanju se jih na širšem območju posega redno odstranjuje do vzpostavitve naravne avtohtone vegetacije.
Negativni vplivi na žuželke, netopirje in ptice zaradi svetlobnega onesnaževanja.	Osvetlitve so dovoljene le na glavnih priključkih na obstoječo cesto Ljubljana - Kočevje. Za osvetlitev zunanjih površin naj se uporabljajo sijalke, ki ne svetijo v UV spektru in čim manj svetijo v modrem delu spektra (npr. visokotlačne natrijeve sijalke). Vse svetilke morajo biti v skladu z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (ur. l. RS, št. 81/07 in 109/07). To pomeni, da morajo biti takšnih oblik, da ne sevajo nad vodoravnico, prav tako morajo biti pravilno nameščene (da ni sevanja nad vodoravnico). Za osvetljevanje naj se uporabijo popolnoma zasenčena svetila z ravnim zaščitnim in neprodušnim steklom. Dela naj potekajo v dnevnem času. Zaradi svetlobnega onesnaževanja nočno osvetljevanje gradbišč in objektov ni dovoljeno.	Zmanjšanje vplivov svetlobnega onesnaževanja na živali.

Se nadaljuje

Nadaljevanje preglednice 4

Povzetek možnih vplivov oz. aktivnosti, ki so vzrok za nastanek vplivov	Omilitveni ukrep	Možnost omilitve vplivov
Poslabšanje kakovosti voda in negativen vpliv na vodne organizme in organizme, vezane na vodno okolje.	Med gradnjo ni dovoljeno posegati v struge vodotokov z materiali, ki vsebujejo nevarne snovi. Betoniranje na brežinah in v vodotokih ni dovoljeno, prav tako je potrebno preprečiti izlitje mešanice apna ali cementa v vodo. V času gradbenih del ob in v vodotoku je potrebno zagotoviti, da v vodi ne nastajajo razmere neprekinjene kalnosti. Pranje gradbenih strojev in druge opreme z vodo iz vodotoka ni dovoljeno. Gradbeni stroji morajo biti brezhibni, tako da je preprečeno izlivanje in spiranje goriva, olj in maziv. Preprečuje se onesnaževanja vodotokov in spiranje snovi s cestnih površin. Odcedne vode s cestišča morajo biti speljane na ustrezne usedalnike in v prečiščevalne bazene.	Preprečevanje negativnih vplivov na vodne organizme in organizme vezane na vodno okolje.
Negativni vplivi na žuželke, netopirje in ptice zaradi svetlobnega onesnaževanja.	Osvetlitve so dovoljene le na glavnih priključkih na obstoječo cesto Ljubljana - Kočevje. Za osvetlitev zunanjih površin naj se uporabljajo sijalke, ki ne svetijo v UV spektru in čim manj svetijo v modrem delu spektra (npr. visokotlačne natrijeve sijalke). Vse svetilke morajo biti v skladu z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (ur. l. RS, št. 81/07 in 109/07). To pomeni, da morajo biti takšnih oblik, da ne sevajo nad vodoravnico, prav tako morajo biti pravilno nameščene (da ni sevanja nad vodoravnico). Za osvetljevanje naj se uporabijo popolnoma zasenčena svetila z ravnim zaščitnim in neprodušnim steklom. Dela naj potekajo v dnevnem času. Zaradi svetlobnega onesnaževanja nočno osvetljevanje gradbišč in objektov ni dovoljeno.	Zmanjšanje vplivov svetlobnega onesnaževanja na živali.
Negativni vpliv na netopirje zaradi postavitve ovir in izgub osebkov zaradi trkov z vozili.	Podhodi z minimalno višino 6–7 m in minimalno širino 5–7 m. Primerni so tudi mostovi čez vodna telesa z minimalno širino 3–4 m in minimalno višino nad vodno gladino 1–1,5 m. Kadar je na mostu prisotna vegetacija, mora biti zasajena na »hop-over« način (glej naslednjo točko). Ta zasaditev bo netopirje, ki se bodo namesto pod most usmerili nad cesto, usmerila na varno višino. Podhodi naj bodo neosvetljeni. »Hop-over« zasaditev na določenih odsekih obvoznice bo omogočila netopirjem varno prehajanje čez cesto. Zasaditev naj bo oblikovana tako, da drevesa tik ob cesti dosega minimalno višino 6 m. Prostor med drevesi se zapre z gostim grmovjem, ki bo preprečilo netopirjem nižji let. Če grmovje ni dovolj gosto, naj bo ob cesti postavljena lesena ograja ali ograja z gosto mrežo višine 4–5 m. Netopirje usmerimo na pravo višino tudi s primerno osvetlitvijo. Luč naj bo usmerjena v tla, da se tako ohrani temno območje na višini preleta.	Ohranjanje netopirjev.

4.2.9 Gozd

Pri izvedbi DPN-ja je potrebno upoštevati splošne omilitvene ukrepe za varovanje gozda. Ukrepi so izvedljivi, za izvedbo je odgovoren investitor oz. izvajalec gradbenih del. Upoštevati je potrebno tudi ukrepe opisane v nadaljevanju.

- Čim manjši posegi v gozd in gozdni prostor, da bo potrebna čim manjša krčitev gozda, omejkov in posameznega gozdnega drevja sredi kmetijskih površin in da ne bodo prizadete funkcije gozdov (Gozdnogospodarski načrt za gozdnogospodarsko območje Ljubljana 2001-2010).
- Odlaganje odvečnega odkopnega materiala na urejene deponije odpadnega gradbenega materiala, ne v gozd (18. Člen ZG).
- Vse obstoječe prometnice je potrebno ohraniti ter zagotoviti nemoteno gospodarjenje z gozdom oz. nemoten izvlek lesnih sortimentov po obstoječih vlakah in skladiščenje lesa na obstoječih pomožnih skladiščih.
- Načrtovanje trase obvoznice tako, da omogoča nemoteno prehajanje prosto živečim divjim živalim (Resolucija o nacionalnem gozdnem programu; Uradni list RS, št. 111/07).
- Po končani gradnji mora investitor v najkrajšem možnem času vzpostaviti zemljišča v prvotno stanje (sanacija začasnih gradbenih površin, zunanja ureditev, sanacija brežin). Sanirati je potrebno morebitne poškodbe na gozdnih prometnicah in začasnih gradbenih površinah ter iz gozda odstraniti ves neporabljen material (odpadni gradbeni material, odvečno izkopno zemljo ipd.).
- V skladu z 20. členom Zakona o gozdovih izdela Zavod strokovne podlage za gospodarjenje s posamičnim gozdnim drevjem oz. s skupinami gozdnega drevja zunaj naselij.
- Drevje, predvideno za posek, je potrebno v skladu s 17. členom Zakona o gozdovih – ZG (Uradni list RS, št. 30/1993, 13/1998 – odl. US, 56/1999 – ZON, 67/02, 110/02 – ZGO-1, 115/06 in 110/07) pred posekom označiti in evidentirati. Čas del naj se prilagodi tako, da ne bo motilo ptic pri gnezdenju, drugih živali pa pri paritvi in vzreji mladičev (4. člen Pravilnika Uradni list RS, št. 55/94, 110/08).
- V gozdu je prepovedano kuriti, razen na urejenih kuriščih in zaradi zatiranja podlubnikov (6. člen Uredbe).

4.2.10 Kulturna dediščina

Pri izvedbi DPN-ja je potrebno upoštevati varstvene režime za prisotno kulturno dediščino na območju DPN-ja.

Na območjih registrirane kulturne dediščine so dovoljeni posegi v prostor in prostorske ureditve, ki prispevajo k trajni ohranitvi dediščine, ni pa dovoljena odstranitev registrirane kulturne dediščine oziroma poseganje vanjo, na način, da bi se le-ta uničila.

Na območjih registriranih arheoloških najdišč se varujejo arheološke ostaline in njihov vsebinski in prostorski kontekst. V ta območja ni dovoljeno posegati na način, ki utegne poškodovati najdišče (gradnja infrastrukture in objektov, izkoriščanje rudnin).

V območjih kulturne krajine velja dodatni pravni režim varstva, ki predpisuje ohranjanje krajinskih značilnosti (krajinska zgradba in prepoznavna prostorska podoba, odprti prostor pred nadaljnjo širitvijo naselij, sonaravno gospodarjenje v kulturni krajini, tipologija krajinskih prvin in tradicionalnega stavbarstva, odnos med krajinsko zgradbo oziroma prostorsko podobo in stavbno oziroma naselbinsko dediščino).

Investitor mora zagotoviti izvedbo predhodnih arheoloških raziskav na celotni trasi, izvedbo zaščitnih izkopavanj potencialno odkritih najdišč, stalen arheološki nadzor nad vsemi zemeljskimi deli, ter zagotoviti konzervacijo in prezentacijo morebitnih najdb po konservatorskem programu.

4.2.11 Poplavna nevarnost

Kljub temu da optimizirana varianta OC poteka bolj ob obrobju Barja in da je krajša kot varianta 2A, nima bistvenih prednosti glede poteka po poplavnih območjih in glede potrebne izvedbe ukrepov.

Če ne upoštevamo razreda preostale nevarnosti, sta glede na dolžino poteka po poplavnih območjih varianti primerljivi (2360 m varianta 2A in 2420 m varianta OC-opt). Vendar varianta OC-opt poteka na bistveno večji dolžini po srednjem razredu poplavne nevarnosti (1320 m pri varianti OC-opt in 800 m pri varianti 2A). Ker poteka varianta OC-opt bližje poseljenim območjem, je potrebno izvesti vse potrebne ukrepe z dovolj velikim številom prepustov, da nasip obvoznice ne bi povzročil dodatnega poplavljanja območja med obvoznico in železnico. Z vidika vpliva na poplavno varnost ima trasa 2A, ki poteka bolj globoko proti Barju, manjši vpliv na poplavno varnost.

Pri obeh variantah je potrebno v naslednjih fazah na podlagi hidravličnih analiz določiti količine vode, ki jih je potrebno brez dodatne zajeze prevajati pod nasipom obvoznice proti Barju. Z natančno in celovito analizo ter premišljenimi posegi je potrebno preprečiti napake, ki so se pojavile pri izgradnji južne obvoznice. Nasip južne obvoznice preprečuje razbremenjevanje visokih vod Gradaščice proti Barju, na območju Ilovice pa preusmeritev

Prošce na južno stran obvoznice in ukinitve starega izliva Prošce, kar povzroča bistveno večjo poplavno ogroženost objektov na Ilovici na vzhodni strani Ižanske ceste (poplave so višje do 0,5 m).

V okoljskem poročilu so vsi sektorji opredelili omilitvene ukrepe, ki jih zahtevajo. Ker pa gre v primeru narave za obsežne omilitve ukrepe, jih bodo po mojem mnenju morali zamenjati z izravnalnimi ukrepi, saj postopka, kot je zastavljen, ne bo več dolgo mogoče voditi. Izravnalni ukrepi so dejavnosti, posegi ali ravnanja, s katerimi se nadomesti predvidena ali povzročena okrnitev narave. Če prevlada druga javna korist nad javno koristijo ohranjanja narave, se hkrati sprejme tudi odločitev o nujnih izravnalnih ukrepih, ki morajo v primeru posebnih varstvenih območij in predlogov posebnih ohranitvenih območij zagotoviti celovitost in povezanost teh območij. O teh ukrepih se obvesti pristojne organe EU, skladno s predpisi EU (Zakon o ohranjanju ..., 2004)

5 SKLEP IN RAZPRAVA

Obvoznica Škofljica je besedna zveza, ob kateri pristojni z ministrstev ali zavodov za hip obstanejo oz. obmolknejo, se primejo za glavo ali vzdihnejo. Vsi ti občutki niso občutki navdušenja, ampak posledica mučnega in dolgotrajnega postopka sprejemanja DPN-ja, kjer ni videti konca.

V zakonih so lepo opredeljene naloge in dolžnosti posameznih NUP. O medsektorskem usklajevanju je napisano, da so predvidene prostorske konference, podajanje smernic, upoštevanje mnenj in predlogov, izdelati se morajo predlogi izvedljivih variant ter vrednotenje in primerjava variant s prostorskega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju.

Zakoni so napisani zato, da se po njih ravna, vendar lahko rečem, da (na podlagi ugotovljenega) ne bi smelo biti vedno tako. Ne zagovarjam dejstva, da bi morali zakone kršiti, ampak da bi jih morali spremeniti/omiliti. Že res, da so bile v okviru usklajevanja variant na primeru Škofljice izvedene prostorske konference, vendar to še ne pomeni, da so prišli do konsenza in se zedinili. Vsak NUP je po zakonu izpolnil svoje obveznosti, a menim, da je težava prav v tem. Vsi se držijo zakonov in predpisov, vsi so omejeni v prostoru, ni pa veliko manevrskega prostora, kjer bi prišli do skupnih trajnostnih rešitev, ki bi ustrezale vsem NUP, prav tako pa tudi prebivalcem in nenazadnje tudi okolju. Trajnostne rešitve so ključ do uspeha na obstoječi trasi skozi Škofljico in Lavrico. Trajnostni razvoj zadošča današnjim potrebam, ne da bi pri tem ogrožal možnosti prihodnjih generacij, da bi zadostile svojim potrebam. S trajnostnimi predpisi zagotovimo smotrno rabo naravnih in družbenih virov ter učinkovito prostorsko upravljanje, saj trajnostni pristop zahteva od vseh prostorsko relevantnih sektorjev usklajeno delovanje in odločanje (Marot, 2010).

Primer sprejemanja DPN za obvoznico Škofljica so po mojem mnenju vsi NUP doživljali z odporom. Vedeli so, da bo projekt dolgotrajen in da bo imel velik politični vpliv. Neusklajenost posameznih sektorjev je ovira, ki zavira optimalno razporejanje sredstev, usmerjanje razvoja v prostoru in kohezijo. Medsektorsko sodelovanje ter soodvisnost posameznih prostorskih sistemov sta nujna za usklajeno delovanje na vseh ravneh prostorskega planiranja (Prostorski vpliv ..., 2005).

Intervjuji z vpletenimi so mi dali občutek, da sta se v času usklajevanj oblikovala dva pola, in sicer prvi, ki je zagovarjal cesto po Barju in od te ideje ni odstopil, ter drugi pol, ki je zagovarjal alternativne rešitve. Naj citiram koordinatorjeve besede: *»Razvojni sektorji bi se samo razvijali, varstveni sektorji/resorji bi samo varovali, ne ozirajoč se eden na*

drugega, na strateške cilje, usmeritve ...«.

V primeru Škofljice se odpira nešteto vprašanj in pomislekov o legitimnosti postopka. Izrazito so si za obvoznico po Barju prizadevala Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija za ceste kot investitor in Direktorat za infrastrukturo ter Občina Škofljica. Občina Škofljica ima seveda svoje razvojne interese, kot sta razširitev poslovne cone ter pozidava od Dolenjske ceste do predvidene nove obvoznice po Barju.

Druga skupina NUP pa je stremela tako k ukrepom za izboljšanje cestnega prometa na obstoječi cesti (JPP, prometno-tehnični ukrepi na obstoječi cesti), kot k poteku trase izven območja Barja. Ti NUP so Ministrstvo za okolje in prostor, Sektor za celovito presojo vplivov na okolje, Zavod RS za varstvo narave, Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo, Ministrstvo za kulturo, Direktorat za kulturno dediščino, Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor kot koordinator ter Civilna iniciativa Lavrica.

Ker je bilo v procesu toliko različnih mnenj in omejitev posameznih sektorjev in ker so k projektu pristopili vsak s svojo miselnostjo, je sedaj tako, kot je. Projekt je ustavljen, izvajajo se nadomestni ukrepi na obstoječi cesti, prišlo naj bi tudi do gradnje polnega priključka Šmarje - Sap, ki je zopet dvorezni meč. Lahko, da bodo rešili problem ali pa ne.

»Priključek bo lahko nase potegnil ogromno prometa, česar si zdaj sploh ne moremo predstavljati. Morda bo že avtocestni priključek odpravil glavne težave in dodatne rešitve sploh ne bodo potrebne. Morda bo takrat prišla v poštev rešitev z reverzibilnim pasom ali kakšna tretja različica, ki bo še prijaznejša do kolesarjev. Tega zdaj ne vemo, zato je smiselno počakati na priključek in opraviti nove prometne preveritve,« je v pogovoru povedal dr. Peter Lipar.

Morda gre zopet za druge interese razvojnih deležnikov. Po preverjanju vseh možnosti ter na podlagi vsega narejenega lahko trdimo, da nič drugega ne more rešiti prometa na Dolenjski/Kočevski cesti kot gradnja obvoznice.

Prva hipoteza je bila, da medsektorskega usklajevanja v prostorskem načrtovanju ni oziroma je to počasno in neorganizirano. Hipotezo po vsem prebranem in napisanem lahko potrdim. Postopki so počasni, togi in nekonstruktivni tudi zaradi prenормiranosti zakonov in predpisov posameznih deležnikov. Če pogledamo na primeru Škofljice lahko vidimo, da je res tako. Postopek traja že od leta 2005. V tem času je bilo sklicanih kar nekaj prostorskih konferenc, izmenjanih veliko smernic in mnenj a prave rešitve še niso našli. Vsak sektor stoji za svojim, v prostoru pa ni manevrskega območja, kjer bi lahko

prišlo do kompromisov.

Druga hipoteza je bila, da variante v primeru obvoznice Škofljica niso razvite do konca. Glede tras so končne, smiselna pa je preveritev alternativnih variant. Na tem področju je bilo od ustavitve postopka, leta 2012, veliko narejenega. Ker se je postopek ustavil, zaradi negativnega mnenja na OP s strani kmetijskega ministrstva, so se začeli pripravljati različni ukrepi. Ti ukrepi so, kot že večkrat omenjen polni priključek na avtocesto Šmarje - Sap, ozka štiripasovna cesta in tripasovna cesta z reverzibilnim pasom od Rudnika do Škofljice. Našli so tudi rešitev, v obliki ceste, kako se izogniti prečkanju čez železnico. Ti ukrepi so zaenkrat še na papirju, saj se tudi tu ne morejo zediniti, kateri je bolj ustrezen, a se bodo kmalu začela dela odvijati tudi na terenu. Poleg tega je bil narejen razmislek o javnem potniškem prometu, saj so se zgradila parkirišča za namen P+R. Še veliko bi se dalo postoriti na tem področju, od cenejših vozovnic do rumenega pasu za avtobuse. Posodobiti je potrebno tudi železniški promet. Proga do Kočevja potrebuje še nekaj obnove, škofljiški župan Ivan Jordan pa se dogovarja s Slovenskimi železnicami o gradnji postajališča na Lavrici. To postajališče bi verjetno uporabljalo kar nekaj populacije, saj železnica vodi v sam center Ljubljane, kjer lahko do vsega dostopaš peš, s kolesom ali avtobusom. Na podlagi teh ugotovitev lahko drugo hipotezo ovržem.

Metode, ki sem jih uporabila v magistrski nalogi, so bile opisovanje, grafična prezentacija in intervju. Slednji bom namenila malo večjo pozornost, saj sem ji posvetila veliko časa. Najprej sem sestavila vprašanja za intervju ter jih razposlala vsem izbranim NUP in CIL. Z nekaterimi sem se dogovorila za sestanek, spet drugi so mi takoj odgovorili pisno po elektronski pošti. Nekateri intervjuji oziroma odgovori na vprašanja so boljši od drugih v vsebinskem smislu, saj sem prišla do novih informacij ter jih raziskala naprej. Generalno gledano bi morda danes malo drugače sestavila vprašalnik, vendar vsebinsko je bil dobro zastavljen, zato sem tudi dobila odgovore, iz katerih sem lahko hipotezi potrdila oziroma ovrгла. Ker sta od začetka do konca pisanja te naloge minili dve leti, sem bila tako rekoč ves čas na tekočem, saj sem zadnje odgovore na vprašanja dobila pred kratkim. Morda se bi dalo še izboljšati rezultate vprašalnika z okroglo mizo, kamor bi povabila vse vprašane in kjer bi se lahko na enem mestu vsi soočili z vprašanji.

Ugotovila sem, da medsektorsko usklajevanje po zakonu ter v realnosti deluje, a je togo zaradi prenormiranosti. Tudi sektorji sami so opozorili na to težavo, da vsak sektor vidi le svoje omejitve, ni pa »oblaka«, kjer bi prihajalo do konsenzov. Na tem mestu bi bilo smiselno raziskati možnosti sprememb zakonov in pravilnikov v smislu milejšega varovanja posameznega sektorja, saj bi s tem pridobili večji manevrski prostor za iskanje trajnejših rešitev.

6 POVZETEK

Prostorsko načrtovanje ima v prostoru veliko nalogo in odgovornost, saj se ukvarja z načrtovanjem rabe ter z razporeditvijo dejavnosti v prostoru. Rabo in posamezne dejavnosti opredeljujejo načrti, bodisi OPN, OPPN ali DPN. Pri slednjih sodelujejo posamezni sektorji, ki zastopajo posamezne dejavnosti. Sektorji ali resorji oziroma ministrstva in njihove strokovne institucije sodelujejo v postopkih priprave načrtov s podajanjem smernic, mnenj in strokovnih podlag. Ker gre za umeščanje v prostor, v postopkih sodeluje več ministrstev in zavodov, ki pokrivajo vsak svoje področje. V naravi se področja prekrivajo in meje niso jasno začrtane, zato je potreben konsenz, ki ga posamezni sektorji dosežejo s pogovori in usklajevanji. Kot omenjeno, meje v naravi niso jasno začrtane, a v nasprotju z njimi zakoni in pravilniki so. Posamezni resor se ravna po svojih predpisih. Usklajevanja prav tako potekajo po predpisih v okviru prostorske konference in sestankov med resorji.

Ravno tako so usklajevanja potekala tudi v primeru sprejemanja DPN za obvoznico Škofljica. Postopek se je s pobudo ministrstva za promet začel leta 2005 in se še ni zaključil. Medsektorskega usklajevanja je bilo veliko, a se posamezna ministrstva niso mogla zediniti glede poteka trase. Variant poteka obvoznice je bilo veliko, na koncu so izbrali varianto po Barju. Ta poteka po Ljubljanskem barju od Škofljice, mimo Lavrice do Rudnika. Postopek se je na tem mestu ustavil, saj kmetijsko ministrstvo ni podalo pozitivnega mnenja na OP. Največji problem poteka obvoznice skozi Barje je zavarovanost območja, saj sodi v območje Nature 2000.

Sama sem primer sprejemanja DPN za obvoznico Škofljica spremljala že nekaj časa, zato je postal tudi predmet te magistrske naloge. Po vsem prebranem in slišnem sem pridobila mnenja posameznih NUP in Civilne iniciative Lavrica glede postopka, usklajevanja in posebnosti. Sestavila sem vprašalnik ter ga razposlala. Odgovori na vprašanja so mi dali misliti in prišla sem do novih spoznanj. Če povzamem, so vsi NUP videli postopek sprejemanja DPN za obvoznico Škofljica in usklajevanja kot dolgotrajen proces, ki mu ni bilo videti konca. NUP sem razdelila v dve skupini, in sicer: zagovornike obvoznice po Barju in tiste, ki so bili za alternativne rešitve. Vsi NUP so seveda zagovarjali svoj resor, vendar nekateri bolj razumno, saj so vedeli, da s trmastim vztrajanjem ne bodo rešili ničesar. Navkljub vsem usklajevanjem niso našli skupne točke in projekt se je leta 2012 ustavil. Nekateri NUP so v odgovorih omenili tudi alternativne rešitve, kot so ureditev JPP ter ureditev Dolenjske/Kočevske ceste. Poleg alternative je bila omenjena tudi preveritev trase izven Barja. Če ne bi bila sprejemljiva, bi bilo potrebno postopek kočati in začeti postopek javne koristi nad javno koristjo ohranjanja narave. To bi najverjetneje pomenilo izvedbo obvoznice po Barju.

Po ustavitvi postopka (2012) so se začeli izvajati oziroma pripravljati nadomestni ukrepi na obstoječi Dolenjski/Kočevski cesti. Mestni avtobus je začel voziti do Škofljice, zgrajena so bila nova parkirišča za namen P+R. Ukrepi, ki jih trenutno pripravlja Direkcija za ceste, pa se nanašajo na razširitev Dolenjske/Kočevske ceste od Rudnika do Škofljice. Preverjajo se rešitve z ozko štiripasovnico ter tripasovnico z reverzibilnim pasom. Še preden naj bi začeli z gradnjo na obstoječi cesti, pa predvidevajo izgradnjo polnega priključka Šmarje - Sap na avtocesto.

Vsi ti ukrepi bi oziroma bodo pripomogli k ureditvi prometne problematike vzdolž Dolenjske/Kočevske ceste. Ob koncu omenjenih del bodo sektorji, na čelu z naročnikom – Direkcijo za ceste, morda spoznali, da obvoznica Škofljica ni potrebna.

7 VIRI

- Alič V. 2013. Gradnja obvoznice oddaljena še nekaj svetlobnih let. Dnevnik.
<https://www.dnevnik.si/1042599569> (24. 7. 2013)
- Dopolnitev študije variant s predlogom najustreznejše variante za obvoznico Škofljica. (Projekt 2008/ŠV-090). 2008. Maribor, Urbis: 19 str.
- Dopolnitev študije variant s predlogom najustreznejše variante za obvoznico Škofljica (varianti 2A in OC-optimizirana). (Projekt 2012/ŠV-035). 2012. Maribor, Urbis: 75 str.
- Ilich Štefanec M. 2014. Ministrstvo za okolje in prostor: 13 str.
http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/umescanje_prostorskih_ureditev/ZUPUDPP_14102010_MIS.pdf (februar, 2015)
- Informacija o nadaljevanju umeščanja obvoznice Škofljica z vključeno varianto Lisičje. 2014. 105. Redna seja vlade RS
http://www.vlada.si/fileadmin/dokumenti/si/Sporocila_za_javnost/sevl105.doc (marec, 2015)
- IPOP - Inštitut za politike prostora. 2016
<http://ipop.si/urejanje-prostora/izrazje/prostorsko-nacrtovanje/> (marec, 2015)
- Javna razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše variante za obvoznico Škofljica. Povzetek za javnost. 2012. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direkcija za ceste: 2 str.
http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CB0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.ljubljana.si%2Ffile%2F1200963%2Fpovzetek-za-javnost.pdf&ei=g6o_VJXVE4Ttapv7geAP&usg=AFQjCNFHwPyO-NAYbPL_XuKL6LQ-EHqD6Q&sig2=6g7yst-07_sqyADagvC8jw&bvm=bv.77648437,d.d2s (marec, 2015)
- Klemenčič T., Kink B. 2015. Nadomestni habitat - omilitveni ali izravnalni ukrep. Varstvo narave, 28: 27-40
- Kos J. 2010. Kratkoročni ukrepi za izboljšanje ceste G2-106 od Škofljice do Livolda. Diplomsko naloga. Ljubljana, UL, FGG, Oddelek za gradbeništvo, Prometno tehniški inštitut: 83 str.
- Mandelj B. 2011. Vloga javnosti pri sprejemanju državnih prostorskih načrtov na primeru obvoznice Škofljica. Diplomsko naloga. Ljubljana, UL FGG, Odd. za geodezijo, Prostorska informatika: 81 str.
- Marot N. 2010. Presoja vloge prostorske zakonodaje v slovenskem sistemu prostorskega planiranja. Doktorska disertacija. Ljubljana, UL, FGG, Katedra za prostorsko planiranje: 262 str.
- Marušič I. 2006. Dejavniki presoje in pristopi pri umeščanju naložb. V: Problemi in pristopi pri umeščanju naložb v lokalna okolja. Ljubljana, Imos Geateh: 157-168

Metodologija vrednotenja in medsebojne primerjave variant v postopkih priprave državnih prostorskih načrtov. Zaključno poročilo. 2011. Ljubljana, Urbanistični inštitut Republike Slovenije: 153 str.

Okoljsko poročilo v postopku priprave dpn za izgradnjo obvoznice Škofljica. (Projekt: OP – 04/05) 2008. Ljubljana, Geateh: 258 str.

Okoljsko poročilo v postopku priprave dpn za izgradnjo obvoznice Škofljica – 2.DEL. (Projekt: OP – 04/05/12) 2012. Ljubljana, Geateh: 375 str.

Pogačnik A. 2013. Prostorsko-načrtovalska kompozicija. Ljubljana, samozaložba: 254 str.

Pripombe/predlogi za obvoznico Škofljica. 2012. Civilna iniciativa Lavrica: 18 str.

Priprava DPN po ZUPUDPP. 2014. Ministrstvo za okolje in prostor.

http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/umescanje_prostorskih_ureditev/shema_postopka_priprave_dpn_redni_postopek.pdf (februar, 2015)

Program priprave državnega lokacijskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica UL RS, 2005. št. 74/05

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=DRUG2283> (september, 2015)

Prostorski vpliv sektorskih politik: pričakovane spremembe prostora in napoved posledične preobrazbe mestnega in podeželskega prostora za modelom za podporo odločanju. Končno poročilo. 2005. Ljubljana, Urbanistični Inštitut RS: 14 str.

Skupnost naravnih parkov Slovenije. 2016

<http://www.parkislovenije.si/krajinski-park-ljubljansko-barje.html>. (April 2016)

SSKJ - Slovar slovenskega knjižnega jezika. 2016

http://bos.zrc-sazu.si/cgi/a03.exe?name=sskj_testa&expression=ge%3Dsektor* (April 2016)

Študija variant in predlog najustreznejše variante obvoznice Škofljica. Urbis (Projekt 212-PŠ-1/2005) 2007. Maribor, Urbis: 18 str.

Uradno: nihče noče revidirati okoljskega poročila za obvoznico. 22.10.2014. Naš spletni portal. Preoblecimo Škofljico.

<http://www.lavrica.eu/?p=2725> (september, 2015)

Zakon o ohranjanju narave (ZON). 2004. UL RS, št. 96/04

Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt). 2007. UL RS, št. 33/07

Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP). 2010. UL RS, št. 80/10

Zakon o urejanju prostora (ZUreP-1). 2003. UL RS, št. 110/02

ZAHVALA

Ob zaključku svoje magistrske naloge se iskreno zahvaljujem mentorici, prof. dr. Mojci Golobič, za potrpljenje, trud in strokovno vodenje med nastajanjem magistrske naloge.

Hvala staršem in družini za neizmerno potrpljenje, spodbudo in podporo.

Hvala tudi vama, sončka moja.

PRILOGE

PRILOGA A

Intervju: Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija RS za okolje, Sektor za urejanje voda

1. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med sektorji v okviru postopka izbire variant?

Splošno?

Kot sem napisala že v zadnjem elektronskem sporočilu, ne sodelujemo v medsektorskem usklajevanju, razen če šteje kot sodelovanje tudi izdaja mnenja skladno z veljavno zakonodajo.

Usklajevanje med Ministrstvom za infrastrukturo in ostalimi ministrstvi?

Kot sem napisala v prvem odgovoru.

Kako je bilo s samo komunikacijo, so usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

Ne razumem natančno vašega vprašanja, usklajevanja vedno potekajo v okviru veljavnih predpisov in so potemtakem v okviru formalnih postopkov.

2. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med vašim ministrstvom (oziroma zavodom) in občino Škofljica v okviru postopka izbire variant?

Splošno?

Ker gre za DPN, se ARSO ne usklaja z občino, prek katere poteka trasa, in sicer v nobenem primeru. Skladno z zakonodajo, torej z ZUPDPP, ministrstvo, ki ima vlogo koordinatorja izvaja usklajevanje med nosilci urejanja prostora in lokalno skupnostjo, v kolikor je to potrebno.

Kako je bilo s samo komunikacijo?

So usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

3. Zakaj se je po vašem mnenju postopek ustavil?

To je vprašanje za koordinatorja postopka, torej Direktorat za prostor, saj imajo oni pregled čez celotnim potekom postopka sprejemanja DPN.

4. Kje vi vidite največji problem, da trasa poteka obvoznice še vedno ni določena (čeprav je v povzetku za javnost kot prava izbrana varianta 2A)?

Tudi to ni vprašanje za posamezne nosilce prostora, saj se varianta izbira glede na več kriterijev, tako prostorskih, cenovnih, okoljskih. ARSO podaja mnenje le za en del oziroma segment, in to so vode. Torej nima pregleda in možnosti odločanja v drugih delih celotnega postopka, zato nam tudi vsa problematika ni poznana.

5. Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju storiti za nadaljevanje postopka?

Na to vam ne morem odgovoriti, ker ne poznamo vse problematike sprejemanja tega konkretnega primera.

6. Hipotetično, da pristanete v izdelavo variante po Barju (2A), pod kakšnimi pogoji?

Kakšne omilitve ukrepe bi zahtevali?

Varianta 2A poteka po poplavnem območju glede na opozorilno karto poplav. Najprej je treba izdelati strokovno podlago – hidrološko hidravlično študijo in v njej določiti karto poplavne nevarnosti, razrede poplavne nevarnosti ter morebitne omilitvene ukrepe. Na osnovi določenih razredov in priloge Uredbe o pogojih in omejitvah za izvajanje dejavnosti in posegov v prostor na območjih ogroženih zaradi poplav in z njimi povezane erozije celinskih voda in morja, bi lahko šele preverili, ali je umestitev te variante z vidika voda sploh mogoča, in če je, kakšne ukrepe bi bilo treba izvesti. To, da strokovna podlaga ni izdelana je tudi bil glavni oziroma eden od razlogov, da je bilo s področja upravljanja z vodami izdano negativno mnenje. So pa s področja voda v okoljskem poročilu podani tudi drugi omilitveni ukrepi, ki se nanašajo na premostitve vodotokov in poseganje v priobalni pas vodotoka Škofeljščica.

DODATEK:

1. Zakaj je prišlo med letoma 2010 in 2012 do tako velikih razhajanj stroškov v okviru nadomestnih habitatov?

Stroški/varianta	ocena 2010 (1)					mEUR	
						ocena 2012 (2)	
	2A	OC	LISIČJE	širitev AC	LISIČJE – s širitvijo AC	2A	OC-opt
gradbeni stroški	31,9	43,6	33,3	77,3	110,6	36,3	43,7
nadomestni habitati	60,5	52,7	0,0	0,0	0,0	2,6	2,2
arheologija	10,3	9,8	0,3	0,1	0,4	19,0	18,6
SKUPAJ	102,7	106,1	33,6	77,4	111,0	57,9	64,5

(Pripombe/predlogi za obvoznico, 2012)

(1) Vlada RS, Oktober 2010 - Informacija o nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica – predlog za obravnavo.

(2) Ministrstvo za Infrastrukturo in Prostor, oktober 2012 - Javna razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za obvoznico Škofljica

2. Ker se bom v zadnjem delu magistrske naloge osredotočila na obstoječo Kočevsko cesto in ureditev razmer na in ob njej, me zanima naslednje:

Kaj menite na dosedanje spremembe/izboljšave (P+R)?

Kot tudi mnogi drugi, ki vsakodnevno stojijo v jutranjih in popoldanskih konicah, želim najti rešitev za sprostitev prometa (Dodatni pas? Nadvozi? Krožišča? ...).

3. Drugo

Je mogoče še kaj takega, kar bi radi dodali pa v vprašanjih ni bilo zajeto?

PRILOGA B

Intervju: Ministrstvo za okolje in prostor, Sektor za celovito presojo vplivov na okolje

1. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med sektorji v okviru postopka izbire variant?

Splošno?

Usklajevanje je bilo pod prisilo, saj se je cestni lobij odločil za cesto po Barju vnaprej.

Usklajevanje med Ministrstvom za infrastrukturo in ostalimi ministrstvi?

Med ministrstvi je bilo usklajevanje trdno.

Kako je bilo s samo komunikacijo, so usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

V okviru formalnih postopkih in zunaj njih.

Problem tega postopka je bil, da se niso reševale prometne zagate, ampak se je delala cesta in odprl DPN, v okviru katerega se je morala napraviti cesta in to cesta točno čez Barje. Tačas pa je napredovalo znanje glede trajnostnega prometa, Slovenija je prekoračila mejne vrednosti PM delcev v Ljubljani in zato prejela opomin Evropske komisije. Ljubljana je v okviru MOL OPN pripravila »Park + ride« koncept in država je končala DPN za Šmarje - Sap. Postalo je jasno, da polni priključek Šmarje - Sap, ureditev večjih krožišč ter pasov za JPP, P+R in ostalih parkirišč s hitrimi linijami MPP, in menjava pasov na Dolenjski cesti ob konicah rešijo prometno zagato. Vendar se del uradništva na prostoru in na investicijah ni znal prilagoditi situaciji.

2. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med vašim ministrstvom (oziroma zavodom) in občino Škofljica v okviru postopka izbire variant?

Splošno?

Naše ministrstvo je predlagalo občini Škofljica, preden je gradila poslovno cono, da naredi napajalno cesto čez poslovno cono in obvoznico bliže naselju. Občina Škofljica je vse predloge zavrnila, ker želi razširiti poslovno cono do nove obvoznice.

Kako je bilo s samo komunikacijo?

Komunikacija je potekala preko množice inštitucij in je bila popolnoma neorganizirana, bilo je veliko dezinformacij in kontriranja med ministrstvi, vlada ni nastopala kot celota.

So usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

3. Zakaj se je po vašem mnenju postopek ustavil?

Iz večih razlogov:

- A. Ker je Evropska komisija sprožila postopek proti Sloveniji.*
- B. Ker je jasno, da tako drage ceste Slovenija ne more financirati.*
- C. Ker morajo biti pred gradnjo novih cest izčrpani ukrepi trajnostnega načrtovanja.*

D. Ker morajo biti, preden se poseže v Naturo, preverjene še druge variante izven Nature 2000 in izveden postopek prevlade javne koristi nad javno koristjo ohranjanja narave po direktivi o habitatih.

4. Kje vi vidite največji problem, da trasa poteka obvoznice še vedno ni določena (čeprav je v povzetku za javnost kot prava izbrana varianta 2A)?

Ker je to mikrovarianta ceste po Barju in se ni odprla razprava, kako v resnici učinkovito reševati promet na vpadnicah.

5. Kaj bi bilo potrebno, po vašem mnenju, storiti za nadaljevanje postopka?

Zgraditi polni priključek Šmarje - Sap, urediti menjavo pasov zjutraj in popoldan, zgraditi krožišča, nadvoz ali podvoz z železnico, železniško progo do Kočevja, »park + ride« in potem preveriti, ali Slovenija še potrebuje obvoznico Škofljica.

Če da, je treba proučiti varianto izven Barja in jo oceniti v okoljskem poročilu. Če ni sprejemljiva, je potrebno končati postopek z negativno odločitvijo in začeti postopek prevlade javne koristi nad javno koristjo ohranjanja narave.

6. Hipotetično, da pristanete v izdelavo variante po Barju (2A), pod kakšnimi pogoji?

Kakšne omilitve ukrepe bi zahtevali?

Ne bi zahtevali drugih ukrepov, kot so ti iz okoljskega poročila, vendar se ne smejo več imenovati omilitveni. Po novih sodbah Evropskega sodišča so ti ukrepi izravnalni in jih je treba določiti v postopku prevlade javne koristi po Zakonu o ohranjanju narave.

DODATEK:

1. Zakaj je prišlo med letoma 2010 in 2012 do tako velikih razhajanj stroškov v okviru nadomestnih habitatov?

Stroški/varianta	ocena 2010 (1)					mEUR	
						ocena 2012 (2)	
	2A	OC	LISIČJE	širitev AC	LISIČJE – s širitvijo AC	2A	OC-opt
gradbeni stroški	31,9	43,6	33,3	77,3	110,6	36,3	43,7
nadomestni habitati	60,5	52,7	0,0	0,0	0,0	2,6	2,2
arheologija	10,3	9,8	0,3	0,1	0,4	19,0	18,6
SKUPAJ	102,7	106,1	33,6	77,4	111,0	57,9	64,5

(Pripombe/predlogi za obvoznico, 2012)

(1) Vlada RS, Oktober 2010 - Informacija o nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica – predlog za obravnavo.

(2) Ministrstvo za Infrastrukturo in Prostor, oktober 2012 - Javna razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za obvoznico Škofljica

Ker je bila prva obvoznica krajša, druga pa daljša in ker je bila dodelana metodologija. Monitoring stanja na Barju je pokazal slabše stanje vrst in habitatnih tipov, tako da se

morajo omilitveni ukrepi (pravilen izraz bi bil izravnalni) izvajati na podlagi literature in varnostnih faktorjev in predložiti Evropski komisiji v mnenje. Načrtovalci so uspeli predlagati traso, ki poseže v habitate, za katere še nihče v Evropski uniji ni naredil izravnalnega ukrepa, tako da je zadeva tvegana in ima večji varnostni faktor. Zadeve smo metodološko preverili in so v redu, tako da strokovnega dvoma ni.

Vendar je ugotovljeno, da je cesta sama izredno draga, saj bi potekala po barjanskem terenu, česar se sploh ne omenja in poudarja samo korektno določene ukrepe za omilitev vplivov.

(1) Vlada RS, Oktober 2010 - Informacija o nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica – predlog za obravnavo.

(2) Ministrstvo za Infrastrukturo in Prostor, oktober 2012 - Javna razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za obvoznico Škofljica

2. Ker se bom v zadnjem delu magistrske naloge osredotočila na obstoječo Kočevsko cesto in ureditev razmer na in ob njej, me zanima naslednje:

Kaj menite na dosedanje spremembe/izboljšave (P+R)

Ocenjujem kot zelo koristne in pozitivne.

Kot tudi mnogi drugi, ki vsakodnevno stojijo v jutranjih in popoldanskih konicah, želim najti rešitev za sprostitev prometa (Dodatni pas? Nadvozi? Krožišča? ...).

Odlično, menim, da so to ustrezni ukrepi, ki jih sodobne države izvajajo dnevno in jih je treba urediti : krožišča, nadvoze, parkiranja, hitre jutranje in popoldanske linije MPP, menjalne pasove (zjutraj dva za vstop in popoldan dva za izstop), pametna semaforizacija, železniske povezave in vzpodbujevalne ukrepe (poceni vozovnice, itd..)

3. Drugo

Je mogoče še kaj takega, kar bi radi dodali pa v vprašanjih ni bilo zajeto?

PRILOGA C

Intervju: Zavod RS za varstvo narave

1. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med sektorji v okviru postopka izbire variant?

Splošno?

Usklajevanje med Ministrstvom za infrastrukturo in ostalimi ministrstvi?

Kako je bilo s samo komunikacijo, so usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

Ko govorim o sektoju narave, govorim širše in s tem zajamem tako naš Zavod Republike Slovenije za varstvo narave kot ministrstvo, torej nosilce urejanja prostora, ki zastopajo intere narave.

Največji problem v usklajevanju med sektorji vidim v tem, da ni bil vzpostavljen nek pravi dialog. Problem je bil izpostavljen že čisto na začetku z naše strani, sektorja za naravo. Sektor za prostor je vedel, da bo ta problem nastal v zvezi z Škofljico (Natura 2000, zavarovana območja) in z njihove strani ni bilo posluha. Vedelo se je, da bodo omilitveni ukrepi zelo veliki in pod vprašanjem, če bodo izvedljivi. Izpostavljeno je bilo s strani zavoda, da bodo to najbrž izravnalni ukrepi, a je ministrstvo to trditev ovrglo. Postopek je bil izpeljan v luči omilitvenih ukrepov, čeprav je šlo v resnici za izravnalne ukrepe. Na Evropskem sodišču je bila sodba, da ko gre za take velike, obširne nadomestne habitate se mora postopek peljati z izravnalnimi ukrepi oziroma pod prevlado ene javne koristi nad drugo.

Glede na to, da so bile obravnavane tudi variante, ki so potekale izven Barja, s tem tudi izven Nature, je bil sektor narave bolj naklonjen le-tem.

Odnos s sektorjem kmetijstva je bil korekten. Oni imajo v postopku svojo vlogo in so zagovarjali svoje, kar je čisto pravno pravilno in legitimno. Sektor kmetijstva ni kriv za nastalo situacijo, ampak tisti, ki je postopek vodil, saj ni peljal postopka tako, da bi se izognil omilitvenim ukrepom.

Glede na cesto so bili izračunani zelo veliki nadomestni habitati, to pa zato, ker je cesta potekala znotraj Barja in posledično se računa izguba prostora med obvoznico in obstoječo Kočevsko cesto ter še vpliv hrupa na nasprotni strani obvoznice. Zato je bila številka površin nadomestnih habitatov tako velika, ker se upošteva fragmentacija in s tem izguba prostora do obstoječe ceste južno in vpliv hrupa severno od predvidene obvoznice.

2. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med vašim ministrstvom (oziroma zavodom) in občino Škofljica v okviru postopka izbire variant?

Sektor narave je zagovarjal oziroma je stremel k uresničitvi načrtovanih variant, ki so bile speljane izven Barja oziroma variante, ki je predvidevala razširitev obstoječe Kočevske ceste (P+R).

Splošno?

Občina je zagovarjala varianto po Barju, najverjetneje zaradi kasnejših interesov (poselitev med obvoznico in obstoječo Kočevsko cesto).

Kako je bilo s samo komunikacijo?

Nekaj komunikacije je bilo, a so zagovarjali le rešitev po Ljubljanskem barju, tak občutek smo dobili mi.

So usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

Usklajevanja so potekala v okviru formalnih postopkov.

3. Zakaj se je po vašem mnenju postopek ustavil?

Evropa je ustavila postopek, saj je na neki točki rekla, da bi to moral biti izravnalni ukrep in ne omilitveni ukrep. Kot drugo bi tu morala biti prevlada javne koristi. Kot tretje pa bi morale biti vse variante izčpane. Ne le trase variant, ampak tudi preverjeni ukrepi na obstoječi Kočevski cesti. Ta cesta je obremenjena 2 uri zjutraj in 2 uri popoldne – rešitev tripasovnica.

4. Kje vi vidite največji problem, da trasa poteka obvoznice še vedno ni določena (čeprav je v povzetku za javnost kot prava izbrana varianta 2A)?

Sektor narave ne vidi problema v tem, da ni bila izbrana nobena varianta, večji problem je za tistega (sektor prostora), ki vodi postopek. Za sektor narave je pomembnejše, da se išče ustreznejše rešitve za ohranjanje narave. Problem vidi v tem, da se ne lotijo oziroma nimajo volje, da bi pristopili k rešitvam drugih variant.

5. Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju storiti za nadaljevanje postopka?

Za nadaljevanje postopka bi bilo potrebno obravnavati vse variante, ne le to po Barju in poiskati tisto, ki ima najmanjši poseg v naravo, oziroma tisto, ki potrebuje najmanj nadomestnih habitatov.

6. Hipotetično, da pristanete v izdelavo variante po Barju (2A), pod kakšnimi pogoji?

Varianta 2A je bila izbrana kot tista "prava" in sektor narave je pristal na to, omilitveni ukrepi, ki pa smo jih zahtevali, pa so nadomestni habitat.

DODATEK:

1. Zakaj je prišlo med letoma 2010 in 2012 do tako velikih razhajanj stroškov v okviru nadomestnih habitatov?

Stroški/varianta	ocena 2010 (1)					mEUR	
						ocena 2012 (2)	
	2A	OC	LISIČJE	širitev AC	LISIČJE – s širitvijo AC	2A	OC-opt
gradbeni stroški	31,9	43,6	33,3	77,3	110,6	36,3	43,7
nadomestni habitati	60,5	52,7	0,0	0,0	0,0	2,6	2,2
arheologija	10,3	9,8	0,3	0,1	0,4	19,0	18,6
SKUPAJ	102,7	106,1	33,6	77,4	111,0	57,9	64,5

(Pripombe/predlogi za obvoznico, 2012)

(1) Vlada RS, Oktober 2010 - Informacija o nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica – predlog za obravnavo.

(2) Ministrstvo za Infrastrukturo in Prostor, oktober 2012 - Javna razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za obvoznico Škofljica

Velika številka nadomestnih habitatov se pojavlja, ker so v to všteti sami nadomestni habitati in območje zavarovanja pred hrupom.

OP je bilo izdelano dvakrat, in sicer leta 2008 in 2012. Narava je na poročilo iz leta 2012 podala negativno mnenje, saj ni bila transparentno predstavljena metodologija, na podlagi katere so izračunali število nadomestnih habitatov (drugače so se strinjali z napisanim). Podizvajalec Lutra, ki je bil zadolžen za ta del OP, je želel dopolnit OP, a je s strani Direkcije za ceste dobil skrajšan rok za oddajo dopolnitev, v katerem mu ni uspelo dopolnit OP.

2. Ker se bom v zadnjem delu magistrske naloge osredotočila na obstoječo Kočevsko cesto in ureditev razmer na in ob njej, me zanima naslednje:

Kaj menite na dosedanje spremembe/izboljšave (P+R)?

“Park and ride” se nam zdi smislen in bi pripomogel k pretočnosti prometa na Kočevski cesti. Sami smo se že med postopkom bolj nagibali k spremembam oz. izboljšavam obstoječe Kočevske ceste.

Kot tudi mnogi drugi, ki vsakodnevno stojijo v jutranjih in popoldanskih konicah, želim najti rešitev za sprostitev prometa (Dodatni pas? Nadvozi? Krožišča? ...).

Kot že rečeno, spremembe in izboljšave obstoječe ceste bi po našem mnenju pripomogle k pretočnosti in s tem bi se tudi izognili gradnji obvoznice. Ta cesta je obremenjena dve uri zjutraj in dve uri popoldne, zato smo predlagali tretji pas, ki bi bil zjutraj odprt proti Ljubljani in popoldne proti Kočevju.

3. Drugo

Je mogoče še kaj takega, kar bi radi dodali pa v vprašanjih ni bilo zajeto?

Predlagane variante ne stojijo, to pomeni, da bi morali najti varianto, ki poteka izven Barja oziroma izvesti preveritev variant v že začelih postopkih.

PRILOGA Č

Intervju: Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo

1. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med sektorji v okviru postopka izbire variant?

Splošno?

Za projekt obvoznice Škofljica je bilo že v začetku znano, da bo šlo za dolgotrajen postopek ter da bo politično pereč. Pritiski na projekt so se izvajali z različnih naslovov. Pri Ministrstvu za kmetijstvo se je zataknilo, saj je postavljalo nasprotujoče si zahteve. Postavljena je bila zahteva po vzpostavljanju nadomestnih habitatov v nasprotju z zahtevo po ohranjanju kmetijskih zemljišč. Tu je nastal konflikt znotraj hiše, ki še traja.

Usklajevanje med Ministrstvom za infrastrukturo in ostalimi ministrstvi?

Kot že prej omenjeno, je bil sam projekt politično pereč, zaradi česar so bila tudi sama usklajevanja počasna in velikokrat nekonstruktivna.

Kako je bilo s samo komunikacijo, so usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

Komunikacija je potekala formalno, tako kot pri drugih podobnih projektih.

2. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med vašim ministrstvom (oziroma zavodom) in občino Škofljica v okviru postopka izbire variant?

Splošno?

Usklajevanja oziroma pogovori z občino so potekali tako kot z ostalimi nosilci urejanja prostora. V enaki meri in tako kot so velevali postopki.

Kako je bilo s samo komunikacijo?

Ko so se občine (Škofljica, Velike Lašče in Grosuplje) sestale z izvajalcem, smo bili tudi mi na sestanku, prav tako kot ostali nosilci urejanja prostora. Drugačnega stika z občino nismo imeli.

So usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

Skozi naše oči so potekala v okviru formalnih postopkov.

3. Zakaj se je po vašem mnenju postopek ustavil?

Sam postopek ni bil pravilno voden, zato ga ni bilo možno izpeljati do konca. V postopek bi bilo potrebno vključiti drugo varianto – Lisičje. Ena od možnosti, ki se nam zdi smiselna, pa bi bil dodaten pas po Škofljici in Lavrici.

4. Kje vi vidite največji problem, da trasa poteka obvoznice še vedno ni določena (čepprav je v povzetku za javnost kot prava izbrana varianta 2A)?

Mi vidimo problem v tem, da vse obravnavane oziroma izbrane variante potekajo po Ljubljanskem barju. Po našem mnenju in prav tako tudi po mnenju predstavnikov iz

Bruslja, bi morala biti obravnavana vsaj ena varianta, ki poteka izven tega območja, bodisi varianta Lisičje ali pa ureditev obstoječe Kočevske ceste.

5. Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju storiti za nadaljevanje postopka?

Za nadaljevanje postopka bi bilo potrebno preučiti varianto Lisičje. V varianti 2A bi se izgubilo preveč kmetijskih zemljišč na račun trase obvoznice ter na račun nadomestnih habitatov.

6. Hipotetično, da pristanete v izdelavo variante po Barju (2A), pod kakšnimi pogoji?

Kakšne omilitve ukrepe bi zahtevali?

Na traso so pristali, vendar pa niso pristali na to, da se nadomestne habitate ureja na najboljših kmetijskih zemljiščih. Morda bi bilo vredno premisliti o združevanju habitatov, ako je to možno.

Kot drug problem pa se pojavi, da v tem postopku ne gre za omilitvene ukrepe, ampak izravnalne ukrepe. Pri njih pa velja prevlada ene javne koristi nad drugo.

DODATEK:

1. Zakaj je prišlo med letoma 2010 in 2012 do tako velikih razhajanj stroškov v okviru nadomestnih habitatov?

Stroški/varianta	ocena 2010 (1)					ocena 2012 (2)	
	2A	OC	LISIČJE	širitev AC	LISIČJE – s širitvijo AC	2A	OC-opt
gradbeni stroški	31,9	43,6	33,3	77,3	110,6	36,3	43,7
nadomestni habitati	60,5	52,7	0,0	0,0	0,0	2,6	2,2
arheologija	10,3	9,8	0,3	0,1	0,4	19,0	18,6
SKUPAJ	102,7	106,1	33,6	77,4	111,0	57,9	64,5

(Pripombe/predlogi za obvoznico, 2012)

(1) Vlada RS, Oktober 2010 - Informacija o nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica – predlog za obravnavo.

(2) Ministrstvo za Infrastrukturo in Prostor, oktober 2012 - Javna razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za obvoznico Škofljica

Število nadomestnih habitatov se je spremenilo, saj zares niso točno vedeli, koliko nadomestnih habitatov je potrebnih. Enkrat so jih določili več, drugič manj. Na območju Barja se nahajata poleg ostalih vrst, za katere bi bilo potrebno urediti nadomestne habitate tudi okarček in kosec. Za te vrste bi bilo potrebno določiti velikost nadomestnih habitatov in jih umestiti v prostor. Podlaga za to oziroma zgled pa je bil nizozemski članek.

2. Ker se bom v zadnjem delu magistrske naloge osredotočila na obstoječo Kočevsko cesto in ureditev razmer na in ob njej, me zanima naslednje:

Kaj menite na dosedanje spremembe/izboljšave (P+R)?

Kot tudi mnogi drugi, ki vsakodnevno stojijo v jutranjih in popoldanskih konicah, želim najti rešitev za sprostitev prometa (Dodatni pas? Nadvozi? Krožišča? ...).

V prvi vrsti bi bilo potrebno poiskovati z ureditvijo prometa po obstoječi Kočevski cesti. Ureditev železniške proge in javnega prometa bi v veliki meri pripomogla k zmanjšanju gneče na Škofljici in Lavrici.

3. Drugo

Je mogoče še kaj takega, kar bi radi dodali pa v vprašanjih ni bilo zajeto?

PRILOGA D

Intervju: Ministrstvo za kulturo, Direktorat za kulturno dediščino

1. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med sektorji v okviru postopka izbire variant?

Splošno?

Ministrstvo za kulturo je ves čas postopka priprave državnega prostorskega načrta korektno sodelovalo in nudilo vso potrebno strokovno podporo načrtovanju obvoznice z vidika varstva kulturne dediščine. Ker MK ni vključeno prav v vse faze priprave, so bile nekatere odločitve, ki so jih sprejeli pristojni, mestoma nerazumljive (na primer opredelitev, da je katera izmed variant neustrezna). Usklajevanja so bila le redko usmerjena v iskanje najboljše rešitve, največkrat pa so bile ozko usmerjene v interes naročnika oziroma načrtovalca, ki so mu bile omejitve v prostoru zgolj ovira in ne priložnost za iskanje najboljših prostorskih rešitev.

Usklajevanje med Ministrstvom za infrastrukturo in ostalimi ministrstvi?

Usklajevanja je vodilo ministrstvo, pristojno za prostor, medtem ko je bilo ministrstvo, pristojno za infrastrukturo, pobudnik državnega prostorskega načrta. Usklajevanja so največkrat tekla med pobudnikom, investitorjem, koordinatorjem in enim od nosilcev urejanja prostora, manjkrat je bilo usklajevanje vodeno kot soočenje večih ali vseh, ki so bili v medsebojnem nasprotju interesov. V postopkih usklajevanja je bilo zaznati velik politični vpliv in pritisk, zaradi česar je bilo strokovno delo močno oteženo, hkrati pa politika ni prevzela odločilne vloge in odgovornosti za umestitev državnega prostorskega načrta v prostor.

Kako je bilo s samo komunikacijo, so usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

Usklajevanja so potekala tako v okviru formalnih kot tudi neformalnih postopkov. Ministrstvo za kulturo se je redno odzivalo na vsakršne pobude in iskanje možnosti za optimalno umestitev obvoznice v prostor. Samo je naročilo tudi odpravo predhodnih arheoloških raziskav za mikrolokacijo arheoloških ostalin na območju arheološkega najdišča Breg, na podlagi česar je pripomoglo k iskanju možnosti umestitve obvoznice na območju Ljubljanskega barja, kljub temu da bi imela taka umestitev izjemno velik negativen vpliv na arheološke ostaline kot tudi na kulturno krajino.

2. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med vašim ministrstvom (oziroma zavodom) in občino Škofljica v okviru postopka izbire variant?

Splošno?

Občina Škofljica nikoli v postopku ni nastopala sama, pač pa je skupaj z njo v postopkih usklajevanj vedno nastopala vrsta županov t.i. zalednih občin. Predstavniki občin niso izkazovali nikakršnega posluha za druge interese v prostoru, pač pa so videli zgolj interes umestitve obvoznice po območju Ljubljanskega barja. Nikakor niso pristali na možnosti

dodatnih preveritev, ki bi morda pokazale kakšno prostorsko in prometno boljšo možnost, tudi na račun dolgotrajnih in dragih postopkov.

Kako je bilo s samo komunikacijo?

Ministrstvo za kulturo z Občino Škofljica ni imelo samostojnih usklajevanj, pač pa so bila vedno združena s predstavniki drugih občin in drugimi zainteresiranimi stranmi. Ministrstvo za kulturo je imelo jasna in podkrepljena stališča, ki jih je posredovalo na kulturnen in spoštljiv način, vendar pa so bila ta stališča včasih napačno razumljena in interpretirana s strani predstavnikov lokalnih skupnosti. Tak način ni pripomogel k iskanju optimalnih rešitev.

So usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

Formalnih postopkov med Občino Škofljica in Ministrstvom za kulturo v postopku priprave državnega prostorskega načrta ni bilo predvidenih, zato so vsa usklajevanja potekala v okviru neformalnih postopkov, ki jih je vodilo ministrstvo, pristojno za prostor, kot koordinator priprave prostorskega akta.

3. Zakaj se je po vašem mnenju postopek ustavil?

Postopek se je ustavil s sklepom Vlade RS (marec 2013), ki ugotavlja, da postopka priprave državnega prostorskega načrta za obvoznico Škofljica ni mogoče nadaljevati do pridobitve stališča Ministrstva za kmetijstvo in okolje glede uporabljene metodologije za oceno vpliva ceste na vrste in habitate, glede določitve potrebne količine nadomestnih habitatov ter načina izvedbe in upravljanja nadomestnih habitatov. Za izboljšanje prometne pretočnosti je Vlada naložila Družbi za avtoceste Republike Slovenije pospešitev ureditve polnega avtocestnega priključka Šmarje - Sap z zaključkom ureditve najkasneje do 30. 6. 2014, upravljavcu državne ceste, Direkciji Republike Slovenije za ceste, pa izvedbo ukrepov za boljšo pretočnost na obstoječi cesti z zaključkom ureditve najkasneje do 30. 6. 2014. Žal iz dejanskega stanja izhaja, da DARS in DRSC naloženih obveznosti nista izpolnila v roku.

4. Kje vi vidite največji problem, da trasa poteka obvoznice še vedno ni določena (čeprav je v povzetku za javnost kot prava izbrana varianta 2A)?

Z vidika varstva kulturne dediščine katerakoli varianta, ki poteka prek Ljubljanskega barja, ni ugodna zaradi varstva arheoloških ostalin in kulturne krajine, vendar je bilo tekom postopka priprave ugotovljeno, da je za varianto 2A ob izvedbi omilitvenih in izravnalnih ukrepov možno zagotoviti ustrezno varstvo kulturne dediščine. Podpiramo načrtovanje obvoznice izven Ljubljanskega barja, ki bi poleg ohranitve kulturne dediščine ustrezno obravnavalo tudi naravo, kmetijska zemljišča in drugo. OP ni zaključeno in varianta na Vladi RS ni potrjena, zaradi česar postopka priprave državnega prostorskega načrta ni možno nadaljevati.

5. Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju storiti za nadaljevanje postopka?

V nadaljnjem postopku bi bilo potrebno najprej izvesti vse potrebne ukrepe za kratkoročne rešitve problematike prometa na območju občine Škofljica (izgradnja polnega priključka Šmarje Sap, zagotovitev boljše pretočnosti železniškega in drugega javnega prometa,

prometne ureditve na obstoječi državni cesti idr.). Kot dolgoročno rešitev predlagamo izdelavo študije variant in okoljskega poročila za vsaj eno varianto, ki bi potekala izven območja Ljubljanskega barja, z enakovrednimi parametri kot je izdelano za variante po Ljubljanskem barju. Na podlagi kvalitetno izdelanih gradiv je potrebno ugotoviti realne možnosti za potek obvoznice, ki bo razbremenila prometne razmere na območju in ne bo osnova za načrtovanje drugih dejavnosti na območju občine Škofljica, saj je v ta namen zagotovljen instrument občinskega prostorskega načrtovanja.

6. Hipotetično, da pristanete v izdelavo variante po Barju (2A), pod kakšnimi pogoji?

Ministrstvo za kulturo je v mnenju o ustreznosti dopolnjenega okoljskega poročila za DPN za obvoznico Škofljica ugotovilo, da OP ustrezno opredeljuje, opiše in oceni vplive izvedbe plana na kulturno dediščino in arheološke ostaline. Poudarjamo, kot je bilo poudarjeno tudi v mnenju o sprejemljivosti okoljskega poročila, da je kljub izenačenim ocenam vplivov izvedbe plana po obravnavanih variantah, varianta OC-optimizirana z vidika varstva kulturne dediščine sprejemljivejša od variante 2A.

Kakšne omilitve ukrepe bi zahtevali?

Omilitveni ukrepi s področja varstva kulturne dediščine so opredeljeni v okoljskem poročilu za obvoznico Škofljica, poleg omilitvenih ukrepov pa bo v primeru načrtovanja po območju Ljubljanskega barja potrebno izvesti tudi izravnalne ukrepe skladno z 31. členom Zakona o varstvu kulturne dediščine (ZVKD-1, Uradni list RS, št. 16/08, 123/08, 8/11 - ORZVKD39, 90/12 in 111/13).

DODATEK:

1. Zakaj je prišlo med letoma 2010 in 2012 do tako velikih razhajanj stroškov v okviru nadomestnih habitatov?

Stroški/varianta	mEUR						
	ocena 2010 (1)					ocena 2012 (2)	
	2A	OC	LISIČJE	širitev AC	LISIČJE – s širitvijo AC	2A	OC-opt
gradbeni stroški	31,9	43,6	33,3	77,3	110,6	36,3	43,7
nadomestni habitati	60,5	52,7	0,0	0,0	0,0	2,6	2,2
arheologija	10,3	9,8	0,3	0,1	0,4	19,0	18,6
SKUPAJ	102,7	106,1	33,6	77,4	111,0	57,9	64,5

(Pripombe/predlogi za obvoznico, 2012)

(1) Vlada RS, Oktober 2010 - Informacija o nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica – predlog za obravnavo.

(2) Ministrstvo za Infrastrukturo in Prostor, oktober 2012 - Javna razgrnitev študije variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve za obvoznico Škofljica

Ministrstvo za kulturo ni pristojno za pripravo odgovora.

2. Ker se bom v zadnjem delu magistrske naloge osredotočila na obstoječo Kočevsko cesto in ureditev razmer na in ob njej, me zanima naslednje:

Kaj menite na dosedanje spremembe/izboljšave (P+R)?

Ministrstvo za kulturo ni pristojno za presojo o ustreznosti sprememb/izboljšav (P+R).

Kot tudi mnogi drugi, ki vsakodnevno stojijo v jutranjih in popoldanskih konicah, želim najti rešitev za sprostitev prometa (Dodatni pas? Nadvozi? Krožišča? ...).

Ministrstvo za kulturo ni pristojno za iskanje rešitev za sprostitev prometnih zastojev v konicah.

3. Drugo

Je mogoče še kaj takega, kar bi radi dodali pa v vprašanjih ni bilo zajeto?

PRILOGA E

Intervju: Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor (koordinator)

1. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med sektorji v okviru postopka izbire variant?

Splošno?

Usklajevanje med Ministrstvom za infrastrukturo in ostalimi ministrstvi?

Kako je bilo s samo komunikacijo, so usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

Postopek priprave in sprejema vsakega državnega prostorskega načrta (DPN) teče v skladu s predpisi. Ti določajo faze in udeležence, ki sodelujejo pri tem. Vmes seveda tečejo razni delovni sestanki z namenom razjasnitev določenih vprašanj, uskladitev rešitev, dogovorov, ipd. V postopku priprave DPN za izgradnjo obvoznice Škofljica (ta je trenutno v mirovanju) sodelujemo, poleg pobudnika (resorno ministrstvo), investitorja DPN (in posega kot takega) in MOP kot koordinatorja priprave DPN, tudi številni resorji/sektorji: naravovarstveniki, okoljaši, kulturovarstveniki, vodarji, kmetijci, gozdarji, lovci, ribiči, prometniki, energetiki in drugi, v skladu z določili veljavne zakonodaje.

Konkretno je največ usklajevanja potekalo ob pripravi študije variant in okoljskega poročila. Vsak poseg v prostor trči ob naravne in ustvarjene danosti, ki jih mora upoštevati, poleg vsega pa v prostoru veljajo tudi drugi režimi (varovana območja, zaščitena, ipd.), ki močno vplivajo na proces umeščanja v prostor. Ljubljansko Barje je večkrat varovano območje in zato je postopek umeščanja prometnice v prostor tako težak. Tu razvoj trči ob varovanje.

Postopek izbire variante poteka prometnice ni zaključen, zato pričakujemo v bodoče še veliko usklajevanj in iskanja rešitev. Dosedanje izkušnje z resorji so dobre.

2. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med vašim ministrstvom (oziroma zavodom) in občino Škofljica v okviru postopka izbire variant?

Splošno?

Kako je bilo s samo komunikacijo?

So usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

Z lokalno skupnostjo je bilo seveda manj srečanj kot z nosilci urejanja prostora, saj le-ti v postopek formalno vstopajo večkrat, vmes pa potekajo tudi delovna srečanja z namenom zgoraj opisanih podrobnejših usklajevanj oziroma obrazložitvev.

Usklajevanja z Občino Škofljica so potekala tako formalno kot neformalno, tako večinoma tudi je pri vseh naših DPN.

V konkretnem primeru je bilo na pobudo Občine Škofljica in sosednjih občin oziroma ležečih ob t.i. 3a. razvojni osi ob pripravi študije variant organizirano kar nekaj srečanj z ministri, tako v prostorih pobudnika kot na terenu.

3. Zakaj se je po vašem mnenju postopek ustavil?

V postopku priprave DPN niso bile najdene take variante obvoznice izven Barja, ki bi bile prometno, prostorsko in ekonomsko ustrezne, zato so koordinator, pobudnik in investitor ocenili, da je, tudi s stališča porabe javnih financ, preučevanje takih variant neustrezno.

Postopka priprave državnega prostorskega načrta za obvoznico Škofljica ni mogoče nadaljevati do pridobitve stališča ministrstva, pristojnega za kmetijstvo, glede uporabljene metodologije za oceno vpliva ceste na vrste in habitate, glede določitve potrebne količine nadomestnih habitatov ter načina izvedbe in upravljanja nadomestnih habitatov.

4. Kje vi vidite največji problem, da trasa poteka obvoznice še vedno ni določena (čeprav je v povzetku za javnost kot prava izbrana varianta 2A)?

Zaradi zgoraj opisanega: konflikta med naravo in kmetijstvom na konkretnem območju oziroma nezmožnostjo (države – prostorskega »sektorja«), da preseže in uredi tovrstne dileme (prostor je namreč več od posameznih resorjev in zato bi morala biti zakonska naloga »prostorcev«, da pokrivajo vse sfere, vse resorje, in skrbijo za prostor in okolje enovito – kot en skupen in povezan prostor/okolje).

Poleg vsega prostorska politika države ne predpisuje obveznega usklajevanja sektorskih, razvojnih (in varovalnih) dokumentov, strateškega državnega načrta nimamo, ipd. Vsak sektor skrbi le za svoje interese in v skladu s tem oblikuje tudi svojo zakonodajo, ki jo moramo spoštovati vsi.

Razvojni sektorji bi se samo razvijali, varstveni sektorji/resorji bi samo varovali, ne ozirajoč se eden na drugega, na strateške cilje, usmeritve, ...

Skoraj vsako delovanje človeka ima učinek v prostoru; veliko bi se dalo storiti že s povsem neprostorskimi ukrepi (na področju dela – delovni čas, delo na domu, selitev delovnih mest bližje domovom zaposlenih, spodbujanje in urejanje javnega prometa, (so)financiranje vozovnic, poravnavanje stroškov za prevoz na/z dela, ipd.), vendar brez celovite politike urejanja prostora in kulturnega željenega dialoga znotraj državnih institucij (in s sodelovanjem občin) bo to zelo težko doseči. Mogoče bi tudi (s pametno) uveljavitvijo regionalne ravni oblasti (vsaj na nekaterih področjih delovanja) lažje prišli do boljših rešitev.

5. Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju storiti za nadaljevanje postopka?

Najprej poskus s kakšnim od možnih neprostorskih ukrepov: ureditev obstoječe infrastrukture in voznih redov za potnike (npr. železnica), pričeti z usklajevanjem med naravovarstveniki, kmetijci in prometniki (ter kulturo) z ozirom na načrtovano obvozno cesto.

6. Hipotetično, da pristanete v izdelavo variante po Barju (2A), pod kakšnimi pogoji?

Kakšne omilitve ukrepe bi zahtevali?

Omilitveni oziroma izravnalni ukrepi v postopku priprave konkretnega DPN so predvideni po zakonu, ki ureja ohranjanje narave, vendar so zaradi obsežnosti in lege na kmetijskih zemljiščih na območju LJ Barja za kmetijce nesprejemljivi.

Po mojem osebnem mnenju je (nova) prometnica nepotrebna in je treba stremeti k drugačnim, negradbenim rešitvam. V primeru potrebnosti dodatnih pasov je treba v prvi vrsti ponovno preveriti možnost direktne navezave »Kočevske ceste« na AC (izogibanje Škofljici in Lavrici), s čim krajšo traso. Verjetno je nabor možnih rešitev jutranjih in popoldanskih konic še precej širši ...

DODATEK:

1. Zakaj je prišlo med letoma 2010 in 2012 do tako velikih razhajanj stroškov v okviru nadomestnih habitatov?

Stroški/varianta	ocena 2010 (1)					ocena 2012 (2)	
	2A	OC	LISIČJE	širitev AC	LISIČJE – s širitvijo AC	2A	OC-opt
gradbeni stroški	31,9	43,6	33,3	77,3	110,6	36,3	43,7
nadomestni habitati	60,5	52,7	0,0	0,0	0,0	2,6	2,2
arheologija	10,3	9,8	0,3	0,1	0,4	19,0	18,6
SKUPAJ	102,7	106,1	33,6	77,4	111,0	57,9	64,5

(Pripombe/predlogi za obvoznico, 2012)

(1) Vlada RS, Oktober 2010 - Informacija o nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica – predlog za obravnavo.

(2) Ministrstvo za Infrastrukturo in Prostor, oktober 2012 - Javna razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za obvoznico Škofljica

Na to vprašanje bodo znali odgovoriti pri investitorju, ki je pripravljajl gradiva.

2. Ker se bom v zadnjem delu magistrske naloge osredotočila na obstoječo Kočevsko cesto in ureditev razmer na in ob njej, me zanima naslednje:

Kaj menite na dosedanje spremembe/izboljšave (P+R)?

Podrobneje tega ne poznam, kako se je prijelo tudi ne, vendar brez dolgoročne vzpostavitve železniškega potniškega prometa bodo rezultati bolj kot ne slabi oz. premalo »močni«. Je pa vsaka tovrstna akcija in ukrep dobrodošel, vendar ne sme ostati osamljen primer (treba jih je v največji možni meri uvajati in izvajati, čim prej).

Kot tudi mnogi drugi, ki vsakodnevno stojijo v jutranjih in popoldanskih konicah, želim najti rešitev za sprostitev prometa (Dodatni pas? Nadvozi? Krožišča? ...).

Na to temo je bilo s strani investitorja naročenih več študij, podrobnosti pa ne poznamo, ker se ne tičejo postopka DPN, pač pa gre za reševanje obstoječega prometa na obstoječih prometnicah.

3. Drugo

Je mogoče še kaj takega, kar bi radi dodali pa v vprašanjih ni bilo zajeto?

Ne, je bilo vse zajeto.

PRILOGA F

Intervju: Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za infrastrukturo (pobudnik)

SPLOŠNO

Cestna povezava Ljubljana – Kočevje in naprej proti državni meji spada med cestne povezave čezmejnega pomena, ki povezuje Kočevsko-Ribniško območje z glavnim državnim središčem, kakor tudi z omrežjem daljinskih cestnih povezav. S svojim rangom in prometno obremenjenostjo zahteva ustrezen standard sodobne prometnice.

Pobuda za pripravo državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica se je pričela v letu 2005. Utemeljitev pobude je izhajala prvenstveno iz dejstev:

da je na tej vpadnici vsakoletni porast prometa izredno visok, saj se v letošnjem letu približuje že 19.000 vozilom dnevno,

da so možnosti za ustrezne prometno tehnične preureditve sedanje ceste skozi Škofljico in Lavrico omejene, ker se poselitev pretežno razvija ob tej cestni povezavi, poleg tega je cesta obremenjena s številnimi priključki in prečnimi cestami,

s porastom prometa so na omenjenem odseku nesprejemljivi prometni zastoji in zmanjšana prometna varnost,

kot vhodna ovira ob vstopu ceste na Škofljico pa predstavlja nivojski prehod ceste z železniško progo Ljubljana – Metlika, katerega po oceni predhodnih študij ni možno odpraviti oziroma rešiti na današnji lokaciji prehoda, saj bi v preveliki meri posegli v poseljeno območje.

Kot končna vizija projekta je bilo postavljeno izhodišče, da obvoznica Škofljica, kot »preložitev« del cestnega odseka glavne ceste, prevzame tranzitni promet med Kočevsko-Ribniškim območjem in Ljubljano, Dolenjska cesta pa notranji in izvorno ciljni promet med Škofljico, Lavrico in Ljubljano, saj ponuja idealne možnosti za ureditev osebnega in javnega potniškega prometa na tem območju.

V sklopu pobude so bile s strani prometa podane tudi idejne rešitve predlaganih variant. Predlagane barjanske variante so se razlikovale predvsem v njenih dolžinah in lokaciji priključevanja na avtocesto.

Med usklajevanjem variantnih potekov predlaganih tras z varstvenimi resorji je bilo ugotovljeno, da je umeščanje obvoznice v občutljiv prostor Barja izredno težavno in problematično. ŠV je bila v letu 2008 dopolnjena z novo varianto OC, ki se je pomaknila na rob Barja in bližje naseljem. Tudi na podlagi teh dodatnih preveritev ni bilo možno pridobiti celovitega konsenza varstvenih resorjev in lokalne skupnosti.

Ob usklajevanju navzkrižnih interesov in opredelitvi dejanske možnosti varstva v danih družbenih in okoljskih razmerah sta se nadaljnjih usklajevanjih, kot realno izvedljivi, izoblikovali varianti, ki sta s prometno funkcionalnega in ekonomskega vidika edini sprejemljivi.

V sklopu proučevanja je bil tudi potek ceste po skrajnem vzhodu ti. varianta »Lisičje«. Na podlagi prometne študije je bilo ugotovljeno, da s prometnega vidika varianta ni sprejemljiva, saj bi zahtevala takojšnjo širitev avtoceste na šest pasov, v nasprotnem primeru pa povzroči nesprejemljive razmere na AC.

Sedanje in pričakovane prometne, varnostne in okoljske razmere na ljubljanskem AC obroču in glavni cesti skozi Škofljico medsebojno niso primerljive in se investicijska prioriteta na področju državne cestne infrastrukture nedvomno izraža na nujni sanaciji prometnih razmer skozi Škofljico.

Časovna dinamika izvajanja projekta širitve AC obroča in obvoznice Škofljica ne more sovpadati. Zaradi gospodarske situacije je realno nesprejemljiva tudi prvotno načrtovana dinamika same izvedbe, ki je bila predvidena v letih do 2020. Izvedbe ukrepov na južni obvoznici in odseku Malence – Grosuplje ni možno pričakovati v okviru planske dobe obvoznice Škofljica.

Načrtovani kratkoročni ukrepi vodenja prometa na Dolenjski cesti, ureditev parkirišča P+R, posodobitev železniške proge, vzpostavitev mestnega potniškega pomena, niso in ne morejo biti vzrok za opustitev projekta. Ti ukrepi ne pomenijo podrejanje ali zapostavljanje ene vrste transportne infrastrukture v prid druge, ampak iskanje povezanosti med obema.

Kot je že bilo omenjeno, je posledica dolgotrajnosti tega projekta zahteven in občutljiv prostor, ki je pogoj za njegovo realizacijo. Obe realno izvedljivi varianti namreč posegata na zavarovana območja narave. Ta tako varovana kot zavarovana območja so svoj status pridobila v letu 2008, in sicer najprej kot Natura 2000, nato pa kot krajinski park Ljubljansko barje.

Cilj trajnostnega razvoja je vsekakor sinergija med okoljem in prometno infrastrukturo. Za dosego te sinergije pa ni možno uveljavljanje posameznih interesov varovanja okolja pred interesi gospodarskega in družbenega razvoja. V kolikor je takšno manjšinjsko mnenje prisotno, potem ne more biti izključujoča preveritev prevlade javne koristi, ki jo opredeljuje resorna zakonodaja, ob sočasnem spoštovanju izravnalnih in omilitvenih ukrepov, kar je bilo z naše strani predlagano že v letu 2009.

Menimo, da bodo varstveni resorji preučili predlog variantnih rešitev in ponovno preverili svoj »previdnostni princip varovanja« ter razčlenili in ovrednotili varovana območja. Zgolj neustrezne domače in tuje reference pri vzpostavljanju nadomestnih habitatov ne morejo biti vzrok za blokiranje izvajanja razvojnih infrastrukturnih potreb.

Glede na preobremenjenost današnje ceste, ki s svojimi emisijami povzroča bistveno škodo neposrednemu okolju, obstaja bojazen, da v bodoče ne bomo imeli kaj varovati.

OSEBNO STALIŠČE – posredovano občini Škofljica

Med zadnjimi usklajevanji in iskanjem rešitev obvoznice Škofljica sta se kot realno izvedljivi izkazali le varianti, ki potekata po Barju in ki v najmanjši možni meri prizadeneta okoliški poselitveni ter razvojni prostor, sočasno pa ohranjata obstoječo Dolenjsko cesto v celotnem poteku kot notranjo prometnico. S tem se je v aprilu 2010 seznanila tudi Vlada.

Na podlagi teh izhodišč je Ministrstvo za kulturo, skupaj z Zavodom RS za varstvo kulturne dediščine, ugotovilo, da trasa na območju arheološkega območja ne sega na del, kjer je gostota arheoloških ostalin največja. Stališče Ministrstva za kulturo je bilo, da je predlagana varianta sprejemljiva. Ker trasa predvidene obvoznice Škofljica poteka znotraj registrirane arheološke dediščine, je bila zahtevana izvedba specialističnih raziskav.

Zavod RS za varstvo narave je v svojem mnenju ugotovil, da se predlagana trasa po Barju sicer odmika od habitata barjanskega okarčka, vendar so zaradi daljinskega vpliva nadomestni habitati še vedno potrebni. Obseg nadomestnih habitatov je različen, glede na varianto, in sicer od 250 pa do 290 ha. V primeru obvoznice Škofljica gre za vzpostavitev nadomestnih habitatov za ogrožene vrste travniških ptic. Sam obseg potrebnih nadomestnih habitatov pa je subjektivno ocenjen brez kakršnihkoli kriterijev. To dokazuje tudi dosedanja praksa, saj je bila v letu 2010 s strani istega Zavoda postavljena zahteva, da se ti nadomeščajo v razmerju 1:1,4, to pomeni 40 % več zemljišč, kot bi se jih dejansko zasedlo, vendar je po dolgih usklajevanjih Zavod RS za varstvo narave od te zahteve odstopil.

Površina nadomestnih habitatov se zahteva za površino 300 m vplivnega pasu hrupa ceste, ne glede na to, da je prometno ministrstvo vključilo obveznost izvedbe obrabne plasti vozišča z asfaltom, ki na viru hrupa zmanjšuje hrup za 3 dB(A) in bi se logično moralo zmanjšati tudi vplivno območje za določitev obsega.

Na področju narave, torej še vedno ostajajo nedorečeni nadomestni habitati, ki pa niso toliko sporni, kot so sporne reference naravovarstvenega sektorja na biološkem področju. Ravno zaradi njih prihaja do nerazumnih zahtev, ki nimajo praktičnih osnov.

Predlagana trasa obvoznice predstavlja rešitev, ki fizično razmejuje urbani in naravni prostor. Menimo, da bi v tem primeru naravovarstveni sektor moral ponovno preveriti svoj »previdnostni princip varovanja« ter notranje razčleniti in ovrednotiti varovano območje tako ptic kot metulja. Zgolj neustrezne domače in tuje reference pri vzpostavljanju nadomestnih habitatov ne morejo biti vzrok za blokiranje izvajanja razvojnih infrastrukturnih potreb.

Kot pobudnik prostorskega umeščanja smo že v letu 2008 predlagali, da je na medresorski ravni potrebno opredeliti dejanske možnosti varstva v danih družbenih in okoljskih razmerah ter da bi bila glede na problematičnost projekta smiselna uporaba instrumenta »prevlade javne koristi«, ki ga dopušča resorna zakonodaja in s katerim bi presodili,

katera javna korist bo v konkretni zadevi prevladala (razvoj ali previdnostni način varovanja).

Podani predlog je upravičen, saj iz 4. člena Habitatne direktive izhaja, da v kolikor pri posamezni članici EU območje zavarovanih naravnih habitatov in ostalih prioriternih vrst presega več kot 5 % nacionalnega ozemlja, je lahko v dogovoru z evropsko komisijo upravičena do uporabe bolj fleksibilnih pristopov.

Žal se v tem primeru pristojne službe, ki bi to morale urediti, ne premaknejo z mrtve točke.

Glede na to, da se nekateri ne morejo sprijazniti s predlaganima variantama, ki sta edini izvedljivi, kajti izvedljivost ni pogojena samo na okoljski in tehnični vidik, ampak mora biti projekt »izvedljiv« tudi iz ekonomskega vidika, še vedno ponujajo fiktivne rešitve, ki v doglednem času (glede na ekonomsko stanje) niso sprejemljive.

Varianta Lisičje je že bila zajeta v prvotni nabor variant za obvoznico Škofljica. V preliminarni preveritvi pa je bila varianta ugodno ocenjena le z varstvenega in prostorskega vidika, rezultati prometno ekonomskega vrednotenja pa so izkazovali, da taka rešitev ni smiselna s prometnega vidika. Le-ta namreč ne bi bila neučinkovita samo za promet, ki prihaja iz smeri Škofljice, temveč bi hkrati ovirala prometni tok z Dolenjske smeri in povzročila njeno dodatno obremenjenost.

S podatkom, ki se pojavlja v javnosti v zvezi s stroški nadomestnih habitatov in izhaja iz »ocene stroškov izvedbe variant obvoznice Škofljica«, ki jo je pripravila družba DRI, in znaša preko 70 % investicijske vrednosti same ceste, se zgolj manipulira in s tem poskuša favorizirati druge nesprejemljive variante.

Nadomestni habitatni so torej tisti sporni člen v postopku, ki ga zlorablja različni lobiji pri rušenju izvedljive variante. Od sindroma »nimby« pri vplivnih osebah v službi naravovarstvenega sektorja, do apetitov starega gradbenega cestnega lobija, s pomočjo DRSC, ki je trenutno videla rešitev v varianti »Lisičje« in temu primerno tudi ekonomsko ovrednotila nadomestne habitate, preko 24 EUR/m².

Čeprav prometno ministrstvo že dolgo vztraja, da se zagotovi ustrezne zakonske rešitve na način, da zemljišča za nadomestne habitate ne bo potrebno odkupovati, ampak se na njih samo zagotovi omejena raba in način gospodarjenja pod odškodninskim pogojem, s strani okoljskega ministrstva ni bilo storjeno še ničesar in slepo vztraja na odkupu.

Zahtevani habitatni za obvoznico Škofljica so prej izgovor kot pa težava. Za doseganje ciljev razvojne prioritete in v tem primeru, ko zaradi pretiranega in neutemeljenega zavarovanja ni več prostora za razvojne infrastrukturne komponente, bi varstveni resorji morali k projektu pristopiti bolj konstruktivno in ne le zgolj s pretiranim uradniškim pristopom.

ZADNJE STRNJENE INFORMACIJE O PROMETNIH UKREPIH NA ŠKOFLJICI

Umeščanje obvoznice Škofljica v prostor se je začelo v letu 2005, ko je minister za promet podal pobudo za izdelavo državnega lokacijskega načrta, kot predstavitev glavne ceste G2-106 na odsekih 0215 Ljubljana - Rudnik, 0260 Škofljica in na delu 0261 Škofljica - Rašica. Avgusta 2006 je bila izdelana ŠV in predlog najustreznejše variante obvoznice Škofljica. Variante so bile, ob upoštevanju smernic nosilcev urejanja prostora, predlagane tako, da potekajo čim bolj po robu varovanega območja Ljubljanskega barja in nikakor ne skozi območja z najstrožjim režimom varovanja kulturne dediščine, čim manj posegajo na posebno varstveno območje Natura 2000; ekološko pomembno območje, območje, pomembno za metulje, in naravno vrednoto Jelšje ter ne posegajo na urbanizirana območja.

V študiji variant ter v okoljskem poročilu sta bili podrobno proučeni, ovrednoteni in medsebojno primerjani dve varianti. Kot najustreznejša je bila predlagana varianta 2, ki je ustreznejša s funkcionalnega, varstvenega in ekonomskega vidika, medtem ko je bila varianta 1 ocenjena kot ustreznejša z vidika prostorskega razvoja, zlasti z vidika vplivov na urbani razvoj. Varianta 2 ni bila ugodna zaradi vpliva na ohranjanje narave, vendar je ta še večji pri varianti 1. Glede na poudarjeni naravovarstveni pomen obravnavanega območja je bil vpliv obeh variant na ohranjanje narave pri presoji variant sicer ocenjen kot nebiten ob izvedbi obsežnih omilitvenih ukrepov (nadomestni habitati za pet vrst ptic in metulja barjanskega okarčka), vendar je bila variantna rešitev 2 ocenjena kot primernejša. Ker je bilo s strani strokovnjakov izpostavljeno vprašanje izvedljivosti nadomestnih ukrepov za barjanskega okarčka, je bila v letu 2008 oblikovana varianta OC, katere potek je temeljil na tem, da varianta ne posega na območje habitata barjanskega okarčka in se tako izogne načrtovanju nadomestnih habitatov, da čim manj posega na območje kulturne dediščine arheološkega najdišča Breg ter območje poslovno obrtne cone. Minimalni poseg v cono je lahko le v obsegu, da obvoznica prevzame tudi funkcijo napajalne ceste za cono.

Kljub prizadevanju za doseg sprejemljivosti novo predlagane variante v lokalnem okolju, je občina Škofljica, v letu 2008, obravnavala načrtovani projekt in sprejela sklep, da zavrača varianto preko poslovno obrtne cone (varianta OC) in predlaga, da se optimizira potek trase po Ljubljanskem barju tako, da se ta izogne območju poslovno obrtne cone, se čim bolj oddalji od naseljenih območij in se na severu priključi neposredno na južno ljubljansko obvoznico.

Glede na nesprejemljivost predlagane trase v lokalnem okolju in ostale okoljevarstvene problematike je bil v juniju 2012 podan predlog, da se poleg variante OC ovrednoti še varianta 2A, na tej osnovi pa sprejme odločitev o najustreznejši varianti. Ker variante izven Barja niso izvedljive, je bilo naše mnenje, da ni smiselno v okoljsko obravnavo vključevati variante izven Barja.

Med usklajevanjem variantnih potekov trase in spremljajočih ureditev z varstvenimi resorji je bilo ugotovljeno, da sta predlagani varianti OC in 2A izvedljivi. Variantni rešitvi ponujata, da se v celoti ohrani obstoječo Dolenjsko cesto, kot notranjo prometnico, namenjeno prvenstveno javnemu potniškemu prometu, kolesarjem in pešcem, s

priključevanjem na obstoječi AC priključek Ljubljana – Rudnik pa se ne posega v načrtovane rešitve za povečanje prepustnosti razcepa Malence.

V novembru 2012 je bila zaključena dopolnitev študije variant, kjer sta bili varianti medsebojno primerjani ter je bila podana analiza realne izvedljivosti »izven barjanskih« variant. Kot ustrezna variatna rešitev je bila predlagana varianta 2A. Javna razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše rešitve je potekala med 26. 10. in 9. 12. 2012, razgrnitev okoljskega poročila pa naj bi potekala med 9. 11. in 9. 12. 2012. Na javni obravnavi je bilo podanih več pripomb in predlogov glede predlagane variante. Občina Škofljica je predlog variante 2A podprla, v času javne razgrnitve pa se je oblikovala civilna iniciativa, ki umestitvi trase ceste na tem območju nasprotuje. Zaradi nedorečenih omilitvenih ukrepov je bila 8. 11. 2012 preklicana javna razgrnitev okoljskega poročila.

Načrtovanje obvoznice Škofljica je problematično zlasti zaradi poteka izvedljivih variant po Ljubljanskem barju. Rešitev, ki bi potekala izven in bi se navezovala na AC A2 na dolenjskem AC kraku, zahteva predhodno širitev AC ter preureditev razcepa Malence. Potek nove ceste po Ljubljanskem barju bi po do sedaj izdelanih strokovnih podlagah oziroma okoljskem poročilu zahteval obsežne omilitvene ukrepe. Ravno njihova obsežnost pa vzbuja dvom v zvezi z ocenjevanjem vplivov nove ceste, omilitvenimi ukrepi in njihovo izvedljivostjo.

Ker do problematike v zvezi z omilitvenimi ukrepi niso bila izoblikovana stališča, je Vlada Republike Slovenije na 55. redni seji, dne 19. 3. 2013, sklenila, da postopka priprave državnega prostorskega načrta za obvoznico Škofljica ni mogoče nadaljevati do pridobitve stališča Ministrstva za kmetijstvo in okolje glede uporabljene metodologije za oceno vpliva ceste na vrste in habitate, določitve obsega ter načina izvedbe in upravljanja nadomestnih habitatov. Za izboljšanje prometne pretočnosti je Vlada Republike Slovenije naložila Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji pospešitev ureditve polnega avtocestnega priključka Šmarje Sap, upravljavcu državne ceste, Direkciji Republike Slovenije za ceste, pa izvedbo ukrepov za boljšo pretočnost na obstoječi glavni cesti.

Posledica znižanja proračunskih sredstev za cestno infrastrukturo v letu 2014 je bila prekinitev izvajanja aktivnosti na projektu obvoznice Škofljica in pričetek aktivnosti na izvajanju paralelnih ukrepov za izboljšanje pretočnosti in zagotavljanju ustreznega nivoja prometnih uslug na glavni cesti G2-106 med Ljubljano in Škofljico.

V maju 2015 je bila izvedena predstavitev možnih ukrepov na sedanji glavni cesti G2-106, na odseku od Rudnika do Škofljice. S predlogom rešitve je bilo ugotovljeno, da je na odseku med križiščem Rudnik in Škofljico, zaradi velikega števila križišč in individualnih priključkov, varianta tripasovnice z reverzibilnim pasom sicer primerna rešitev, vendar za čas, ko bo obvoznica Škofljica že zgrajena. Predlagana rešitev tripasovnice namreč ne dosega cilja po povečanju pretočnosti prometa. Bistveno ustrežnejša je rešitev štiripasovnice z zožanimi prometnimi pasovi.

Na podlagi dogovorjenih izhodišč je za prvo fazo od križišča Rudnik do začetka naselja Lavrica v pripravi javni razpis za izbiro izvajalca del za preureditev ceste. Razpis bo

objavljen v oktobru letošnjega leta. Za naslednji odsek, od Lavrice do križišča s cesto za Šmarje Sap, z ureditvijo nivojskega prehoda ceste G2-106 z železniško progo na Škofljici, je v pripravi projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije.

Kot drugi paralelni ukrep za izboljšanje pretočnosti na tem delu glavne ceste je polni AC priključek Šmarje Sap. Izdelana je projektna dokumentacija, izdaja gradbenega dovoljenja se pričakuje tekom tega meseca. V zaključevanju je tudi pridobivanje zemljišč in pravic na njih, saj so pogodbe z lastniki zemljišč v fazi podpisovanja. Priprava razpisa za gradnjo bo izvedena v letošnjem letu, pričetek gradnje v letu 2016, sam zaključek pa sredi leta 2017.

Poleg cestne obstaja proti Kočevju tudi železniška infrastruktura. Pri pripravi potrebnih ukrepov je treba upoštevati obe prometni sredstvi in ugotoviti, kako bi lahko zadostili ciljem hitrejši in boljše dostopnosti. Predvsem bo skladno s sprejeto Strategijo razvoja prometa proučeno, ali bi posodobitev železniške infrastrukture v celoti zadostila tem ciljem ali pa je treba končne predloge ukrepov iskati tudi na cestni in železniški infrastrukturi z upoštevanjem učinkovitejše izvedbe javnega prevoza. Ob tem je potrebno upoštevati načrtovane in že dokončane parkirne površine po sistemu P + R na Škofljici.

Za dokončanje posodobitve železniške proge Grosuplje – Kočevje je potrebno obnoviti progo v dolžini dobrih 12 km, vključno z obnovo postaje Kočevje, urediti postajališča Stara cerkev, potrebna je gradnja peronov s podhodom na postaji Dobropolje in ureditev nakladalnih klančin v Dobropolju, Ribnici in Kočevju. V letu 2015 naj bi bile zaključene aktivnosti za izbor izvajalca del, dela se bodo predvidoma izvajala v letih 2016 in 2017.

Po izvedbi vseh navedenih ukrepov bo ponovno ovrednotena potreba po izgradnji obvoznice Škofljica.

PRILOGA G

Intervju: Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za ceste (investitor/ naročnik)



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE

Sektor za investicije

Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

Anja Deržič
anja.derzic@gmail.com

T: 01 478 80 83
F: 01 478 80 84
E: gp.drsc@gov.si
www.dc.gov.si

Številka: 347-07-112/2004/ ~~604~~ (902)
Datum: 3.12.2014

Zadeva: Umeščanje obvoznice Škofljica v prostor

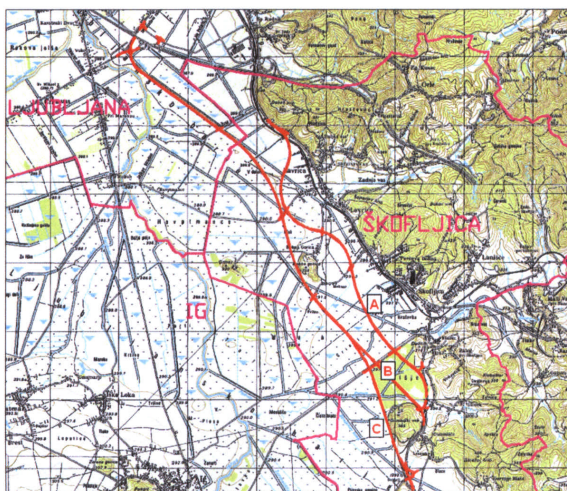
Kratek potek aktivnosti in opis variant za umeščanje obvoznice Škofljica v prostor:

Januarja 2005 je minister za promet podal pobudo za izdelavo DLN za izgradnjo obv Škofljica, kot preložitve G2-106 na odsekih 0215 (Ljubljana - Rudnik), 0260 Škofljica in na delu 0261 (Škofljica - Rašica). Pobuda je bila podana s predlaganimi tremi variantami obvoznice:

varianta A se severno od naselja Lavrica odcepi od Dolenjske ceste, poteka vzhodno od naselja in se na glavno cesto priključi v južnem delu Škofljice. Od priključka Rudnik na južni avtocestni obvoznici do začetka obvoznice se rekonstruira Dolenjska cesta v štiripasovnico;

varianta B se prične v območju priključka Peruzzijske ulice na južni avtocestni obvoznici. Na južnem delu se na obstoječo glavno cesto priključi še južneje od naselja Škofljica kot različica A;

varianta C se prav tako prične v območju priključka Peruzzijske ulice na južni avtocestni obvoznici, na obstoječo glavno cesto pa se priključi najjužneje, pred naseljem Pijava Gorica.



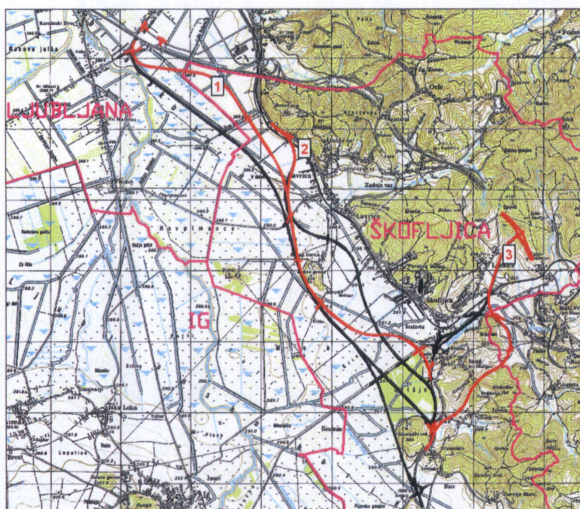
Variante A, B in C



Identifikacijska številka za DDV: SI75827735, matična št.: 5300177,
št. računa pri Banki Slovenije: SI56 0110 0630 0109 972

Na podlagi priporočil s prve prostorske konference (maj 2005) so bile variante optimizirane.

Avg. 2005 je bil sprejet Program priprave DLN za izgradnjo obvoznice Škofljica (Uradni list RS, št. 74/2005). Avgust 2006, je bila izdelana ŠV in predlog najustreznejše variante obvoznice Škofljica, kjer so bile upoštevane var A, B in C. V nadaljevanju so bile variante optimizirane na podlagi pridobljenih smernic, opuščena je bila varianta, ki je prečkala arheološko najdišče Breg (var A), var B in C, ki sta se obravnavali v nadaljevanju in bili poimenovani kot varianta 1 in 2. Preučena je bila tudi možnost navezave glavne ceste na avtocesto pri Lisičjem, poimenovana varianta D (podvarianta D1) (v nadaljevanju poimenovana varianta 3).



Variante 1, 2 in 3

Junija 2008 je bila v nadaljevanju v vseh strokovnih podlagah, DPN in Okoljskem poročilu obravnavana tudi varianta OC, ki poteka preko plansko opredeljenega območja proizvodne cone v Škofljici - prostorske enote ŠPD 9/1, izogne se arheološkemu najdišču Breg, v nadaljevanju poteka vzhodno od Babniškega hriba, pri navezavi na Dolenjsko cesto se izogne območju Lavrice na njenem skrajnem severnem delu, kjer je bilo po rešitvi variante 2 načrtovano rušenje večjega števila objektov in širitev cestnega koridorja današnje dvopasovne ceste v štiripasovnico.

Maja 2012 je bila s sklepom ministrov MKO in MzIP ustanovljena delovna skupina za preučitev in predlog rešitve jutranjih in popoldanskih konic na relaciji Škofljica - Lavrica - Ljubljana in umeščanja obvoznice Škofljica v prostor.



Varianti 2A in OC

Avgusta 2012 sta bila izdelana delovna verzija ŠV in OP (v septembru 2012 potekalo dopolnjevanje ter določitev obsega nadomestnih habitatov). Med 26.10.2012 in 09.12.2012 je potekala javna razgrnitev študije variant s predlogom najustrežnejše rešitve. Javna obravnava je bila 22. novembra 2012.



Variant OC – proučevani poteki skozi poslovno-obrtno cono

Skladno z dogovorom na sestanku, ki je potekal 06.11.2012 na MKO, bo MKO izvedel revizijo OP, do izvedbe revizije se ne gre v javno razgrnitev OP.

Sklep Vlade št. 35000-12/2012/23, z dne 19.03.2013: Postopka priprave državnega prostorskega načrta za obvoznico Škofljica ni mogoče nadaljevati do pridobitve stališča Ministrstva za kmetijstvo in okolje glede uporabljene metodologije za oceno vpliva ceste na vrste in habitate, glede določitve potrebne količine nadomestnih habitatov ter načina izvedbe in upravljanja nadomestnih habitatov.

Odgovori na prejeta vprašanja:

Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med sektorji v okviru postopka izbire variant?

Usklajevanje med sektorji je v danem primeru potekalo v mejah pričakovanj in z zakonom razmejenih pristojnostih. Na rednih mesečnih koordinacijah med pobudnikom in koordinаторjem so se reševali sprotni in načelni problemi, za posamezne konkretne zadeve pa so bili sklicani posebni sestanki, na katerih so bili vedno prisotni tudi izdelovalci DPN, strokovnih podlag in okoljskega poročila. Z nosilci urejanja prostora v splošnem ni bilo težav, zataknilo se je le pri Ministrstvu za kmetijstvo in okolje. To ministrstvo že v osnovi postavlja nasprotujoče si zahteve. V tem primeru je zahteva po vzpostavljanju nadomestnih habitatov v nasprotju z zahtevo po ohranjanju kmetijskih zemljišč.

Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med vašim ministrstvom (Ministrstvom za infrastrukturo, Direkcija za ceste) in občino Škofljica v okviru postopka izbire variant?

Občina Škofljica je dokaj tvorno sodelovala pri umeščanju ceste v prostor, zataknilo se je le pri predlogu, da se cesta umesti skozi obrtno cono, saj so se bali, da bi morali vračati pridobljena EU sredstva za izgradnjo infrastrukture za obrtno cono.

Zakaj se je po vašem mnenju postopek ustavil?

Zaradi tega ker MKO oz. sedaj MOP še ni odgovorilo na vprašanja vezana na izdelano OP glede uporabljenih metodologij za oceno vpliva ceste na vrste in habitate, določitve potrebne količine nadomestnih habitatov in programa izvedbe in upravljanja nadomestnih habitatov ter stališča glede tega ali so nadomestni habitatni omilitveni ali izravnalni ukrep. Znotraj MOP bo potrebno rešiti tudi nasprotje interesov med obsegom vzpostavitve nadomestnih habitatov in varovanjem kmetijskih zemljišč.

Kje vi vidite največji problem, da trasa poteka obvoznice še vedno ni določena (čeprav je v povzetku za javnost kot prava izbrana 2A)?

Umeščanje obvoznice v prostor je posledica nevzdržnih prometnih razmer na Škofljici in Lavrici. S traso Lisičje, ki jo zahteva MKO kot primerjalno varianto in posledično po zakonodaji o varovanju narave je varianta, ki najmanj prizadene okolje, edina sprejemljiva varianta, prometno pa nesmiselna, saj po izgradnji ne doprinese k izboljšanju prometnega stanja, zaradi česar se obvoznica sploh načrtuje. Zato je po mnenju Direkcije smiselno primerjati le variante, ki rešujejo problem pretočnosti prometa. Zato sta ostali za primerjavo varianti 2A in OC, ki potekata po Ljubljanskem barju, od teh dveh variant pa se je po vrednotenju izkazala kot ugodnejša varianta 2A, čeprav je varianta OC ekonomsko ugodnejša.

Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju storiti za nadaljevanje postopka?

Določiti območje nadomestnih habitatov s konsenzom in določiti, kdo je za kaj odgovoren (ukrepi za preprečitev upadanja populacije posamezne vrste bi morala biti odgovornost in strošek resorja za varovanje okolja).

Rešiti pa bo potrebo tudi:

- a) realizacija nadomestnih habitatov v povezavi z slabim stanjem na območju krajinskega parka Ljubljansko barje, ter v tej povezavi določitve potrebne količine nadomestnih habitatov, določitve načina njihove izvedbe in načina upravljanja;
- b) stališča glede temeljnega konflikta med varovanjem kmetijskih zemljišč in ohranjanjem narave zaradi zahtev po vzpostavljanju nadomestnih habitatov na kmetijskih zemljiščih;
- c) izvedbe nadaljnjega postopka celovite presoje vplivov na okolje, glede na to, da so po odgovoru EK spremenili stališče in določili, da se morajo nadomestni habitatni opredeliti kot izravnalni ukrep.

Hipotetično, da pristanete v izdelavo variante po Barju (2A), pod kakšnimi pogoji?

Zaradi vedno novih zahtev po varovanju posameznih vrst in in ukrepov za njihovo zaščito (število populacije posameznih vrst se z leti zmanjšuje, čeprav cesta še ni zgrajena), stroške za zaščito pa se v celoti nalaga investitorju. Potrebno bi bilo razmejiti, kaj spada pod investicijo ceste, kaj pa pod strošek za ohranitev populacije posameznih vrst ptic.

Zakaj je prišlo med letoma 2010 in 2012 do tako velikih razhajanj stroškov v okviru nadomestnih habitatov?

Do razhajanj pri oceni stroškov za izgradnjo obvoznice preko Ljubljanskega barja je prišlo tudi zato, ker so se spreminjali pogoji, za zaščito ogroženih vrst ptic. Najprej je bil zahtevan pogoj za

vzpostavitev nadomestnih habitatov za območje, ki presega hrup 50 dB (pas 300 m), ko se je upošteval ukrep omilitve hrupa s projektiranjem tihega asfalta, omejitvijo hitrosti na 70 km/h in protihrupno ograjo, je resor, ki ščiti naravo, dodatno zahteval razširitev območja zaradi vizualne motnje.

Ker se bom v zadnjem delu magistrske naloge osredotočila na obstoječo Kočevsko cesto in ureditev razmer na in ob njej me zanima naslednje:

- Kaj menite na dosedanje spremembe/izboljšave (P+R)?

Vsekakor je za ureditev razmer pomemben vsak ukrep, ki zmanjšuje individualni promet na račun javnega prometa ali povečuje pretočnost s posameznimi ukrepi (rekonstrukcije križišč, uvedba reverzibilnih pasov, izgradnja tretjih pasov na posameznih odsekih), vendar študije kažejo, da bodo zastoji ostali, dokler obvoznica ne bo zgrajena.

S spoštovanjem,

Pripravil:
Bojan Papler, univ. dipl. inž. grad.
Podsekretar



Vodja sektorja:
Tomaž Willenpart, dipl. inž. grad.
Višji svetovalec I



PRILOGA H

Intervju: Občina Škofljica

1. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med sektorji v okviru postopka izbire variant?

Splošno?

Usklajevanje med Ministrstvom za infrastrukturo in ostalimi ministrstvi?

Kako je bilo s samo komunikacijo, so usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

Nosilec umeščanja trase obvoznice Škofljica v prostor je ministrstvo za okolje in prostor, saj gre za državni in ne lokalni projekt.

Usklajevanje med ministrstvi in Občino Škofljico je bilo profesionalno in korektno.

2. Kako ste vi doživeli in videli usklajevanje med vašim ministrstvom (oziroma zavodom) in občino Škofljica v okviru postopka izbire variant?

Splošno?

Kako je bilo s samo komunikacijo?

So usklajevanja dejansko potekala v okviru formalnih postopkov ali tudi zunaj njih?

3. Zakaj se je po vašem mnenju postopek ustavil?

Pristojnost za odgovor na to vprašanje ima ministrstvo za okolje in prostor oz. ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

Občina Škofljica zgolj vztraja, da se promet na celotni 3a razvojni osi, vključno s Škofljico, nemudoma uredi oz. normalizira.

4. Kje vi vidite največji problem, da trasa poteka obvoznice še vedno ni določena (čeprav je v povzetku za javnost kot prava izbrana varianta 2A)?

Pristojnost za odgovor na to vprašanje ima ministrstvo za okolje in prostor oz. Vlada RS.

Kolikor je nam »neuradno« znano, je zastoj povzročila Natura 2000 oz. izdelana študija, ki v primeru umestitve obvoznice Škofljica določa enormno površino nadomestnih habitatov.

5. Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju storiti za nadaljevanje postopka?

1) *Natančno proučiti predvidene omejitve in prednosti Nature 2000 in*

2) *najti razumni kompromis za nadomestne habitate, da le-ti ne bodo predstavljali višjega finančnega bremena kot izvedba same obvoznice.*

6. Hipotetično, da pristanete v izdelavo variante po Barju (2A), pod kakšnimi pogoji?

Kakšne omilitve ukrepe bi zahtevali?

1) *Natančno proučitev predvidenih omejitev in prednosti Nature 2000 in*

- 2) *razumni kompromis za nadomestne habitate, da le-ti ne bodo predstavljali previsokega oz. celo višjega finančnega bremena kot izvedba same obvoznice.*

DODATEK:

1. Zakaj je prišlo med letoma 2010 in 2012 do tako velikih razhajanj stroškov v okviru nadomestnih habitatov?

Stroški/varianta	ocena 2010 (1)					ocena 2012 (2)	
	2A	OC	LISIČJE	širitev AC	LISIČJE – s širitvijo AC	2A	OC-opt
gradbeni stroški	31,9	43,6	33,3	77,3	110,6	36,3	43,7
nadomestni habitati	60,5	52,7	0,0	0,0	0,0	2,6	2,2
arheologija	10,3	9,8	0,3	0,1	0,4	19,0	18,6
SKUPAJ	102,7	106,1	33,6	77,4	111,0	57,9	64,5

(Pripombe/predlogi za obvoznico, 2012)

(1) Vlada RS, Oktober 2010 - Informacija o nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta za izgradnjo obvoznice Škofljica – predlog za obravnavo.

(2) Ministrstvo za Infrastrukturo in Prostor, oktober 2012 - Javna razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za obvoznico Škofljica

2. Ker se bom v zadnjem delu magistrske naloge osredotočila na obstoječo Kočevsko cesto in ureditev razmer na in ob njej, me zanima naslednje:

Kaj menite na dosedanje spremembe/izboljšave (P+R)?

Kot tudi mnogi drugi, ki vsakodnevno stojijo v jutranjih in popoldanskih konicah, želim najti rešitev za sprostitev prometa (Dodatni pas? Nadvozi? Krožišča? ...).

1) *P+R je projekt Občine Škofljica v okviru Regionalnega razvoja Ljubljanske urbane regije. Občina je uspešno kandidirala na javni razpis in s pomočjo sofinanciranja EU in RS ta projekt tudi izvedla. Izvedba 88 parkirnih mest v centru Škofljice je zagotovo dobrodošla. Najbrž pa ne bo bistveno izboljšala preobremenjenosti Kočevske ceste.*

2) *Dolenjska in v nadaljevanju Kočevska cesta je kategorizirana kot državna cesta. Zanj je pristojna Direkcija RS za ceste, ki je večino Vaših predlogov tudi že projektno preverila.*

Kolikor je občini znano, »stroka« zagovarja projekt 2+1 ... pasova in da »država« nima zagotovljene finančne konstrukcije za izvedbo.

3. Drugo

Že večletno splošno dejstvo je, da je prometna povezava na celotni 3a razvojni osi katastrofalna. Toliko bolj, ker skozi Škofljico dnevno vozi cca. 20 000 vozil. In tu se poleg vprašanja prometne varnosti zastavljajo tudi vprašanja izpušnih plinov in s tem povezanega onesnaževanja zraka ter v končni posledici zdravje ljudi. Da o gospodarski škodi niti ne izgubljam besed.

PRILOGA I

Intervju: Civilna iniciativa Lavrica

Državljeni sploh nismo bili od začetka vključeni v projekt gradnje ceste preko Barja. Po podatkih, ki jih imamo, se je projekt pričel leta 1995. Vendar tako, da državljani nismo vedeli, da se v zvezi s posegom v Barje karkoli pripravlja. Na občini (občinski aparat) so sicer vedeli, tudi sodelovali pri tem, a se jim ni zdelo vredno seznaniti nas, občane te občine, preko katere so načrtovali cesto.

Za namen gradnje ceste smo izvedeli iz medijev leta 1998. Tedaj se je pričelo z organizacijo nasprotovanja. Civilna inciativa je bila ustanovljena leta 2011. Tedaj smo izvedli tudi zbiranje podpisov, ki smo jih na Lavrici zbrali okrog 500. Gradnji ceste pa nasprotujejo tudi nekateri krajani Škofljice, zlasti tisti, ki bi jim vzeli zemljo.

Kako je potekalo usklajevanje med ministrstvi, nam ni znano, ker v ta proces nismo bili vključeni.

Ob priliki razgrnitve »Študije variant...« smo na samem zboru občanov na občini Škofljica podali vprašanja in pripombe, nato smo jih postavili še pisno. Na vsa naša vprašanja in pripombe nismo prejeli nobenega odgovora z nobenega ministrstva.

Politika se je odločila za varianto 2A, ki poteka preko Barja, Nature 2000 in Krajinskega parka Ljubljansko barje. Seveda se je odločila proti volji državljanov. Zlasti lokalna politika in škofljiški župan (nam iz neznanih razlogov) »navijajo« ravno za to traso, ki po našem mnenju, podprtim s podatki, ni najboljša, najcenejša, najmanj škodljiva. Predstavljenih je bilo nekaj različnih finančnih ocen gradnje te ceste. Tako močno se razlikujejo, da dvomimo v strokovnost ocen, zlasti zato, ker predhodno niso bile opravljene geološke raziskave terena, kjer naj bi cesta potekala.

Proces trase 2A se je ustavil na intervencijo Evropske komisije. Evropska komisija je prejela v zvezi z navedeno cesto dve pismi, v katerih jo opozarjajo na neprimernost in škodljivost ceste. Dejstvo, da cesta čez Barje celovito ne rešuje prometnih problemov v naši občini, neustreznost še povečuje. Prometne težave bi se povečale v vasi Pijava gorica, ki je zaradi prometa že sedaj prepolovljena na vzhodni in zahodni del. Dejstvo je, da obstajajo variante, ki so cenejše, prijaznejše do okolja, manj škodljive. Varianta »Lisičje« je pač izpadla zaradi političnega pritiska nekaterih lokalnih politikov, ki stanujejo v dolini, kjer naj bi trasa potekala.

Na neprimernost ceste preko Barja opozarja tudi pismo dveh avtoric, zaposlenih na DRSC in Zavodu RS za varstvo narave. Pismo med drugim opozarja, da bi se z gradnjo ceste kršila tudi evropska zakonodaja. Navajata primer Portugalske, ki je morala plačevati kazen zaradi kršenja.

Civilna iniciativa Lavrica ne pristaja na gradnjo ceste preko Barja, ne glede na to, katerakoli varianta bo politično izbrana. Argumenti: obstajajo rešitve, ki so cenejše, okolju prijaznejše, ljudem Lavrice in Škofljice prijaznejše.

Ugotavljamo: Ob štetju potnikov v posameznem osebnem vozilu smo ugotovili, da se v večini vozil pelje le voznik. Tako potratna raba ceste je nedopustna. Če bi se v vsakem vozilu peljala dva ali trije potniki, zastojev ne bi bilo. Izboljšanje javnega prevoza – avtobusnega in železniškega –, zagotovitev dela oz. delovnih mest ljudem s Kočevsko-Ribniškega območja, da jim ne bo treba dnevno potovati v Ljubljano.

Brezposelnost v tej regiji je ogromna, zato je pritisk na Ljubljano toliko večji. To so na kratko odgovori na vaša vprašanja. Pripravljeni smo odgovoriti tudi na vaša podvprašanja, če jih boste imeli.

Podobno vsebino bomo poslali na ministrstva, ki so vpletena v ta projekt, da se bodo nova ministrica in ministri seznanili s problemi in rešitvami, ki obstajajo, a bržkone ne vedo zanje.