



Številka: 326-01-24/2019/5  
Ljubljana, 6. 12. 2019

Predlog

Državni svet Republike Slovenije je na 24. seji 11. 12. 2019, v skladu z 98. členom Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14 in 26/15), obravnaval Pobude Komisije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj v zvezi z uresničevanjem infrastrukturnih projektov na 3a razvojni osi ter na podlagi prvega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05 - uradno prečiščeno besedilo, 95/05 – odl. US, 21/12 – ZFDO-F in 81/18 – odl. US) sprejel naslednji

S K L E P:

Državni svet Republike Slovenije podpira pobude Komisije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj in Vladi Republike Slovenije, Ministrstvu za okolje in prostor, Ministrstvu za infrastrukturo ter Ministrstvu za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano predlaga, da pobude proučijo in nanje odgovorijo.

Pobude Komisije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj se glasijo:

- 1. Vlada Republike Slovenije in resorna ministrstva naj dosledno spoštujejo že podpisane dokumente z občinami ob 3a razvojni osi. Ministrstvo za infrastrukturo in Ministrstvo za okolje in prostor naj nemudoma pristopita k podpisu posodobljenega protokola o nadaljnji uresničitvi infrastrukturnih projektov na 3a razvojni osi.**
- 2. Vlada Republike Slovenije in resorna ministrstva naj z vidika trajnostne mobilnosti prebivalcev občin ob 3a razvojni osi oz. hitrejši in boljše dostopnosti teh območij naredijo vse za čim prejšnjo uresničitve načrtovanih infrastrukturnih projektov na 3a razvojni osi, vključno z izgradnjo obvoznice Škofljica, preureditvijo ceste skozi Škofljico v štiripasovnico in modernizacijo železniške postaje v Grosupljem.**
- 3. Sklep Vlade Republike Slovenije št. 00403-2/2013/2014 z dne 3. 4. 2014, s katerim je bil postopek prostorskega načrtovanja za obvoznico Škofljica ustavljen, naj se razveljavi in tako omogoči čimprejšnje nadaljevanje postopka njenega prostorskega umeščanja kot dolgoročne rešitve poteka ljubljanske vpadnice iz ribniško-kočevskega območja in dela Notranjske.**
- 4. Vlada Republike Slovenije naj čim prej ustanovi delovno skupino, ki naj jo sestavljajo predstavniki Ministrstva za okolje in prostor, Ministrstva za infrastrukturo in Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano ter občin**



**ob 3a razvojni osi. Naloga delovne skupine naj bo prednostno reševanje vseh odprtih vprašanj projektov na 3a razvojni osi.**

Obrazložitev:

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj se je na 8. izredni seji 22. 11. 2019 seznanila s pozivom županov občin ob 3a razvojni osi (Ljubljana, Škofljica, Grosuplje, Ig, Velike Lašče, Dobropolje, Ribnica, Bloke, Loški Potok, Kočevje, Sodražica, Osilnica, Kostel) z dne 18. 11. 2019, da je treba načrtovane infrastrukturne projekte na 3a razvojni osi čim prej uresničiti in zagotoviti ustrezne prometne povezave teh območij s centrom Slovenije. Kot opozarjajo župani, s pravočasno realizacijo infrastrukturnih projektov na 3a razvojni osi lahko zagotovimo, da ta območja ne bodo razvojno zaostajala, ampak se normalno razvijala, obenem pa bi s tem tudi sledili razvojni strategiji države glede trajnostne mobilnosti in zmanjševanja negativnih vplivov prometa na okolje.

Glavna cesta G2 106 (Ljubljana jug–Škofljica–Ribnica–Kočevje–Petrina in Škofljica–Šmarje-Sap), ki povezuje skoraj vsa naselja ribniško–kočevskega območja, je najbolj obremenjena na Škofljici, ki je v dnevnih konicah povprečno obremenjena z okoli 18.000 vozili, pri čemer je z naraščanjem prometa zasičen tudi dolenjski krak AC (odsek od Grosupljega do Ljubljane je v konicah dnevno obremenjen z več kot 4.500 vozili). Čas vožnje izven konic med Ljubljano in Kočevjem se je zaradi trenda rasti prometa v zadnjih dvajsetih letih povečal v povprečju za 20–25 minut. Promet po lžanski cesti, ki je bila urejena zaradi lga, se je zaradi preusmeritve prometa iz Kočevja prek Pijave Gorice v smeri lga in naprej proti Ljubljani zelo zgostil in danes prometni zastoji sredi barja povzročajo veliko okoljsko škodo. Dodatno se opozarja na neustreznost glavne ceste skozi Ribnico, ki v nekaterih naseljih sploh nima pločnika, s čemer je ogrožena prometna varnost pešcev. Z vidika varstva narave in razbremenitve prometa na relaciji Ljubljana–Kočevje bi morali razmišljati tudi o preusmeritvi prometa in ureditvi obstoječe ceste prek Dobropolja.

Izgradnja obvoznice Škofljica po barjanski varianti je ključen ukrep optimiziranja cestnega prometa na 3a razvojni osi in kot tak prepoznani že 2009, ko je bil podpisan prvi protokol s tedanjim ministrom za infrastrukturo. Zaradi pričakovanih dolgotrajnih postopkov umeščanja obvoznice Škofljica (po barju) v prostor so se tedaj kot začasni ukrepi v protokolu definirali posamezni začasni trajnostni projekti, s katerimi naj bi v vmesnem času premostili prometne zagate: gradnja železniške proge Grosuplje–Kočevje z vzpostavitvijo javnega železniškega potniškega prometa na tej trasi in modernizacijo železniških postaj, gradnja parkirišč P+ R, spodbujanje JPP (v okviru tega se je okrepil JPP na relaciji Grosuplje–Ljubljana in Ig–Ljubljana, ki ga občine tudi subvencionirajo), polni AC priključek Šmarje–Sap, ureditev lžanske ceste, ureditev obvoznic Velike Lašče, Kočevje in Ribnica, ureditev obstoječe dolenjske ceste skozi Škofljico kot štiripasovnice.

Kot ugotavlja Državni svet, se je v mandatu aktualne Vlade začel pripravljati nov protokol z opredelitvijo aktivnosti na 3a razvojni osi (npr. modernizacija železniške postaje v Grosupljem kot vozliščne postaje proti Dolenjski in Kočevju, razširitev obstoječe dolenske ceste v štiripasovnico, umeščanje obvoznice Škofljica v prostor), ki naj bi ga ministrica za infrastrukturo in minister za okolje in prostor podpisala skupaj z župani občin ob 3a razvojni osi, vendar je Ministrstvo za okolje in prostor z

dopisom z dne 7. 10. 2019 presenetilo z nasprotovanjem vključevanja obvoznice Škofljica v protokol. Njihovo nasprotovanje izhaja iz Nature 2000, čeprav gre po mnenju županov za ključni infrastrukturni projekt, ki naj bi odpravil vsakodnevne prometne zamaške, ki povzročajo tudi veliko okoljsko škodo. Hkrati je Ministrstvo za okolje in prostor podprlo nadaljevanje izvajanja začasnih ukrepov, pri tem pa spregledalo, da je Ministrstvo za infrastrukturo črtalo investicijo v modernizacijo železniške postaje Grosuplje 2020 zaradi pomanjkanja proračunskih sredstev (26 mio evrov), pri čemer je imela Direkcija za infrastrukturo pripravljeno že vso dokumentacijo za objavo javnega razpisa za izvedbo del. Ob zaustavitvi tega projekta pa Občina Grosuplje z lastnimi in evropskimi sredstvi ob železniški postaji gradi sodobno garažno hišo P+R.

Mestna občina Ljubljana je sama naročila strokovni elaborat, pri čemer optimizirana varianta obvoznice Škofljica v dolžni 5 km po robu barju posega v manj kot 1 % zemljišč Natura 2000, z nadomestnimi habitati pa bi se obseg zemljišč Natura 2000 po barju povečal kar za 9 %. Ob tem župani poudarjajo, da so nadomestni habitati bistveno bolj bogati s floro in favno kot zemljišča, kjer naj bi potekala obvoznica Škofljica, saj so se ptiči in metulji že zdavnaj s tega območja umaknili pred prometnimi zastoji z negativnimi okoljskimi vplivi. Župan občine Škofljica dodatno izpostavlja mnenje strokovnjakov Krajinskega parka Ljubljansko barje, da na načrtovani trasi obvoznice Škofljica sploh ni metulja barjanski okarček, ki je bil do zdaj glavni zaviralec gradnje obvoznice. Kot je bilo opozorjeno, je test, ki ga je švedska vlada naročila za potrebe obvoznice v Stockholmu, pokazal, da 1 avto, ki se premika do 10 km/h (tako, kot je to v primeru od Škofljice do Ljubljane), proizvede toliko izpustov nevarnih snovi, kot bi jih v istem času proizvedlo 52,68 vozil s hitrostjo 80 km/h. S tega vidika je zagotovo bolj obremenjujoč za okolje stoječi promet kot načrtovana obvoznica Škofljica, pri čemer je treba upoštevati tudi izkoriščanje različnih bližnjic prek kolovoznih poti, kar le še dodatno obremenjuje okolje.

V zvezi z uvedbo postopka prevlade druge javne koristi nad javno koristjo ohranjanja narave je bilo opozorjeno, da je ustrezno variantiranje (skladno s Habitatno direktivo) kot predpogojem možno narediti s študijo variant znotraj DPN. To predstavlja edino možnost, da pridemo do obvoznice Škofljica. Župani tudi opozarjajo, da je postopek prevlade javnega interesa uveljavljen postopek v drugih evropskih državah za primere, ko katerakoli druga varianta predstavlja preveliko javnofinančno obremenitev in razvojni zaostanek.

Župani vztrajajo na nadaljevanju načrtovanih projektov na 3a razvojni osi, ki so predvideni s protokolom. Pri tem izpostavljajo, da naj se za modernizacijo železniške postaje Grosuplje zagotovijo proračunska sredstva in vsaj ta projekt realizira naslednje leto, hkrati pa s čimprejšnjo razveljavitvijo sklepa Vlade z dne 3. 4. 2019 nadaljuje z aktivnostmi prostorskega umeščanja obvoznice Škofljica.

\* \* \*

Člani Komisije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj so bili seznanjeni, da Ministrstvo za okolje in prostor urejanja zadevne problematike ne zavrača kategorično, vendar je odločitev o nadaljevanju postopka umeščanja obvoznice Škofljica v prostor oz. prevlada javne koristi nad ohranjanjem narave po njihovem prepričanju prezgodnja, saj tečejo še različni alternativni ukrepi, pri tem pa ocena

učinkov izvedenih in še načrtovanih alternativnih ukrepov (npr. železniški potniški promet) še ni bila podana. Eden ključnih razlogov za ustavitev postopka priprave DPN za obvoznico Škofljica je po besedah predstavnikov Ministrstva za okolje in prostor postopek kršitve, ki ga je sprožila EK, ki bo tudi v nadaljevanje nadzorovala postopek. V zvezi z variantiranjem je bilo tudi pojasnjeno, da EK v okviru izvajanja evropske zakonodaje vedno znova izpostavlja, da ekonomski kriterij pri presoji variant ni ključen. Kot je bilo dodatno pojasnjeno, je bila v preteklosti javno razgrnjena študija variant za obvoznico Škofljica, istočasno se je pripravljalo okoljsko poročilo, ki pa ni bilo nikoli javno razgrnjeno. Mnenje o ustreznosti okoljskega poročila za takratni obseg prostorske ureditve ni bilo nikoli pridobljeno. Priprava DPN se je zaustavila zaradi zagotavljanja nadomestnih habitatov, izravnalnih ukrepov in prej navedene ugotovljene kršitve s strani EK. Vlada je potem sprejela sklep, s katerim je bil ustavljen postopek prostorskega načrtovanja za obvoznico Škofljica. V nadaljevanju je treba nasloviti izravnalne ukrepe in iskanje nadomestnih habitatov.

Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano načeloma ne nasprotuje obvoznici Škofljica, obstaja pa skrb glede nadomeščanja habitatov, saj je ministrstvo dolžno zagotavljati pogoje za pridelavo hrane oz. čim boljše lokalno oskrbo s hrano ter varovanje kmetijskih zemljišč. Skrb ministrstva se v tem primeru nanaša na umeščanje novih posebnih režimov na bistveno večji površini (barja), kot jo predstavlja sam poseg z umestitvijo obvoznice v naravo. Ne glede na to na Ministrstvu za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano ocenjujejo, da je možno v sodelovanju z Ministrstvom za okolje in prostor poiskati kompromisno rešitev. V zvezi z izraženo bojznijo, da bo iskanje kompromisne rešitve zahtevalo dodaten čas in s tem prelaganje končne odločitve v nedoločeno prihodnost, na Ministrstvu za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano zagotavljajo, da so načeloma odzivni in lahko pošljejo mnenje v doglednem času.

Ministrstvo za infrastrukturo se zavzema za nadaljnje uresničevanje projektov na 3a razvojni osi, opredeljenih v protokolu 2016, in za posodobitev protokola, katerega predlog je že pripravljen in ki predvideva tudi ustanovitev delovne skupine s predstavniki ministrstev za infrastrukturo, okolje in prostor ter kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, v okviru katere bi naslovili vse probleme. Po mnenju Ministrstva za infrastrukturo je ključno, da se razveljavi sklep Vlade iz leta 2014 in ponovno aktivira postopek umeščanja obvoznice Škofljica v prostor kot dolgoročne rešitve poteka ljubljanske vpadnice iz ribniško-kočevskega območja in dela Notranjske. Pri tem je treba proučiti dodatne variante, ki bi čim manj posegale v varovano območje Natura 2000 in Krajinski park Ljubljansko barje. Na Ministrstvu za infrastrukturo tudi upajo, da do začetka postopka prevlade druge javne koristi sploh ne bo prišlo, ampak da bo v predhodnem postopku sprejeta optimalna varianta. Na ministrstvu tudi že zdaj ocenjujejo, da dosedanja izvedeni ukrepi (npr. dograditev polnega AC priključka Šmarje-Sap) predstavljajo začasno in dopolnilno rešitev, dolgoročno rešitev pa predstavlja preusmeritev tranzitnega prometa na obvoznico Škofljica in nadaljevanje uresničevanja ukrepov trajnostne mobilnosti.

K temu na Direkciji za infrastrukturo dodajajo, da je bilo za različne variantne rešitve obvoznice Škofljica porabljenih že veliko proračunskih sredstev, a premika ni bilo. AC priključek Šmarje–Sap kot začasna rešitev bistveno ni zmanjšal prometne gneče na Škofljici, ampak je v primeru zastojev na AC prometa še več. Dodatno opozarjajo, da se skozi Škofljico vozi blizu 18.000 vozil, medtem ko se štiripasovnica začne

načrtovati pri obremenitvi prometnice z 16.000 vozili. Projektna dokumentacija za zoženo štiripasovnico skozi Škofljico je pripravljena, a se je treba zavedati ureditve kompletne komunalne infrastrukture, kar pomeni zahteven in finančno bogat projekt (okoli 20–25 mio evrov). Nujno je poiskati variantno rešitev za obvoznico Škofljica na barju, nenazadnje tudi drugje po Evropi, ob upoštevanju vseh varstvenih pogojev, gradijo na območju Nature 2000. Modernizacija kočevske proge je v tretji fazi. Medtem ko železniški tovorni promet zaradi nadgradnje poteka v omejenem obsegu, bo potniški železniški promet stekel predvidoma 3. 8. 2020 z uveljavitvijo novega voznega reda. Javni razpis za izvedbo modernizacije železniške postaje v Grosupljem je bila predvidena v drugi polovici 2019, vendar je izvedba zaradi pomanjkanja proračunskih sredstev zamaknjena v 2022, v prihodnjih dveh letih pa so zagotovljena sredstva le v obsegu za odkup zemljišč. Projekt obvoznica Velike Lašče je razširjen tudi na Male Lašče skoraj do naselja Rašice, pri čemer bi lahko bila razgrnitev najustreznejše variante pripravljena jeseni 2020. Projekt obvoznice Ribnica in Kočevje je v fazi poziva za pridobitev smernic. Pripravljene so tudi projektne naloge za kolesarsko povezavo Škofljica–mejni prehod Petrina.

\* \* \*

Ob sprejemanju različnih ukrepov za spodbujanje skladnejšega razvoja, ki se financirajo tudi s sredstvi EU (npr. tudi digitalizacija občin), se pozablja, da ustrezna prometna povezava s centrom države predstavlja enega od osnovnih pogojev za razvoj ostalih delov Slovenije. Ko govorimo o 3a razvojni osi, ne govorimo le o cesti kot taki, ampak o mobilnosti prebivalcev občin s tega območja, ki se dnevno vozijo na delo v Ljubljano, in o razvojnem potencialu tega območja od Škofljice do Petrine ob meji z Republiko Hrvaško. Brez čimprejšnje posodobitve glavne ceste G2 106 se onemogoča razvoj regije tudi na drugih področjih, saj niti davčne spodbude nimajo zelenega učinka na potencialne investitorje, ker jih slaba prometna povezava odganja.

Državni svet poudarja, da je nujno pospešiti postopek umestitve v prostor in izgradnjo obvoznice Škofljica, preureditve Dolenjske ceste skozi Škofljico v štiripasovnico in modernizacijo železniške postaje v Grosupljem. Glede na opozorila županov prizadetih občin pa se državni svetniki sprašujejo, zakaj ni politične volje za realizacijo ključnih načrtovanih infrastrukturnih projektov na 3a razvojni osi oz. se njihovo uresničevanje zaradi stališča Ministrstva za okolje in prostor ponovno prestavlja v nedoločeno prihodnost.

Z vidika prevlade javne koristi nad ohranjanjem narave in zagotavljanja prehranske samooskrbe se državnim svetnikom zastavlja tudi vprašanje nedoslednega odnosa nosilcev narave oz. države do podobnih infrastrukturnih projektov, saj smo npr. v primeru projekta Magna trajno izgubili veliko prvovrstnih kmetijskih zemljišč in za njegovo realizacijo sprejeli celo poseben zakon, čeprav se je v prvi vrsti zasledoval interes zasebnega investitorja, medtem ko je izgradnja obvoznice Škofljica v javnem interesu in zaradi nadomeščanja habitatov prinaša celo povečanje območja Natura 2000. Ob tem državni svetniki tudi opozarjajo, da ima Slovenija velik delež območja Natura 2000, ki v veliko primerih zelo otežuje življenje lokalnega prebivalstva, medtem ko bi lahko nekatere evropske države zaščitile bistveno več svojega ozemlja kot posebna varstvena območja, vendar se niso odločile za njihovo umestitev v območje Natura 2000.

Glede na predstavljene težave občin ob 3a razvojni osi, od preobremenjenosti ceste skozi Škofljico, lžanske ceste, ozkega grla z dvema postajnama železniškima tiroma v Grosupljem, do ogrožanja varnosti prometa na glavni cesti G2 106, ki povezuje skoraj vsa naselja ribniško–kočevskega območja z Ljubljano, je nujno čim prej narediti premik in v okviru delovne skupine s predstavniki resornih ministrstev, Zavoda za varstvo narave, Direkcije za infrastrukturo in prizadetih občin nasloviti probleme ter ob spoštovanju stroke nakazati možne rešitve, ki bodo zagotovile boljšo pretočnost prometa, večjo prometno varnost in zmanjšanje izpustov iz prevoznih sredstev.

\* \* \*

Državni svet Republike Slovenije predlaga Vladi Republike Slovenije, Ministrstvu za okolje in prostor, Ministrstvu za infrastrukturo ter Ministrstvu za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, da pobude proučijo in v skladu s četrtem odstavkom 98. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14 in 26/15) nanje v roku 30 dni odgovorijo.