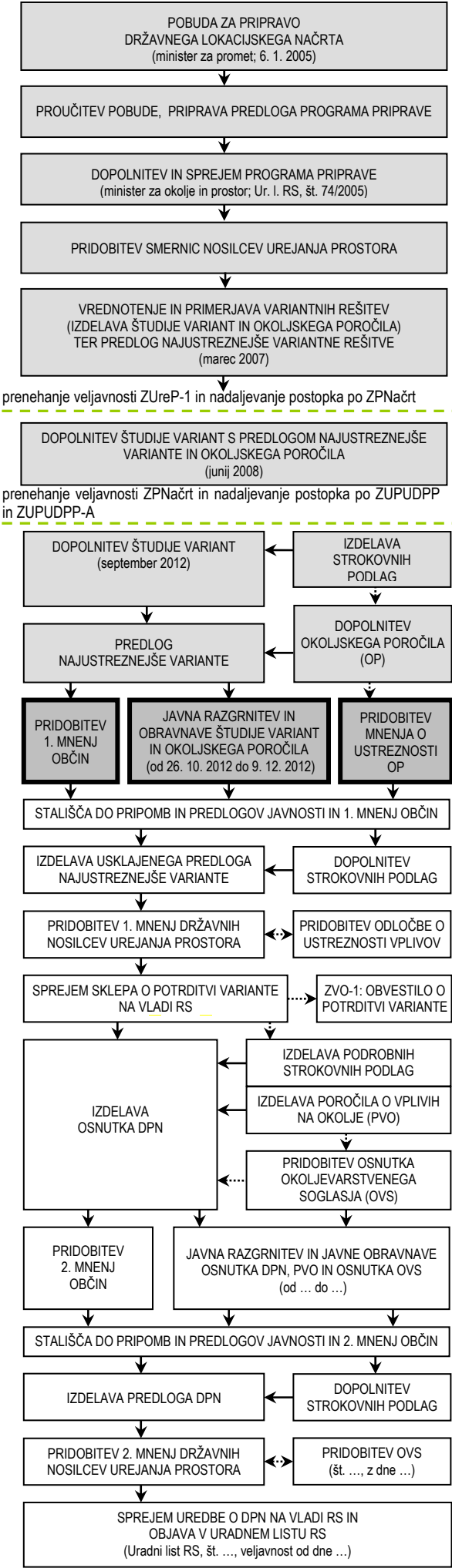


A. POSTOPEK PRIPRAVE DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA



B. CILJI IN NAMEN DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA IN ŠTUDIJE VARIANT

Predmet naloge je Državni prostorski načrt za obvoznico Škofljica. Razvoj in izgradnja prometnega omrežja je opredeljena v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Ur. l. RS, št. 76/04 in 33/07 – ZPNačrt in 70/08 - ZVO 1B) in Prostorskem redu Slovenije (Ur. l. RS, št. 122/04 in 33/07 - ZPNačrt in 70/08 - ZVO 1B). Obvozna cesta mimo naselij Lavrica in Škofljica se načrtuje zaradi izboljšanja in povečanja nivoja prometne varnosti in zaradi zagotavljanja ustrezne notranje in zunanje povezanosti države v funkciji priključevanja in navezovanja posameznih regij in večjih urbanih območij na avtocestno omrežje.

Izdelava državnega prostorskega načrta (DPN) poteka v skladu s Programom priprave DLN za obvoznico Škofljica (Ur.list RS št.74/2005). Postopek izdelave se je pričel v skladu z Zakonom o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr. in 58/03 – ZZK-1), v letu 2007 nadaljeval v skladu z Zakonom o prostorskem načrtovanju (Ur.list RS št.33/2007). Oktobra 2010 je bil sprejet Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP, Uradni list RS, št. 80/10, 106/10-popr. in 57/12). Na podlagi drugega odstavka 37. člena v zvezi s prvim odstavkom 62. člena velja, da se državni prostorski načrti začeti po določbah ZPNačrta končajo po določbah ZUPUDPP. Postopek se na osnovi sprememb zakona v juliju 2012 nadaljuje po določbah ZUPUDPP-A.

B. ŠTUDIJA VARIANT IN OPIS PRIMERJANIH VARIANTNIH REŠITEV

Postopek priprave se je pričel v letu 2005 s predlogom obvoznice po variantah A, B in C, s potekom zahodno od Škofljice in Lavrice, v območju barja. Variante so bile predstavljene na 1.prostorski konferenci dne 17.5.2005. so bile najprej predlagane optimizacije obravnavanih variant na območju Ljubljanskega barja. Območje Ljubljanskega barja je namreč zaradi pestrosti habitatnih tipov, ki so rastišča in prebivališča številnih ogroženih in zavarovanih rastlinskih in živalskih vrst in mednarodno pomembnega območja za ptice območje izrednega pomena z vidika ohranjanja narave. Območje Ljubljanskega barja je evidentirano tudi kot območje kompleksnega varstva kulturne dediščine v odprtem prostoru (OKV) in predstavlja izjemen krajinski prostor nacionalnega pomena. V prvi fazi študije je bil potek variant po barju najprej optimiziran tako, da optimizirani varianti, poimenovani varianta 1 in varianta 2 v največji možni meri potekata po robu varovanega območja Ljubljanskega barja in da ne potekata preko območij z najstrožjim režimom varovanja. Skladno s stališčem MOP – Direktorata za prostor, predhodnimi stališči Ministrstva za kulturo, Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano ter MOP- Sektor za celovito presojo vplivov na okolje je bila preučena tudi možnost navezave glavne ceste na avtocesto pri Lisičjem (varianti D, D1, oz. 3). V študijo variant in medsebojno primerjavo z vidika prostorskega razvoja, funkcionalni vidika, varstvenega vidika ter ekonomskega vidika (Urbis d.o.o. Maribor, št. proj. 212-PŠ/05, marec 2007) so bile tako vključene tri variantne rešitve: varianta 1, varianta 2 in varianta 3. Med prometnim vrednotenjem variant je bilo ugotovljeno, da je varianta 3 nesmiselna in prometno nesprejemljiva, saj bi bilo potrebno razširiti AC na 6 pasov, prav tako bi bila potrebna širitev Dolenjske ceste v 4 oz. 6 pasovnico. Zato je bila varianta v nadaljevanju izločena iz primerjave. V vrednotenju in primerjavi variantnih rešitev je bila kot najprimernejša predlagana variantna rešitev 2, ki je ustrežnejša s funkcionalnega, varstvenega in ekonomskega vidika. Pri variantni rešitvi 2 v negativnem smislu izstopa predvsem vpliv na naravo. Zaradi izvedbe posega bi bilo potrebno zagotoviti obsežne nadomestne površine za zagotovitev nadomestnih habitatov. Zaradi tega se s predlogom ni strinjalo Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano. Zaradi tega je MOP-Direktorat za prostor zahteval dopolnitev študije variant s preventivno dodatne variante s potekom izven območja, ki je pomembno za ohranitev okarčka. V juniju 2008 je bila tako izdelana dopolnitev študije variant (Urbis, štev. proj. 2008/ŠV-090) in sicer z varianto OC, ki poteka v skrajnem južnem delu preko plansko opredeljenega območja poslovno obrtne cone Škofljica - prostorske enote ŠPD 9/1, se v nadaljevanju izogne arheološkemu najdišču Breg in poteka vzhodno od Babniškega hriba. V dopolnitvi študije sta se tako primerjali varianti 2 in OC. 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 Okoljskega poročila v postopku priprave DPN – 1.del (Geateh, štev. OP-04/05, maj 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 sklepe, da se pristopi k optimiranju variant 2 in OC. Ministrstvo za kmetijstvo in okolje ter Ministrstvo, pristojno za kulturo sta zahtevala, da se v sklopu dopolnitve študije ponovno preverijo vse možnosti poteka obvoznice Škofljica izven območja Natura. 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 socioloških kriterijev opredeljena kot neizvedljiva ter kot taka neprimerna za nadaljnjo obravnavo. Na osnovi vseh navedenih ugotovitev in proučitev je bilo na sestanku dne 16. 3. 2011 na MzP med ministroma za promet ter okolje in prostor dogovorjeno, da se v nadaljnjih postopkih 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; varianta OC optimizirana 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

Varianta OC-optimizirana se odcepi z obstoječe ceste G2-106 približno 900 m južno od nivojskega železniškega prehoda na Škofljici in ob vzhodno 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 cest. 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 nadaljnega, 250 m dolgega odseka Dolenjske ceste in preureditev obstoječega avtocestnega priključka Ljubljana-jug na Dolenjski cesti. Dolžina variante OC-optimizirana obvoznice Škofljica do navezave na koridor Dolenjske ceste je 5,248 m.

VARIANTA 2A

Variante 2A se od odcepnega mesta z obstoječe glavne ceste G2-106 (to mesto je identično varianti OC-optimizirana), 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 varianto OC-optimizirana. Tako kot pri varianti OC-optimizirana je sestavni del načrtovane obvoznice tudi ureditev nadaljnega 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.

C. VREDNOTENJE VARIANT IN REZULTATI

Osnova za vrednotenje in primerjavo variantnih rešitev so strokovne podlage, ki so sestavni del študije variant, 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 najustrežnejše variante je pripravljen na podlagi ugotovitev vrednotenja posameznih variant. V spodnji preglednici je predstavljen sintezni prikaz primernosti variant po vseh vidikih vrednotenja.

	varianta 2A	varianta OC-opt.	
Varstveni vidik	Manj primerna	bolj primerna	
Prostorski vidik	bolj primerna	Manj primerna	
Gradbeno tehnični vidik	primerna	primerna	
Prometno ekonomski vidik	primerna	primerna	

Na podlagi rezultatov vseh resornih študij, izdelane primerjave variant ugotavljamo, da sta varianti 2A in OC-opt. enakovredni iz funkcionalnega in ekonomskega vidika. S prostorsko urbanističnega vidika ima prednost varianta 2A, iz varstvenega vidika pa varianta OC-opt. Glede na pojasnjene razlike med obema variantama se izkazuje, da je primernejša varianta 2A, saj ima pomembne prednosti s prostorsko urbanističnega vidika, pri čemer ocenjujemo, da so njene slabosti z varstvenega vidika ob primernem povezovanju omilitvenih ukrepov potrebnih zaradi gradnje obvoznice ter ukrepov, potrebnih za zagotavljanja ugodnega stanja vrst in habitatov na območju Nature 2000 in krajinskega parka Barje, lahko njene primerjalne prednosti, zato na koncu predlagamo, da se v nadaljnje postopke, obdelavo in izvedbo izbere **VARIANTA 2A**.

D. NAMEN JAVNE RAZGRNITVE

Z javno razgrnitvijo študije variant in strokovnih gradiv je zagotovljena seznanitev javnosti s predmetnimi gradivi in omogočeno dajanje pripomb in predlogov . Študija variant s predlogom najustrežnejše variante in okoljsko poročilo sta javno razgrnjena na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor, Direktoratu za prostor, v prostorih občine Škofljica, v prostorih MO Ljubljana in v prostorih četrtne skupnosti Rudnik. Javna obravnava bo potekala 22.11.2012 s pričetkom ob 17.00 uri v Kulturni dvorani Škofljica. Pobude, mnenja, pripombe in predloge je možno podajati v času javne razgrnitve pisno na mestih javne razgrnitve, po pošti, ustno na javni obravnavi ter po elektronski pošti gp.mzip@gov.si, obvezno s pripisom: »ŠV in OP za obvoznico Škofljica«.

Koordinator: MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR, Direktorat za prostor

Pobudnik: MINISTRSTVO ZA INFRASTUKTURO IN PROSTOR, Direktorat za infrastrukturo

Naročnik: MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR, Direkcija RS za ceste

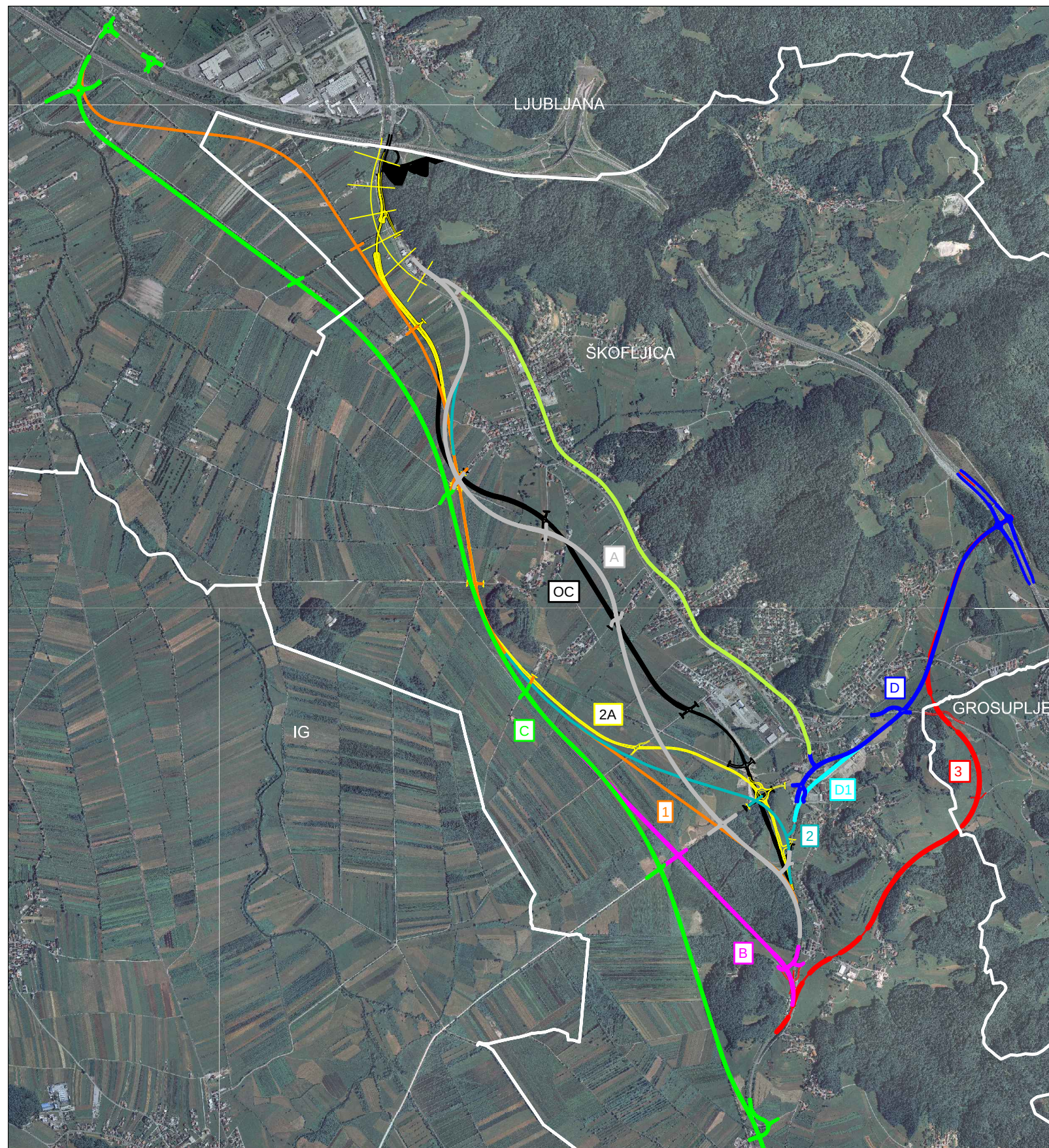
Izdelovalec: URBIS d.o.o. MARIBOR

DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBVOZNICO ŠKOFLJICA

JAVNA RAZGRNITEV ŠTUDIJE VARIANT S PREDLOGOM NAJUSTREZNEJŠE VARIANTNE REŠITVE ZA OBVOZNICO ŠKOFLJICA

POVZETEK ZA JAVNOST

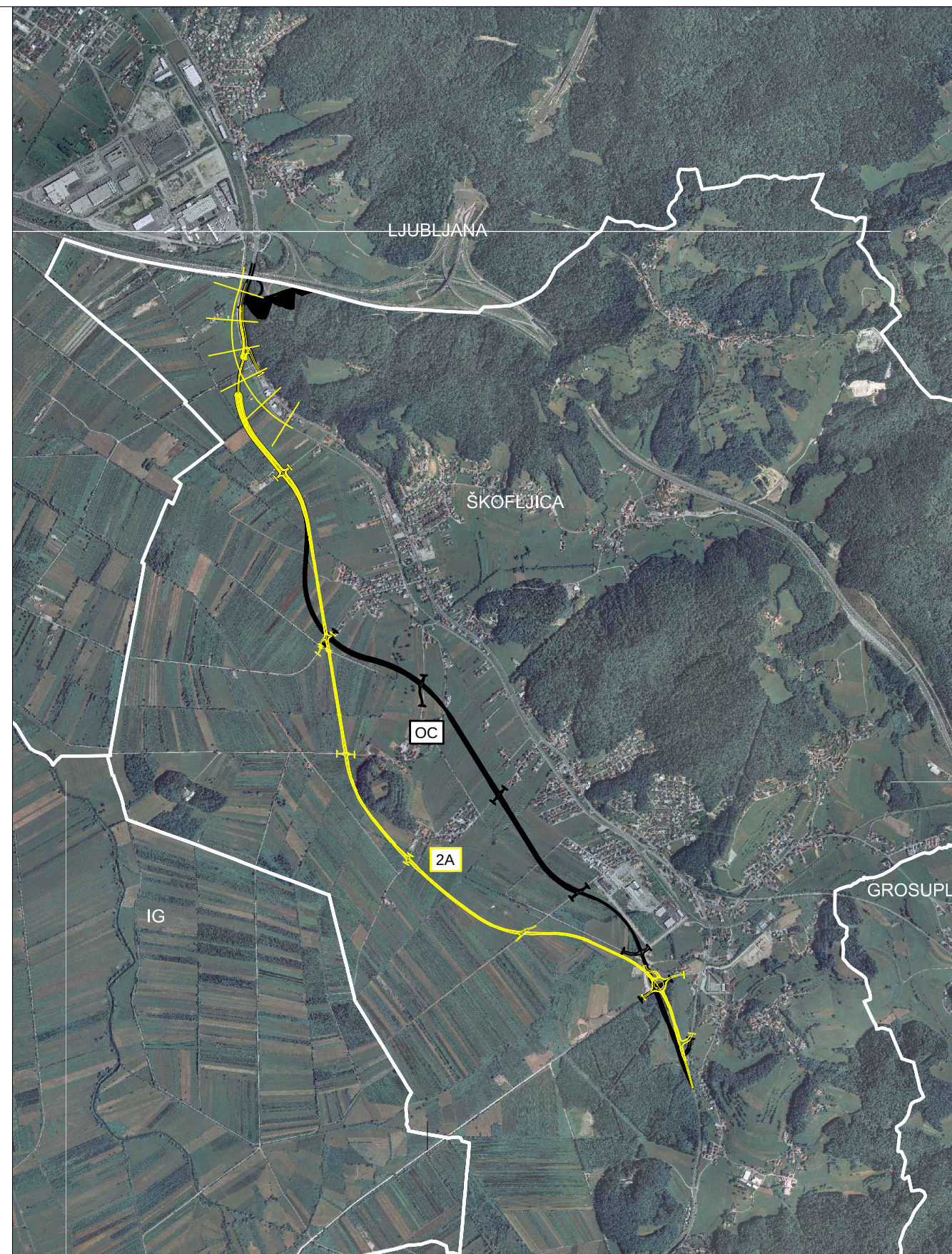
Kartografska podlaga: (DOF vir: GURS)
Datum: oktober 2012



Pregledna karta proučevanih variant 2006 - 2012

LEGENDA:

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|
| | trasa obvoznice - varianta 2A | | trasa obvoznice - varianta A |
| | trasa obvoznice - varianta OC - optimizirana | | trasa obvoznice - varianta B |
| | trasa obvoznice - varianta 1 | | trasa obvoznice - varianta C |
| | trasa obvoznice - varianta 2 | | trasa obvoznice - varianta D |
| | trasa obvoznice - varianta 3 | | trasa obvoznice - varianta D1 |
| | rekonstrukcija Dolenjske ceste | | meja občin |



Pregledna situacija variant obravnavanih v dopolnitvi ŠV 2012 (2A in OC - optimizirana)

LEGENDA:

- | | |
|--|---|
| | trasa obvoznice - varianta 2A - predlagana varianta |
| | trasa obvoznice - varianta OC - optimizirana |
| | meja občin |

