



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

MINISTER

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00

F: 01 478 82 82

E: gp.mzip@gov.si

www.mzip.gov.si

Koalicija za trajnostno prometno politiko
CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp
Dr. Matej Ogrin
Trubarjeva 50

1000 Ljubljana

Številka: 010-65/2015/28

Datum: 1.7.2015

Zadeva: Odgovor na poziv Koalicije za trajnostno prometno politiko proti načrtovani netrajnostni preureditvi Dolenjske ceste

Zveza: Vaš dopis z dne 8.6.2015

Spoštovani,

V nadaljevanju vam pošiljam odgovor na vaš dopis z dne 8.6.2015 v zvezi s pozivom Koalicije za trajnostno prometno politiko proti načrtovani netrajnostni preureditvi Dolenjske ceste.

Širitev ceste med Rudnikom in Škofljico v štiripasovnico je začasni ukrep do izgradnje obvoznice Škofljica, ki se načrtuje in trenutno postopek miruje, saj pripravljavci DPN in okoljskega poročila ne dobijo odgovora Ministrstev, pristojnih za kmetijstvo in okolje glede uporabljene metodologije za oceno vpliva ceste na vrste in habitate, glede uporabljene metodologije za oceno vpliva ceste na vrste in habitate, glede določitve potrebne količine nadomestnih habitatov ter načina izvedbe in upravljanja nadomestnih habitatov. Ko bodo našeta vprašanja rešena, se bo lahko umeščanje obvoznice nadaljevalo.

Zaradi problematičnosti umeščanja obvoznice Škofljica v naravovarstveno in ekološko tako pomemben prostor kot je Ljubljansko barje, je Direkcija RS za infrastrukturo v sklopu izdelave študije variant za obvoznico Škofljica preučila tudi možnost izvedbe začasnih ukrepov na obstoječi Dolenjski cesti skozi Lavrico in Škofljico. Na odseku glavne ceste G2-106/0215 od Ljubljane do Škofljice se namreč dnevno pojavljajo kratkotrajni zastoji v jutranji in popoldanski konici, kot posledica velike zasičenosti odsekov in križišč.

Že v letu 2008 je bilo preverjeno, ali je možno zgraditi štiripasovnico s širinami voznih pasov, kot jih za to kategorijo ceste in gostoto prometa predvideva Pravilnik o projektiranju cest, a je bilo ugotovljeno, da bi bilo potrebno porušiti preveč stanovanjskih in poslovnih objektov, ki so

locirani neposredno ob cesti ter zgraditi vzporedne servisne ceste za dostope do posameznih objektov.

V letu 2008 je bila naročena tudi študija prometa po tripasovni cesti (varianta 1+2-dva pasova v smeri Škofljica - Ljubljana) na G2-106/0215 od 0+000 do 4+450, ker je jutranja prometna konica bolj izrazita kot popoldanska, a se je izkazalo, da rešitev ni primerna, saj ne rešuje osnovnega problema pretočnosti. Potrebni bi bili tudi gradbeni posegi.

V juniju 2011 je Direkcija RS za infrastrukturo naročila študijo z naslovom »Predlog in analiza gradbenih ukrepov, ki so nujni za varnost udeležencev v prometu in pretočnost prometa na G2-106/0215«, ki je bila izdelana z namenom preveritve ustreznosti prometne ureditve omenjene ceste v smislu uvedbe reverzibilnih pasov skupaj z ustreznimi gradbenimi posegi, ki so nujni za varnost udeležencev v prometu in pretočnost prometa (vodenje levih zavijalcev, obračališča, kolesarski pasovi/posebne kolesarske poti, manjkajoči pločniki in prehodi za pešce, režim uporabe kmetijske mehanizacije) ter z ustrežno prometno signalizacijo v povezavi z ukrepi ITS (UL, FGG, PTI, junij, 2011). Študija je pokazala, da je z uporabo reverzibilnih pasov s še nekaterimi drugimi ukrepi možno zmanjšati zastoje oz. povečati pretočnost, vendar pomeni težavo, ki jih na dvopasovni cesti ni.

Uvedba reverzibilnih pasov oteži izvedbo pasov za leve zavijalce v križiščih. Rešitev tega problema je uvedba »pasov za levo zavijanje« ob desnem robu vozišča v območju križišča. Ta pas lahko uporabijo tudi osebna vozila, ki želijo izvesti polkrožno obračanje. Številni hišni priključki na tej cesti bi po rekonstrukciji morali biti izvedeni "desno-desno", kar pa pomeni, da bi se prepovedalo sedaj dovoljeno levo zavijanje iz dvorišč. Zato bi moralo biti omogočeno obračanje vozilom in predvideno obračališče, ki omogoča obračanje vsem vozilom, ne le osebnim, ki lahko obračajo tudi v semaforiziranih križiščih. Delovanje semaforjev bi moralo biti usklajeno med križišči in s tem omogočati čim manj ovirano napredovanje vozil (zeleni val). Delovanje semaforjev bi moralo biti usklajeno tudi s sistemom za vodenje prometa na reverzibilnih pasovih. V primerih bližine zavarovanih prehodov preko železniške proge bi bilo potrebno uvesti tehnično odvisnost med semaforji in avtomatskimi napravami za zavarovanje nivojskih prehodov. ITS sistem vodenja prometa na reverzibilnih pasovih bi moral biti povezan v nadzorni center CUVP v Dragomlju in sicer na način, da se v avtomatskem režimu delovanja krmili glede na vnaprej definirane časovne parametre. V primeru višje sile (prometna nesreča, delo na cesti, drug izreden dogodek, ki rezultira v zaprtje enega od pasov) mora imeti operater v nadzornem centru možnost daljinskega upravljanja in spremembe konfiguracije (sistem mora omogočati avtomatske in ročne režime krmiljenja). Rešitev je torej tehnično zahtevna, od uporabnikov tudi terja dosledno spoštovanje prometne signalizacije.

Zato je bila preučena še možnost izboljšanja pretočnosti prometa na način zožane štiripasovnice (vozni pasovi širine 3,00 in 2,90 m, brez robnih pasov, srednjega ločilnega pasu, brez kolesarske steze), vendar tudi s to rešitvijo bo vključevanje na cesto in s ceste na priključke možno le po načelu »desno-desno«, avtobusna postajališča pa bodo morala biti na vozišču. Pri tej rešitvi mora biti kolesarski promet premeščen na drugo stran železniške proge na lokalno cesto, ki jo bo potrebno na krajšem delu še zgraditi, tako da se kolesarska steza ne ukinja.

Odgovori na vaša zastavljena vprašanja:

1. Z začasno ureditvijo Dolenjske ceste med Rudnikom in Škofljico se nikakor ne namerava opuščati ideje, da se voznike osebnih avtomobilov preusmerja na javni potniški promet (železniški in avtobusni). Z ureditvijo Dolenjske ceste v štiripasovnico bo tudi pretočnost za avtobusni promet večja.
2. Ureditev potniške železniške povezave Kočevje-Ljubljana ni neposredno povezana z ureditvijo te ceste in se aktivnosti zaradi izvedbe zožane štiripasovnice ne bodo prekinile.

3. Vzpostavitev novih linij mestnega in primestnega prometa ni v pristojnosti Direkcije RS za ceste, bo pa štiripasovnica imela večjo pretočnost in bo s tem omogočena večja konkurenčnost javnega avtobusnega prometa.
4. Kot je bilo že navedeno, se kolesarski promet prestavi na lokalno cesto na drugo stran železniške proge, ob cestah, ki prečkajo železniško progo pa se na Dolenjski cesti uredijo semaforizirana križišča s prehodi za pešce, ki bodo tudi kolesarjem omogočili varno prečkanje Dolenjske ceste.
5. Ureditev Dolenjske ceste v tripasovnico z reverzibilnimi pasovi bi bila dobra rešitev, če ne bi bilo tako velikega števila priključkov na cesto. Kljub temu, da bi bili portali, ki voznikom nedvoumno nakazujejo, v katero smer je možna vožnja po srednjem pasu, sorazmerno zgoščeno postavljeni (zgostitev portalov bi močno povečala začasno investicijo), pa za vse priključke to ne bi bilo izvedljivo in obstajala bi nevarnost, da bi se voznik, ki bi zapeljal na Dolenjsko cesto znašel na pasu, kjer je dovoljena le vožnja v nasprotno smer. Prometna ureditev, ki je novost v določenem prostoru, naj bi se prvič uporabila na odseku, kjer ni toliko priključkov in križišč, da bi se vozniki lažje privadili na nove prometne razmere.

Lep pozdrav,

