



2. javna razprava o pripravi Celostne prometne strategije Občine Borovnica

ANALIZA STANJA PROMETA IN MOBILNOSTI TER IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO RAZVOJNIH SCENARIJEV

torek, 25. 4. 2017, ob 18.00
OŠ dr. Ivana Korošča Borovnica

Poročilo

Javni razpravi je prisostvovalo 25 udeležencev, med njimi predstavniki občinske uprave, ključni deležniki, zainteresirani občanke in občani, predstavnica podjetja *LOCUS d.o.o.* in predstavnica *CEPP - Centra za vodenje participativnih procesov*.

Cilji 1. javne razprave so bili:

- predstaviti **analizo stanja prometa in mobilnosti v Občini Borovnica**, vključno s povzetkom izvedene **ankete** in skozi **razpravo z udeleženci pridobiti dodatna mnenja in predloge dopolnitev**;
- predstaviti **3 različne možne scenarije mobilnosti** v Občini Borovnica in pridobiti mnenja udeležencev o **prednostih in slabostih posameznega scenarija** ter o **morebitnih priložnostih**, ki jih scenariji odpirajo.

1

Potek javne razprave

Navzoče je z uvodnim nagovorom pozdravil **župan g. Bojan Čebela**. Opisal je pomen *Celostne prometne strategije* za razvoj in blaginjo prebivalcev občine in pri tem poudaril, da se je treba zavedati omejitev (finančnih, prostorskih in drugih), ki bodo pogojevale uresničevanje CPS. Nato je **g. Andrej Klemenc**, vodja priprave CPS na Občini Borovnica, povzel glavne rezultate ankete o mobilnosti v občini ter predstavil največje probleme in izzive v analizi stanja. Rezultati ankete zgovorno ponazarjajo mnenja sodelujočih občanov in občank – med nujnimi potrebami so na primer izpostavili potrebe po izboljšanju cest, pločnikov in kolesarskih stez, povečanju varnosti ter umirjanju prometa, prav tako pa tudi po izboljšanju javnega potniškega prometa, predvsem povezav z Vrhniko (*več v ppt predstavitvi*). Andrej Klemenc se je za udeležbo na srečanju zahvalil predstavniku Slovenskih železnic **g. Pavlu Zalokarju**, saj bo tako omogočena boljša razprava o odprtih vprašanjih, povezanih z železnico in železniškim prometom skozi Občino Borovnica, ki so zaradi posodobitve proge Ljubljana – Divača in predvidenega znatnega povečanja tovornega prometa po izgradnji nove proge Divača – Koper, zelo velikega pomena za kakovost življenja v občini, zlasti z vidika varnega dostopa do peronov potniškega prometa na Železniški postaji Borovnica z obeh strani proge, podhoda v Jele ter obremenitev s hrupom.



LOCUS



Predstavitev analize stanja je z opisom potekajočih in kratkoročnih projektov na področju prometa in mobilnosti dopolnil direktor občinske uprave **mag. Jernej Nučič**, (*glej ppt predstavitev*)

Obema predstavitvama je sledila **razprava**. Čeprav je bila razprava odprta tudi za preostala vprašanja, je **moderatorka ga. Milena Škrl Marega** z namenom večje osredotočenosti izpostavila nekaj vodenih vprašanj:

Ali analiza ustrezno prikazuje stanje? Je analiza kompletna ali bi morebiti kaj dodali, dopolnili? Ali se z vsebino analize, dopolnjene z izraženimi pripombami, strinjate? Ali lahko tako analizo načeloma potrdimo?

Na začetku razprave je *g. Peter Gabriel* pripomnil, da je bilo **obveščanje o dogodku pomanjkljivo** in da je bilo obvestilo v občinskem glasilu prepozno (isti dan kot javna razprava). Predstavniki občine so poudarili, da so obveščali na veliko razpoložljivih načinov, da si Občina nenaslovljene pošte v vsak nabiralnik (kot so predlagali nekateri udeleženci) ne more privoščiti, kljub temu pa bodo skušali v prihodnosti še izboljšati obveščanje. Tudi občani lahko z medsebojno komunikacijo in z rednim ogledom občinske spletne strani prispevajo k dobri obveščenosti.

Prvi predlog za dopolnitev analize stanja se je nanašal na umestitev **problematike spravila lesa na cesti na Pokojišče** v CPS. Gre za cesto, ki je bila v preteklosti makadamska in ne kategorizirana, leta 2012 pa je ob posodobitvi pridobila asfaltno prevleko in postala kategorizirana občinska cesta, s čemer pa na njej ni mogoče legalno opravljati spravila lesa. Da bo temu tako lastniki gozdnih parcel niso bili obveščeni in ker nimajo druge možnosti za spravilo lesa uporabljajo omenjeno cesto, zaradi česar pa jim stalno grozi plačevanje kazni. Lastniki gozdnih parcel so z omenjeno problematiko večkrat obvestili tako občinsko upravo kot tudi prejšnjega in sedanjega župana, vendar se stanje ni spremenilo, res pa je, da sedaj medobčinski redarji v času spravila lesa ne opravljajo kontrole na cesti. Drugi predlog se je nanašal na **cesto Ohonica – Pristava – Lašče**, ki je v zelo slabem stanju. Njena posodobitev je sicer predvidena med nujnimi izboljšavami cestne infrastrukture v občini, vendar je po mnenju *g. Klemna Koširja*, ki živi na Pristavi, občina napačno pristopila k reševanju lastnine parcel, saj v zameno za posodobitev ceste od lastnikov pričakuje, da ji bodo brezplačno odstopili zemljišča. V svojem odgovoru je župan *Bojan Čebela* opozoril, da je občina za zagotovitev ustrezne povezave do zaselkov Pristava in Lašče pristopila z iskanjem cestne povezave tako iz Ohonice kot tudi s ceste na Pokojišče, vendar je v obeh primerih naletela na nepripravljenost lastnikov, da občini odstopijo potrebna zemljišča, saj občina ne more financirati rekonstrukcije ceste po zasebnih zemljiščih, zemljišč pa ne namerava odkupiti, saj cesta vodi samo do zaselkov, v katerih živijo njihovi lastniki in je torej v prvi vrsti namenjena dostopu lastnikov in njihovih obiskovalcev, ne pa večjemu delu prebivalcev občine. CPS Borovnica bo obravnavala tudi to problematiko.

G. Igor Seljak je opozoril na **povečanje hrupa**, ki bo nastalo **zaradi povečanja frekventnosti vlakov po izgradnji 2. tira**. Po njegovem mnenju bo to negativno vplivalo na prebivalce in povzročilo odseljevanje. Predstavniki Slovenskih železnic (SŽ) *g. Pavle Zalokar* je v odgovoru naštel ukrepe, ki jih SŽ načrtujejo, med drugim omejitve vleke vlakov s starimi dizelskim lokomotivami v nočnem času in postavitev protihrupnih ograj, v daljšem časovnem obdobju pa bo k zmanjšanju hrupa veliko prispevala tudi posodobitev celotnega voznega parka SŽ. Omenil je tudi izgradnjo podhoda pod železnico ob posodobitvi železniške postaje, ki pa je odvisna od pridobitve evropskih sredstev za posodobitev proge med Brezovico in Logatcem in bo zahtevala tudi postavitev nove električne napajalne postaje v





Borovnici ter nakup 25 novih potniških vlakovnih garnitur, katerih dobava se bo začela v letu 2019 in bodo poleg umika zastarelih garnitur omogočile tudi povečanje frekvenc na linijah potniškega prometa. Dolgoročno imajo SŽ v planu tudi izgradnjo 3. tira na relaciji Ljubljana – Borovnica, kar bi omogočala uvedbo taktnega primestnega železniškega prometa (vlak vsakih 15 ali 20 minut), vendar v tem primeru govorimo o precej oddaljeni prihodnosti, ki časovno presega horizonte sedanje CPS. Župan g. Čebela je k temu dodal, da je pred kratkim predstavnik slovenske vlade potrdil namero o posodobitvi železniške postaje. Glavni problem so po mnenju nekaterih udeležencev zelo stare garniture tovornih vlakov, ki bi jih bilo nujno potrebno nadomestiti z novejšimi, ki so občutno tišje. Na vprašanje moderatorke, ali se načeloma strinjajo s predlogi dopolnjeno analizo stanja, so navzoči to potrdili.

Drugi sklop predstavitev je bil namenjen prikazu možnih poti razvoja mobilnosti – tako imenovanih scenarijev. **Andrej Klemenc** je predstavil 3 scenarije: (i) izboljšanje cestne infrastrukture, (ii) izgradnjo obvoznice Koti in spremembo prometnega režima v starem vaškem jedru Borovnice ter (iii) spremembo prometne kulture in mobilnostnih navad. *(glej ppt predstavitev)*. **Ga. Nina Lipušček, LOCUS d.o.o.** je predstavila kazalnike, s pomočjo katerih presojamo posamezne scenarije in nam pomagajo pri izboru najbolj optimalnega scenarija.

Obema predstavitvama je sledila **razprava**, skozi katero so organizatorji želeli pridobiti mnenja udeležencev o prednostih in slabostih posameznega scenarija ter o morebitnih priložnostih, ki jih scenariji odpirajo. V nadaljevanju so navedeni prepisi mnenj in predlogov, ki so jih udeleženci zapisali na plakate posameznih scenarijev:

3

Scenarij 1: Izboljšanje cestne infrastrukture:

Prednosti:

- gre za »slovenski všečen scenarij«, dodati: redna vzdrževalna dela,
- predlogi ukrepov v tem scenariju so dobri,
- ne zadolžujemo občine,
- najboljši možni scenarij od predlaganih treh – realnost,
- omogoča postopno izboljšanje infrastrukture v občini,
- postopno financiranje projektov »korak po koraku« - finančna vzdržnost,
- fleksibilen sistem dela – po zmožnostih občinske uprave, brez potrebe po novem zaposlovanju.

Slabosti:

- tudi zgolj temeljita obnova cestne infrastrukture presega finančne zmogljivosti občine,
- zahtevnost in dolgotrajnost postopkov pridobivanja novih zemljišč,
- scenarij ni ambiciozen,
- ni želje po napredku,
- samo »flikanje«, nizek nivo,
- potovalne navade se ne bo spremenile,
- potrebuješ osnovno infrastrukturo, nato nadgradnjo, kar pomeni dolg rok izvedbe,

Priložnosti:

- povečana dostopnost do poslovnih, trgovskih, industrijskih, šolskih con,
- priložnosti ni,



LOCUS



- večja varnost,
- urejena infrastruktura zmanjšuje potrebo po represiji medobčinskega redarja,
- (podpira) možnost razvoja Scenarija 3.

Scenarij 2: Izgradnja obvoznice Koti in izboljšanje cestna infrastrukture

Prednosti:

- manj prometa v starem delu Borovnice in s tem večja varnost,
- manj hrupa v starem delu,
- boljši zrak, možnost enosmernega prometa,
- izraba starega dela Borovnice v turistične namene,
- razbremenitev starega jedra Borovnice,
- propustnost,
- varnost,
- izboljšana prometna varnost,
- lažji in hitrejši dostop ob intervenciji.

Slabosti:

- velik strošek izvedbe in dolgo časovno obdobje,
- konflikti z lastniki zemljišč,
- onesnaženje Borovniščiце,
- večje hitrosti (ovire),
- vprašanja v zvezi s šolsko potjo (podvoz, nadvoz),
- izguba kmetijskih in rekreacijskih površin,
- cena,
- degradacija prostora,
- degradacija kvalitete bivanja v bloku,
- turisti bodo šli v Pekel po obvoznici in se ne bodo ustavi v centru,
- korupcijska tveganja,
- izguba kmetijskih zemljišč.

Priložnosti:

- razvoj Kotov – podjetništvo,
- zavarovati zemljišča na potencialni trasi obvoznice,
- 2. tir – priložnost za zmanjšanje negativnih vplivov na okolje,
- razvoj Kotov,
- zaslužek gradbene operative,
- povečanje zazidljivih zemljišč.

Scenarij 3: Sprememba prometne kulture in mobilnostnih navad:

Prednosti:

- najbolj poceni,
- dvig kvalitete življenja,
- večja varnost za šibkejša v prometu,
- varovanje okolja,
- cenejša infrastruktura,





- okoljsko prijazno,
- zdravo okolje,
- boljša varnost.

Slabosti:

- navade je najtežje spremeniti,
- samo gasi problematiko,
- ne nudi ustreznih rešitev v slabem vremenu, saj ljudje takrat nočejo kolesariti in peščiti
- neizkoriščenost,
- ni sredstev zaradi investicij v Scenarij 1.

Priložnosti:

- rešitve za šport, rekreacijo,
- razvoj turizma,
- razvoj konjenišstva – privezi, gostilne,
- razvoj turizma,
- krepitev lokalne pripadnosti.

Razprava o scenarijih se je zaključila z zahvalo udeležencem, s kratkim pojasnilom moderatorke o uporabi rezultatov 2. javne razprave pri nadaljnji pripravi CPS ter s povabilom na naslednje srečanje. Konec junija bo namreč potekala **3. javna razprava na temo vizije mobilnosti in prometa v občini**, kjer so še posebno pomembna videnja občanov in občanov.

Za razliko od 1. javne razprave, ki je potekala v konstruktivni atmosferi, so 2. javno razpravo zaznamovala številna nasprotovanja in tudi konflikti. Pokazalo se je, da so imeli nekateri udeleženci in organizatorji različna pričakovanja glede dogodka, predvsem pa nasprotujoče poglede o zadevah, ki so pogosto presegale okvire CPS in kot take niso sodile na to srečanje. Zato bo treba naslednjo javno razpravo toliko bolj skrbno pripraviti, da bi skozi strpen in konstruktiven dialog dosegli dobre rezultate v korist celotni lokalni skupnosti.

V ta namen je moderatorka povabila vse zainteresirane, da v mesecu maju **vnaprej pošljejo svoje predloge, ki bi po njihovem mnenju lahko pripomogli k učinkoviti izvedbi naslednje javne razprave**. Seveda morajo biti predlogi skladni s smernicami za pripravo CPS, ki jih je pripravilo Ministrstvo RS za infrastrukturo ter z dobrimi praksami za učinkovito vodenje tovrstnih posvetovanj. Vsi dobri predlogi bodo vključeni v pripravo naslednje javne razprave, ki bo s konstruktivnim sodelovanjem udeleženk in udeležencev zagotovo prispevala h kakovostni pripravi tako pomembne strategije kot je CPS.

Poročilo pripravila:

Milena Škrl Marega v sodelovanju z Nino Lipušček in Andrejem Klemencem

V Ljubljani, 5. 5. 2017



LOCUS