

**OBČINA DOMŽALE**

Ljubljanska cesta 69, 1230 Domžale
t +386 (0)1 7241 321, f +386 (0)1 7214 231
e vlozisce@domzale.si, www.domzale.si

ŽUPANJA

Številka: 0043-5/2025

Datum: 22.01.2025

OBČINSKEMU SVETU**OBČINE DOMŽALE**

- ZADEVA:** DRŽAVNO PROSTORSKO NAČRTOVANJE ZA NADGRADNJO
ŽELEZNIŠKE PROGE ŠT. 21 LJUBLJANA ŠIŠKA – KAMNIK
GRABEN
- NAMEN:** SEZNANITEV S POTEKOM IZVEDBE DRŽAVNEGA
PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA ZA NADGRADNJO
ŽELEZNIŠKE PROGE ŠT. 21 LJUBLJANA ŠIŠKA – KAMNIK
GRABEN
- PRAVNA PODLAGA:** 29. člen Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07
– uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 –
ZUJF, 11/14 – popr., 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDSLS-1,
30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A, 80/20 – ZIUOOPE, 62/24 – odl. US
in 102/24 – ZLV-K)
- PREDLAGATELJICA:** mag. Renata KOSEC, županja Občine Domžale
- POROČEVALKA:** mag. Maja BRUSNJAK HRASTAR, Oddelek za urejanje
prostora
- DELOVNO TELO:** Odbor za prostor in varovanje okolja
- FINANČNE POSLEDICE:** Ni neposrednih finančnih posledic

OBRAZLOŽITEV

Namen obravnave je seznanitev članov Občinskega sveta Občine Domžale s postopkom izvedbe državnega prostorskega načrtovanja (v nadaljevanju tudi: DPN) za nadgradnjo železniške proge št. 21 Ljubljana Šiška – Kamnik Graben. V nadaljevanju so navedeni pomembnejši dogodki od sprejema stališč, pripomb in splošnih smernic Občine Domžale na Občinskem svetu Občine Domžale.

A. Občinski svet Občine Domžale je na izredni seji v februarju 2021 sprejel v nadaljevanju navedena stališča, pripombe in splošne smernice Občine Domžale:

1. Občina Domžale pozdravlja in podpira nadgradnjo in posodobitev železniške proge št. 21;
2. Občina Domžale ugotavlja, da je območje občine Domžale, predvsem pa mesto Domžale izredno obremenjeno z umeščenim državnim cestnim omrežjem, železniškim omrežjem, z elektro in plinsko tranzitno infrastrukturo, kar močno otežuje spodoben urbanističen razvoj naselij in skupaj z letalskim koridorjem povzroča veliko okoljsko obremenitev prebivalcev, zato Občina Domžale nasprotuje prometnotehničnim rešitvam iz pobude za državno prostorsko načrtovanje v delu, ki so v neskladju z urbanističnim načrtom Občine Domžale in rušijo urbanistično podobo občine in mesta Domžale;
3. Občina Domžale zahteva od Ministrstva za okolje in prostor, da v postopku priprave državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge poišče ustreznejše prometnotehnične in urbanistične rešitve umeščanja nadgrajene železniške proge v prostor, predvsem v območju mesta Domžale, postaje Jarše – Rodica in Depale vasi;
4. Občina Domžale, v primeru povezave železniške proge z letališčem Brnik preko območja občine, pričakuje dodatna pojasnila, povezana z načrti razvoja letališča v tovarni terminal in vodenjem tovornega prometa po železniškem omrežju ter izraža nasprotovanje dodatnemu obremenjevanju območja občine s tovarnim prometom;
5. Občina Domžale od Ministrstva za okolje in prostor zahteva, da se državni prostorski načrt za nadgradnjo železniške proge načrtuje v obsegu, ki zajema vse potrebne infrastrukturne ureditve v prostoru in da vse dodatne strokovne podlage in sredstva za njihovo izdelavo zagotovita pobudnik in pripravljavec državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge;
6. Občina Domžale pričakuje, da bodo investicije financirane tako, da bo investitor kril vse stroške, ki bodo neposredno ali posredno nastali kot posledica posodobitve ne glede na to, kdo je upravljavec posameznega omrežja;
7. Občina Domžale poziva Ministrstvo za okolje in prostor, da se v nadaljnjih fazah postopka priprave državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge uvede postopek celovite presoje vplivov na okolje in da se DPN načrtuje v variantah;
8. Občina Domžale podaja pripombe k posameznim odsekom proge kot sledi:

Depala vas

Zapiranje oziroma ukinjanje nezavarovanih prehodov preko proge razumemo kot ukrep povečanja varnosti in pretočnosti železniškega prometa in jih iz tega vidika podpiramo.

Opozarjamo pa, da so premalo premišljene notranje peš in kolesarske povezave naselja. Predlog povsem prekine tudi peš in kolesarske povezave med severom in jugom naselja oziroma poti nesprejemljivo podaljša, kar je z vidika kvalitetne rabe prostora in življenja v naselju, nesprejemljivo.

Novo cestno povezavo iz zahodne smeri na Trzin (Kmetičeva ulica) podpiramo v primeru, če nivojski prehod Kmetičeve ulice z železnico (občina Trzin) ostane v uporabi. V tem primeru bi ta cestna povezava lahko prevzela aktivno vlogo priključka zahodnega dela Depale vasi na regionalno cesto Domžale – Trzin – Ljubljana. Predlagamo, da se prouči možnost podaljšanja cestne povezave med Kmetičevo ulico in naseljem Depala vas, neposredno južno od železniške proge. Taka cestna navezava za zahodni del Depale vasi je najmanj prostorsko potratna in ne predstavlja dodatnega posega na kmetijska zemljišča.

Novo načrtovana cesta na zahodni strani Depale vasi z načrtovanim podvozom pod železnico bi morala predstavljati glavno dostopno cesto v naselje. V tem smislu cesta ni urbanistično premišljena, ampak je zgolj vzpostavljena v območje, ki je še nepozidano. Nov dostop do Depale vasi s podvozom je po našem mnenju smiselno načrtovati v primeru, če se na ta način v celoti rešuje avtomobilski dostop do zahodnega dela naselja. Kljub vsemu pa je treba rešiti notranje peš in kolesarske povezave, zato menimo, da je treba celotni predlog dodatno proučiti. Upoštevati je potrebno študijo Nova cestna povezava Loka pri Mengšu – AC priključek Študa – Ihan (naročnik: Direkcija RS za ceste, izdelovalec: PNZ d.o.o., 2008), ki predvideva gradnjo nove cestne povezave Trzin – Savska cesta v Domžalah – AC priključek Študa, t.i. Trzinska obvoznica. Občine Trzin, Mengeš in Domžale so pristopile k pripravi regionalnega prostorskega načrta za umestitev Trzinske obvoznice v prostor, po vzhodni trasi, ki predvideva podvoz pod železnico, preoblikovanje križanja nove ceste z regionalno cesto Trzin – Domžale in dostopne ceste v Depalo vas.

Stob

Enako kot v primeru Depale vasi je treba morebitne ukinitve prehodov preko železniške proge proučiti predvsem iz vidika potrebe po peš in kolesarskem prometu, v primeru dostopa do kmetijskih zemljišč pa tudi z vidika dostopa s kmetijsko mehanizacijo. Menimo sicer, da smiselno je motorni promet (avto, kmetijska mehanizacija) preusmeriti na manjše število bolj nadzorovanih ali izvenivojskih prehodov, peš in kolesarske prehode pa izvesti praviloma s podhodi na premišljenih načrtovanih lokacijah, ki omogočajo kar najboljše notranje povezave med centralnimi mestnimi funkcijami oziroma obstoječimi in planiranimi potmi.

Pokopališče Domžale (Cankarjeva cesta)

Ukinitev prehoda Cankarjeve ceste preko železnice ni sprejemljiva. Gre za pomembno zbirno cesto v mestu, ki povezuje Ljubljansko in Savsko cesto, skupaj s Krakovsko cesto pa služi tudi kot ena sekundarnih povezav v smeri vzhodzahod. Poleg tega predstavlja cesta tudi glavno dostopno cesto do pokopališča. Prouči naj se možnost izvenivojskega prehoda. V kolikor le ta ni izvedljiv, predlagamo, da se nivojski prehod ohrani.

Center mesta Domžale (Ljubljanska cesta)

Rešitev križanja Ljubljanske ceste in železnice je ena najbolj pomembnih pa tudi najbolj problematičnih prostorskih ureditev prenove železnice v mestu Domžale. Na lokaciji križanja se predvideva gradnja novega podvoza Ljubljanske ceste pod železnico. Takšna prostorska ureditev je za Domžale nesprejemljiva, saj degradira center mesta na način, da ključne prometne površine glavnih centralnih funkcij mesta (občinska upravna stavba, Banka Domžale,

večnamenski »Domžalski dom«, trgovina, večstanovanjski objekt, umešča izven osnovnega nivoja uporabe. Poleg tega bi bil z novo prostorsko ureditvijo otežen dostop z avtomobilom do vseh navedenih objektov.

Nujno je treba proučiti tudi druge alternativne rešitve, predvsem možnost poglobitve železnice in ohranjanje parterja mesta za vse ostale uporabnike (pešec, kolesar, avto).

Prouči naj se več alternativnih variant poglobitve, tako v celotnem obsegu med Stobom in Zgornjimi Jaršami, kot tudi možnost poglobitve le v delu med Stobom (cerkev na Goričici) in železniško postajo Domžale. Prouči naj se tako možnost polne, dvotirne poglobitve, kot tudi enotirne poglobitve z nadzemnimi izogibališči na vsaki strani.

Smiselno bi bilo proučiti tudi zmanjšanje obsega avtomobilskega prometa skozi center Domžal oziroma vodenje glavnega toka avtomobilskega prometa v smeri vzhod-zahod po drugih trasah in ne po Ljubljanski cesti.

Železniška postaja Domžale

Predlagana prenova železniške postaje Domžale ne upošteva strateške usmeritve Občine Domžale za oblikovanje centralnega mestnega potniškega terminala. Podpiramo nujno umestitev varnega izvennivojskega križanja Kolodvorske in Roške ulice z železnico oziroma varnega dostopa do centralnega potniškega perona. Podhod je sicer pogojen z morebitno poglobitvijo železnice, vendar menimo da oba projekta nista izključujoča, saj je lahko podhod prva faza tudi v primeru bodoče poglobitve železnice.

Ne glede na poglobitev železnice vztrajamo pri tem, da je glavna železniška postaja, oziroma glavni potniški terminal del parterne ureditve mesta.

Parkirišče ob železnici, skupaj s parkirno hišo na severu večstanovanjskega kompleksa SPB deluje kot P+R, kar je dobro.

Ena od potencialnih rešitev lokacije, ki je bila pred leti že oblikovana skozi urbanistične delavnice, predvideva nadkritje parkirišč in oblikovanje večnamenske parkovne ureditve na strehi parkirišča. Takšno rešitev bi v primeru delne ali popolne poglobitve železnice lahko nadgradili tudi z nadhodi nad železnico ali celo z vzpostavitvijo intermodalnega terminala v sklopu takšne prostorske ureditve.

Nadvoz nad regionalno cesto

Predvidena je rušitev in gradnja novega nadvoza nad železniško progo. V primeru delne ali popolne poglobitve železnice, bi bilo mogoče nadvoz speljati nižje, kar bi pripomoglo k možnosti izvedbe nivojskega križanja Kamniške ceste in regionalne ceste Domžale – Trzin, ki je že dolgo ena od opcij boljšega urejanja cestnega prometa v mestu Domžale. V vsakem primeru bi bilo ob gradnji novega nadvoza smiselno podrobno proučiti tudi to varianto. Pri načrtovanju je potrebno upoštevati projektno dokumentacijo za gradnjo regionalne daljinske kolesarske steze, ki železnico prečka v ločenem nadvozu ob sedanjem cestnem nadvozu. Projekt se financira iz kohezijskih sredstev.

Železniška postaja Rodica

Predvidena je umestitev izvennivojskega dostopa do perona z dvigalom, kar podpiramo. Predlagamo pa, da se podhod izvede tudi pod Kamniško cesto (do Kettejeve ulice), saj se prometnici skoraj neposredno stikata. Prehod preko Kamniške ceste je trenutno semaforiziran in namenjen zgolj pešcem in predstavlja nepotrebno prekinitev prometnega toka Domžale –

Kamnik ter potencialno prometno nevarnost, saj prehod pešci večkrat prečkajo pri rdeči luči. Prehod je sicer nujen, saj je poleg povezave do železniške postaje namenjen tudi povezavi naselja Rodica in Groblje ter povezavi mesta Domžale do rekreacijskih površin na Mengeškem polju. Podhod na tem mestu bi predstavljal ureditev pomembne mestne peš povezave in rešil nevarno prometno točko.

Železniška postaja Jarše – Mengeš

Ukinitev prehoda preko železnice na km 15+525 ni sprejemljiva. Prehod sicer ni ustrezno urejen. Vendar pa cesta predstavlja povezavo Kamniške ceste in obvoznice Mengeš (se v občini Mengeš priključuje neposredno na krožišče obvoznice). Predlagamo ureditev štirikrakega križišča Kamniške ceste z Industrijsko cesto in Gregorčičevo ulico, vključno z zavarovanim prehodom preko železnice podobno kot v primeru križanja Kamniške in Jarške ceste v naselju Rodica. Potrebna je celovita prenova železniške postaje Jarše Mengeš. Gre za izrazito degradirano območje, ki pa predstavlja pomembno logistično točko mesta Domžale. Poleg poselitve vzhodno od železnice (naselja Spodnje in Zgornje Jarše, Preserje in Radomlje) leži v neposredni bližini železniške postaje tudi gospodarska cona Jarše in industrijska cona Lek, ki ima že sedaj več kot 1.000 zaposlenih ter velike razvojne načrte. Družba Lek pripravlja mobilnostni načrt, ki v veliki meri upošteva tudi možnosti javnega potniškega prometa.

Prenova železniške postaje mora biti zaradi navedenih razlogov bolj ambiciozna. Predvidi naj se večje parkirišče, tudi s funkcijo P+R ter večja kolesarnica. Železniška postaja naj se bolje poveže z naseljem. Razmisli naj se o potrebnem podhodu pod Kamniško cesto in železnico, podobno kot pri železniški postaji Rodica. Nujna je tudi ureditev avtomobilskega prometa. Rešitev z novo cesto ob zahodnem robu železnice je najbrž nujna, vendar pa rešitev ponavlja neustrezno rešitev te ceste z nadvozom nad novim podvozom nove glavne ceste Želodnik – Mengeš in vodenjem trase do cestnega priključka industrijske cone Lek. Na prostorske rešitve na tej lokaciji ključno vpliva tudi načrtovana glavna ceste Želodnik – Mengeš – Vodice. Glavna cesta skladno z državnim prostorskim načrtom prečka železnico z novim podvozom. Menimo, da bi bilo treba rešitve vodenja avtomobilskega prometa in dostopa do železniške postaje obdelati bolj celostno, tudi z možnostjo razvoja industrijske cone Lek oziroma možnosti razvoja območja južno od glavne ceste Želodnik – Mengeš.

Gradivo za obravnavo na izredni seji v februarju 2021 je dostopno na spletnem naslovu: <https://www.domzale.si/objava/368381>. Sprejeta Stališča, pripombe in splošne smernice Občine Domžale (št. 73-2/21, Uradni vestnik Občine Domžale, št. 2/21) so dostopna na spletnem naslovu: <https://www.domzale.si/objava/381169>.

Stališča, pripombe in splošne smernice Občine Domžale so bila v okviru smernic za prostorsko načrtovanje posredovana pripravljavcu državnega prostorskega načrtovanja.

B. V maju 2021 je bila pripravljena Analiza smernic (št. 99/20, Prostorsko načrtovanje Aleš Mlakar s.p., PNZ svetovanje projektiranje, Locus prostorske informacijske rešitve d.o.o.). V okviru Analize smernic se je pripravljavec opredelil do pripomb javnosti in Stališč, pripomb in splošnih smernic Občine Domžale iz točke A.

C. V marcu 2021 je bila izvedena predstavitev Strokovne podlage in predštudije upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR, 07.1– Prometno tehnološka preveritev idejnih zasnov za pridobitev projektnih

in drugih pogojev (IZP), Nadgradnja železniške proge št. 21 Ljubljana Šiška – Kamnik Graben (PNZ svetovanje projektiranje d. o. o., & Cestni inženiring d. o. o. Ljubljana, maj 2020, dopolnjeno november 2020, Republika Slovenija Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo; poimenovano tudi: Predštudija).

D. V aprilu 2021 je Ministrstvo za okolje in prostor, izdalo odločbo (št. 35409-27/2021-9 z dne 13.4.2021), da se v postopku državnega prostorskega načrtovanja nadgradnje regionalne železniške proge št. 21 Ljubljana Šiška – Kamnik Graben izvede celovita presoja vplivov na okolje.

E. V septembru 2021 je Vlada RS sprejela Sklep o izvedbi državnega prostorskega načrtovanja za nadgradnjo železniške proge št. 21 Ljubljana Šiška – Kamnik Graben. Sklep je Vlada RS sprejela na podlagi pobude Ministrstva za infrastrukturo št. 375-36/2020/4 z dne 17.12.2020 (pobuda, analiza smernic in sklep o izvedbi gradiva so dostopna na spletnem naslovu Ministrstva za naravne vire in prostor https://dokumenti-pis.mop.gov.si/javno/veljavni/02_rep_priprava/2219/index.html; območje državnega prostorskega načrtovanja je razvidno na spletnem naslovu <https://pis.eprostor.gov.si/pis-gr-jv/tematika/116>).

Iz sklepa izhaja, da se bo državno prostorsko načrtovanje izvedlo v variantah in sicer:

»Na območju Domžal se obravnavajo naslednje variante različnih niveletnih potekov železniške proge in preureditve cestnega omrežja:

- varianta na nivoju obstoječe proge s podvozom Ljubljanske ceste;
- varianta poglobitev proge na odseku med Cankarjevo ulico in cesto R2-447, bodisi s traso v koridorju obstoječe proge, bodisi z odmikom trase med Stobom in Cankarjevo ulico nekoliko proti jugu z namenom povečanja horizontalnega radija proge;
- varianta na nivoju obstoječe proge z zaprtjem Ljubljanske ceste za motorni promet (z izvennivojskim preходом za kolesarje in pešce) in drugačnim vodenjem motornega prometa na območju Domžal.

Možno je tudi oblikovanje dodatne variante. Dokončen nabor variant se določi v okviru naloge 'Izdelava dodatnih preveritev in priprava predloga izbora rešitve za nadgradnjo regionalne železniške proge na območju Domžal'.

Na območju Preserij pri Radomljah se obravnavata dve varianti poteka železniške proge:

- nadgradnja proge v obstoječem koridorju,
- nov potek proge na območju Preserij pri Radomljah.«

F. V aprilu 2023 je Direkcija za razvoj infrastrukture Občino Domžale obvestila o pripravi Študije variant in Predinvesticijske zasnove za izvedbo državnega prostorskega načrtovanja za nadgradnjo kamniške železniške proge. Občini Domžale je bilo predstavljeno gradivo 'Dodatne preveritve in priprava predloga izbora rešitve za nadgradnjo železniške proge št. 21 na območju Domžal' (št. 103/21, Prostorsko načrtovanje Aleš Mlakar s.p., PNZ svetovanje projektiranje in Locus prostorske informacijske rešitve d.o.o.). Predstavljena je bila 'Študija variant/Predinvesticijska zasnova za nadgradnjo ŽP št. 21 Ljubljana Šiška – Kamnik Graben, Preveritve na območju Domžal' (št. 23_1112, april 2023, PNZ svetovanje in projektiranje d.o.o. in Prostorsko načrtovanje Aleš Mlakar s.p.) in 'Študija variant/Predinvesticijska zasnova za

nadgradnjo železniške proge št. 21 Ljubljana Šiška – Kamnik Graben, Optimizacije na trasi proge' (št. 23_1112, PNZ svetovanje in projektiranje d.o.o. in Prostorsko načrtovanje Aleš Mlakar s.p.). Obe nalogi je Občina Domžale prejela v aprilu 2023.

Občina Domžale je v odzivu na gradivo zapisala, da so bile osnovne usmeritve Občine Domžale glede nadgradnje železniške proge št. 21 že podane v februarju 2021 (Stališče, pripombe in splošne usmeritve Občine Domžale k Pobudi za državno prostorsko načrtovanje za nadgradnjo železniške proge št. 21 Ljubljana Šiška – Kamnik Graben, št. 73-2/2021 z dne 9. 2. 2021) in v marcu 2021 (Državno prostorsko načrtovanje za nadgradnjo železniške proge št. 21 Ljubljana Šiška – Kamnik Graben – Smernice, št. 3503-18/20220, z dne 3. 3. 2021). Občina Domžale od že podanih usmeritev ne more odstopati, če ostaja stanje obravnavanih gradiv nespremenjeno.

Občina ima prostorsko specifično lego v prostoru, saj se na zelo majhnem prostoru križa več državnih cest, železniška proga ter pomembni vodi gospodarske javne infrastrukture, kar močno otežuje urbanističen razvoj naselij in povzroča veliko okoljsko obremenitev prebivalcev. Eden od glavnih razvojnih ciljev Občine Domžale je urejanje trajnostnega mesta v povezavi s trajnostno mobilnostjo in zagotavljanjem dobre prometne dostopnosti za različne vrste prometa. Zato si prizadeva bodoče prometne rešitve reševati čim bolj v duhu trajnostnega urejanja prometa ter želi čim več poudarka nameniti okoljsko sprejemljivejšim načinom prometa (javni potniški promet, kolesarski in peš promet).

V preteklosti je bilo predvidenih več prometnih rešitev, s katerimi bi se prometni tokovi na območju občine Domžale bistveno spremenili, in sicer:

- Glavna cesta Želodnik – Mengeš - V letu 2004 je bila sprejeta Uredba o državnem lokacijskem načrtu za glavno cesto Želodnik - Mengeš - Vodice na odseku Želodnik - Mengeš z obvoznico Mengeš (Uradni list RS, št. 48/04). Odseki glavne ceste na območju sosednjih občin se že gradijo, medtem ko izvedba ceste preko območja Občine Domžale še ni bila realizirana.

- Avtocestni priključek Študa (v nadaljevanju AC Študa) - Avtocesta Blagovica – Šentjakob je zgrajena na podlagi Uredbe o lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Blagovica-Šentjakob (Uradni list RS, št. 46/96), pri čemer ni izveden AC Študa. Zaradi spremenjenih razmer v prostoru je bil priključek na novo zasnovan in je predviden tudi v Odloku o občinskem prostorskem načrtu Občine Domžale (Uradni vestnik Občine Domžale, št. 10/18; OPN). V letu 2021 je bila podana pobuda za začetek izdelave prostorskega izvedbenega akta, v letu 2022 je bil pridobljen Sklep Vlade Republike Slovenije o soglasju za načrtovanje prostorskih ureditev lokalnega pomena.

- Obvoznica Trzin - V zadnjem času je obstala priprava prostorskega načrta za izgradnjo trzinske obvoznice, ki bi jo bilo smiselno povezati na avtocestni priključek Študa. Občini Domžale in Trzin ter Ministrstvo za infrastrukturo se zavzemajo za nadaljevanje aktivnosti za umeščanje obvoznice v prostor. Pred leti smo se soočili z idejami po drugačnih prometnih rešitvah (na primer severna ljubljanska tangenta, ki konkurira AC priključku Študa), ki lahko pomenijo spremembo sprejetih odločitev in vnašajo zmedo glede pravilnosti načrtovanja prometnega sistema.

Urejanje občine in mesta Domžale danes neizogibno zaznamuje potek državnega cestnega in železniškega omrežja. Za ukinitve odsekov državnih cest, ki potekajo skozi mesto, bi bilo potrebno zagotoviti zgoraj omenjene manjkajoče cestne odseke. Z njihovo izgradnjo bi se

zmanjšal tranzitni promet skozi mesto, prerazporedil tovorni promet ter vzpostavili pogoji za urbanistično kvalitetnejše urejanje mesta Domžale.

Opozorjeno je bilo, da je umeščanje prometne infrastrukture zelo kompleksna tema in zahteva veliko energije vseh udeležencev za sprejem ali sodelovanje v postopkih priprave, pri čemer pa se vsaj na območju občine Domžale stvari niso trajno spremenile na bolje. Izgradnja avtoceste je stanje sicer izboljšala, vendar se predvsem na regionalni cesti Ljubljana - Celje stanje iz leta v leto slabša in se na Šaranovičevi cesti približuje razmeram izpred avtocestnega obdobja, k čemur prispeva tudi visoka stopnja motorizacije v Sloveniji. Občina Domžale je izrazila mnenje, da bi načrtovana nadgradnja regionalne železniške proge št. 21 ob predlaganem ukinjanju nivojskih prehodov in poglabljanju cest stanje še poslabšala.

Občina Domžale je izrazila mnenje, da je treba k urejanju prometa pristopiti celovito in premišljeno. Nujno je povezati načrtovanje že predvidene cestne in železniške infrastrukture, saj bo tako lažje reševati težave zaradi novosti in omejitev, ki jih v prostor prinaša predvidena dvotirna železniška proga. S povezavo več prometnih sistemov bi se ustrezneje načrtovalo (izven)nivojska križanja, prometno napajanje Depale vasi, utemeljilo morebitno združevanje postajališč, celovito obravnavalo območje Preserij pri Radomljah ter urejalo parter mesta Domžale v duhu trajnostne mobilnosti in ohranjanja kulturne dediščine.

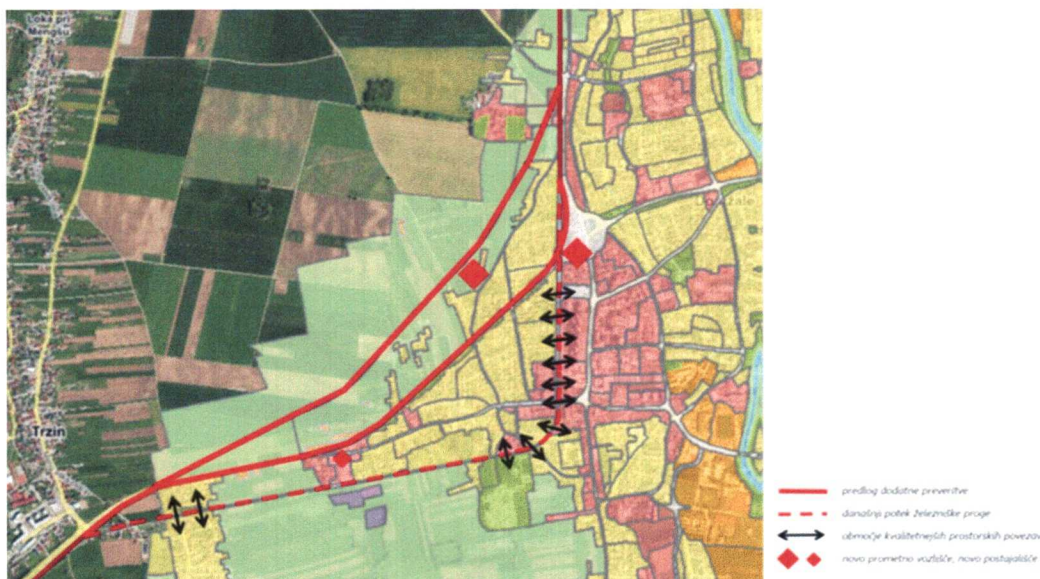
Nadgradnja železnice bo bistveno spremenila prometne tokove v sistemu, ne vemo pa kako, saj ne razpolagamo z novelirano prometno študijo. Zadnja prometna študija za območje občine Domžale je bila izdelana v letu 2006 (PNZ d. d.), njeni zaključki pa še niso realizirani.

Občina je izpostavila, da je treba zagotoviti, da se bodo tranzitni prometni tokovi še pred uvedbo dvotirnosti preusmerili na danes neizvedene nove cestne povezave izven poselitvenih območij. Občina Domžale ne vidi odločnega ravnanja države v smeri realizacije projektov, ki bi razbremenili občino tranzitnega prometa in ni seznanjena z razlogi, da se ne realizira odsek glavne ceste Želodnik - Vodice na območju občine Domžale, niti z razlogi, da se ne nadaljuje s pripravo prostorskega načrta za trzinsko obvoznico, vključno z njeno povezavo na avtocestni priključek Študa.

Občina Domžale je predlagala, da se prednostno načrtuje in izvede manjkajoče cestne odseke ter celostno preveri, kakšni bodo prometni tokovi po izgradnji le-teh ter da upravljavec državne prometne infrastrukture resno pristopi k zagotovitvi takšnega državnega prometnega sistema, ki bo občini Domžale omogočil razvoj in zagotovil preusmeritev tranzitnega prometa izven centra mesta.

G. Občina Domžale se je dodatno odzvala tudi v juliju 2023 in sicer je ponovno predlagala, da se prednostno načrtuje in izvede manjkajoče cestne odseke (glavna cesta Želodnik – Mengeš, avtocestni priključek Študa, obvoznica Trzin) ter da se s prometno študijo celostno preveri, kakšni bodo prometni tokovi na območju Domžal po izgradnji le-teh. Izrazila je mnenje, da bi bile možne še druge, morda drznejše, a dolgoročno ustrezne variante poteka železniške proge. Med njimi je predlagala preveritev poteka železniške proge med postajališčema Trzin in Rodica vzdolž koridorja trase obstoječe regionalne ceste (541351) ter možnost poteka po zahodnem robu poselitvenega območja Domžal. Z vodenjem železniške proge v koridorju, ki je drugačen od današnjega, bi se lahko uspešno rešilo precej prostorskih izzivov, kot na primer:

- Z vodenjem trase bolj zahodno od obstoječe, bi bilo možno zavoj železnice bistveno zmanjšati, kar bi omogočalo lažjo vzpostavitev hitre železniške proge z večjo pogostnostjo vlakov.
- Ker je odsek precej dolg (preko 2 km), bi bilo lažje izvesti križanje tras cestne in železniške infrastrukture, (delno) poglobitev/dvig posamezne trase, možno bi bilo tudi vodenje tras v več nivojih.
- Danes je center mesta grobo razdeljen s traso železnice, predvsem severno od Ljubljanske ceste se mestno središče proti zahodu na trasi železnice praktično konča. S premikom koridorja železnice bi se omogočilo enostavno in varno prehajanje med vzhodnim in zahodnim delom centralnega dela mesta, prehajanje bi bilo možno na širšem območju in ne le na posameznih točkah. Prostor bi se povezal na nivoju parterju (in ne le preko izvennivojskih prehodov), mestno središče bi se lahko programsko razširilo tudi proti zahodu.
- V središčnem delu mesta bi se izboljšale funkcionalne povezave, danes prekinjene povezave (Kajuhova cesta, Tabor in druge) bi se ponovno povezale ali na novo vzpostavile (na primer Roška in Kolodvorska ulica). Zvezni potek ulic bi pripomogel k enostavnejšemu, lažjemu in bolj učinkovitemu odvijanju lokalnega prometa ter pripomogel k dvigu trajnostno sprejemljivejših načinov mobilnosti.
- Ljubljanska cesta bi potekala zvezno, mestni parter bi se ohranil, izvennivojska križanja ne bi bila potrebna. Najstarejši še ohranjen del Domžal bi se kvalitetno povezoval z mestnim predelom Center in tako ohranjal zgodovinsko-kulturno os skozi Stob. Pomembne družbene in druge vitalne mestne funkcije bi se lažje ohranjale in nadgrajevale. Na parterju mesta Domžale bi se omogočili boljši pogoji za zagotavljanje trajnostne mobilnosti.
- Območje med cerkvijo in pokopališčem ne bi bilo prerezano z železniško progo, funkcioniranje v času pogrebov bi bilo bistveno lažje. Na območju Cankarjeve ulice izvennivojski prehodni ne bi bili potrebni.
- Prometno napajanje Depale vasi bi reševali bistveno lažje, ukinitve današnjih nivojskih prehodov preko proge ne bi bili več potrebne, povečale bi se možnosti dostopa tudi do okoliških kmetijskih zemljišč.
- Z ukinitvijo obstoječe železniške postaje bi se območje revitaliziralo. Na delu površin bi se omogočila širitev območja Osnovne šole Vencija Perka, širitev površin P+R, možna bi bila tudi umestitev manjkajočih parkirnih mest za stanovalce v centru mesta. Godbeni dom, ki je varovan objekt kulturne dediščine, bi pridobil danes manjkajoč prostor pred vhodom.
- Vzdlž trase današnje železniške proge, ki bi se posledično ukinila, bi razširili današnji Slamnikarski park, umestile bi se nove peš in kolesarske povezave, lahko tudi regionalna daljinska kolesarska steza. Vzpostavili bi se pogoji za oblikovanje kvalitetne javne zelene površine z drevoredom.



Shematski prikaz dveh dodatnih predlaganih tras

Predlagani dodatni varianti v precejšnji meri upoštevata usmeritve, izražene v strateških dokumentih ter že podanih smernicah Občine Domžale, zato se naj v okviru študije primerjave variant preveri še dodatne variante. Ker sta novo predlagani varianti težje izvedljivi, je bil pripravljavec pozvan, da še sam predlaga kakšno sorodno rešitev.

H. Občina Domžale je v aprilu 2024 prejela gradivo 'Študija variant/Predinvesticijska zasnova za nadgradnjo železniške proge št. 21 Ljubljana Šiška – Kamnik Graben', Izdelava dodatnih preveritev in priprava predloga izbora rešitve za nadgradnjo regionalne železniške proge na območju Domžal, julij 2021, dopolnjeno november 2021 Optimizacije na trasi proge, april 2023, dopolnitev december 2023 (PNZ d.o.o., PN Aleš Mlakar s.p., št. 23-1112). V gradivih so na območju občine Domžale obravnavane variante z oznakami D1, D4, D4a, D5, D9 in D10. V okviru strokovnih podlag so bile izdelane optimizacije rešitev in predložene v pregled in mnenje.

Gradivo obravnava šest variant poteka trase železniške proge in sicer:

Varianta D1: proga na nivoju terena v obstoječem koridorju oz. višinsko deloma optimiziran potek proge (dvig proge na območju Ljubljanske ceste za približno 1,2 m) ter podvoz Ljubljanske ceste.

Varianta D4: proga na nivoju terena z zaprto Ljubljansko cesto za motorni promet in urejenim podhodom za pešce in kolesarje ter z novo južno povezovalno cesto (povezava vzhod-zahod; prevzame motorni promet, ki danes poteka preko Domžal).

Varianta D4A: proga na nivoju terena z zavarovanim nivojskimi preходом za motorni, peš in kolesarski promet ter dodatno urejenim podhodom za pešce in kolesarje na Ljubljanski cesti. Tak nivojski prehod na Ljubljanski cesti bi bil bistveno več časa zaprt, kot obstoječi zato je potrebna nova južna povezovalna cesta. Predvidena je ukinitve nivojskega prehoda na Cankarjevi ulici.

Varianta D5: poglobljena železniška proga v obstoječem koridorju s prekritjem od Tabora do parkirne hiše ob Masljevi ulici. Proga se začne poglobljati iz smeri zahoda pri Stobu in iz smeri

severa za kanalom Pšate. Nova postaja Domžale se odstrani in zgradi nova postaja na nivoju poglobljenih tirov.

Varianta D9: obravnavana na predlog Občine Domžale, potek železniške proge na nivoju terena vzdolž magistralne ceste Domžale — Trzin, in sicer po njeni severozahodni strani. Glede na različno lokacijo nove postaje Domžale ima varianta dve podvarianti (D9A in D9B).

Varianta D10: obravnavana na predlog Občine Domžale, potek železniške proge na nivoju terena severozahodno od naselja, proga prečka večje komplekse kmetijskih zemljišč.

I. Občina Domžale se je na predloženo gradivo odzvala v juniju 2024. V odzivu so povzeti glavni poudarki iz odzivov v letu 2023 kot so zagovarjanje celovitega in premišljenega pristopa k urejanju prometa, da se prednostno načrtuje in izvede manjkajoče cestne odseke (glavna cesta Želodnik – Mengeš, avtocestni priključek Študa, obvoznica Trzin) ter da se s prometno študijo celostno preveri, kakšni bodo prometni tokovi na območju Domžal po izgradnji cestnih odsekov in dvotirne železnice ter preveri sinergijske učinke na različne prometne sisteme in da se zagotovi sinergijsko načrtovanje v prostoru, kot je to predvideno v Resoluciji o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050 (ReSPR50; Uradni list RS, št 72/23).

Občina Domžale je izrazila mnenje, da bodo predlagane spremembe in novogradnje v okviru cestnega omrežja in njihovi neposredni vplivi, ki se bodo odražali na obstoječem cestnem omrežju veliki, ne ve pa se, kakšni bodo. Občina Domžale je opozorila na krepitev centra Slovenije in neizvajanje že sprejetih odločitev, kar vse se odraža in se bo odražalo na državnem in lokalnem cestnem omrežju v občini Domžale. Kot primer je navedla številne podatke o PLDP na avtocestnem odseku Domžale – Šentjakob:

- Obstoječe stanje in napoved za delovni dan (vir: Prometna študija Občine Domžale, PNZ d.o.o.,2006): stanje 2005: 21.000 vozil, napoved 2025: 33.000 vozil.

- Prometna študija v okviru priprave projektov za vzdrževalna dela v javno korist za širitev avtoceste v šestpasovnico, podatki za delovni dan: stanje 2018: 60.000 vozil, napoved 2042: 75.000 vozil.

Iz primerjave števnih podatkov je razvidno, da se napovedi ne ujemajo z dejanskim stanjem, zato je tudi napoved za 2042 vprašljiva. V obravnavanih gradivih za nadgradnjo ŽP št. 21 žal ni podatkov, v kolikšni meri bo realizacija dvotirnosti proge vplivala na zgornje vrednosti PLDP. Vrednosti PLDP so ključne za razumevanje zahteve po celovitem in usklajenem načrtovanju prometnih sistemov. Občina Domžale je opozorila, da bo v okviru priprave prostorskih aktov in javnih objav javnost naslavljala veliko vprašanj, predlogov in pripomb. Občina Domžale je na teh izhodiščih ponovno izrazila potrebo in utemeljenost zahteve po celoviti obravnavi prometnih sistemov na območju občine.

Vse spremljajoče ureditve, ki so posledica umeščanja nadgradnje ŽP21 ali izboljšave na prometnem sistemu ter območja za umeščanje nadomestitvenih objektov zaradi rušenja morajo, biti vključeni v državni prostorski načrt.

Občina Domžale je ponovno poudarila, so bile osnovne usmeritve glede nadgradnje že podane s stališčem Občinskega sveta. Poudarila je pomembnost ohranjanja mestnega parterja, zaradi prehodnosti v obstoječem urbanem tkivu v smeri vzhod-zahod. Izrazila je mnenje, da se bodo delom naselja Domžale zaradi posegov poslabšale razmere, ki jih drugi tir oziroma kakovosten javni promet v okviru obravnavane infrastrukture kot sicer pozitivna investicijska namera, ne

uravnotežuje oziroma to ravnotežje ni dovolj dobro utemeljeno. Popolne zapore, zapiranje in odpiranje na kratka časovna obdobja na Ljubljanski cesti s PLDP več kot 10.000 vozil/dan se izvaja brez korektne obravnave in utemeljeno izvedenih rešitev ter ustrezne prometne študije.

Za mesto je najbolj optimalna rešitev varianta D5 s poglobitvijo in delnim prekritjem, s katero se v največji meri ohranja obstoječa grajena struktura mesta, mestni parter ter posledično tudi ne vpliva bistveno na spremembo navad občanov.

Predlagana je bila še preveritev in ovrednotenje nadzemne izvedbe proge nad nivojem obstoječe trase, saj takšna rešitev še ni bila predložena in bi lahko ob z minimalistično izvedbo nosilne konstrukcije v ključnem delu naselja Domžale ohranila velik del kakovosti ustvarjenega prostora ter hkrati zagotovila minimalne posege v obstoječo urbano strukturo in cestno omrežje.

Občina Domžale je opozorila, da so v letu 2023 predlagane dodatne preveritve poteka železniške proge med postajališčema Trzin in Rodica (varianti z oznakama D9 in D10), med katerimi je najustreznejša varianta D9B (s postajo zahodno od križišča magistralke in Kamniške ceste) sicer projektno obdelane, kot je navedeno v gradivih, vendar bi jih bilo mogoče še optimizirati. Tudi v izogib številnim rušitvam in izvedbi postaje v krivini bi bilo možno s premikom trase bolj proti vzhodu (na območje že opredeljene namenske rabe PC, EUP DŽ-35) doseči optimalnejšo rešitev z ustrezno dostopnostjo za uporabnike. Poleg tega ni jasno razvidno, na kakšen način je preverjeno križanje tirov z magistralko in križanje predvidene trzinske obvoznice z magistralko na območju Depale vasi.

Občina Domžale je opozorila na dejstvo, da je nivo obdelave variant D5, D9 in D10 skromnejši v primerjavi z obdelavo ostalih variant in da zato morda vstopajo v primerjavo z variantami D1, D4 in D4A s slabšimi izhodišči.

Občina Domžale je predlagala, da se v študiji variant obravnavajo variante D4, D4A in D5, namesto variante D1 pa optimizirana varianta D9B in dodatna varianta D5B v izvedbi nad obstoječo traso.

Občina Domžale je podala tudi konkretne pripombe k posameznim (pre)ureditvam zaradi nadgradnje proge.

J. V oktobru 2024 je Direkcija za razvoj infrastrukture organizirala sestanek z namenom predstavitve preverjenih in usklajenih rešitev, ki bodo podlaga za študijo variant. Sestanka so se udeležili predstavniki pobudnika (Ministrstvo za infrastrukturo), pripravljavca (Ministrstvo za naravne vire in prostor) in občine, ki jih nadgradnja ŽP21 tangira, torej Mestne občine Ljubljana, Občine Trzin, Občine Domžale in Občine Kamnik. Na sestanku so bile predstavljene ključne spremembe rešitev nadgradnje ŽP21 po podanih pripombah občin. Za območje Občine Domžale je bilo pojasnjeno:

1. Varianta D1 (osnovna varianta s podvozom na Ljubljanski cesti)

Pojasnjeno je bilo, da po predlogu Občine Domžale variante D1 ni mogoče izločiti iz študije variant, ker je določena s Sklepom Vlade RS. Gre za tehnično najbolj klasično in v praksi najbolj preizkušeno varianto ter tudi ekonomsko najbolj racionalno rešitev, ki je nujna za ustrezno primerjavo variant v študiji variant.

2. Varianta D9 (poteka ob magistralni cesti), in D10 (poteka severozahodno od poselitve Domžal). Pojasnjeno je bilo, da je varianta D10, neizvedljiva, ker je preveč odmaknjena od

poselitve Domžal ter bi potekala skozi I. vodovarstveno območje (VVO). Varianta D9 pa je neizvedljiva, ker bi bilo potrebnih preveč rušitev.

3. Varianta D11 (varianta z viaduktom, proga na višini približno + 7-8 m

Izdelovalci predlagano dodatno varianto ocenjujejo, kot nesprejemljivo, ima pa prednost, da ohranja parter in cestno omrežje znotraj tega prostora. Za izvedbo bi bila potrebna masivna konstrukcija (regionalni vlaki) ter da bi bil to najdaljši viadukt v Sloveniji. Pri varianti D11 in D5 v času gradnje promet po obstoječih tirih ne bi mogel potekati. Glede na zgoraj navedeno, prednosti ne odtehtajo izredno velikega vpliva na pojavnost takega viadukta v centru Domžal, zato izdelovalci ocenjujejo, da nadaljnja obravnavate te variante v ŠV/PIZ ni smiselna.

4. Predlog variant za nadaljnjo obravnavo v ŠV/PIZ

Izdelovalci so predlagali, da se obravnavajo v ŠV/PIZ variante, skladno s sklepom Vlade RS o pripravi DPN, in sicer D1, D4, D4A in D5. Opozorili so tudi, da če se v ŠV/PIZ doda še katera od drugih predlaganih variant, bi to vplivalo na terminski plan in naročilo izdelave natančnejših strokovnih podlag za novo predlagane variante.

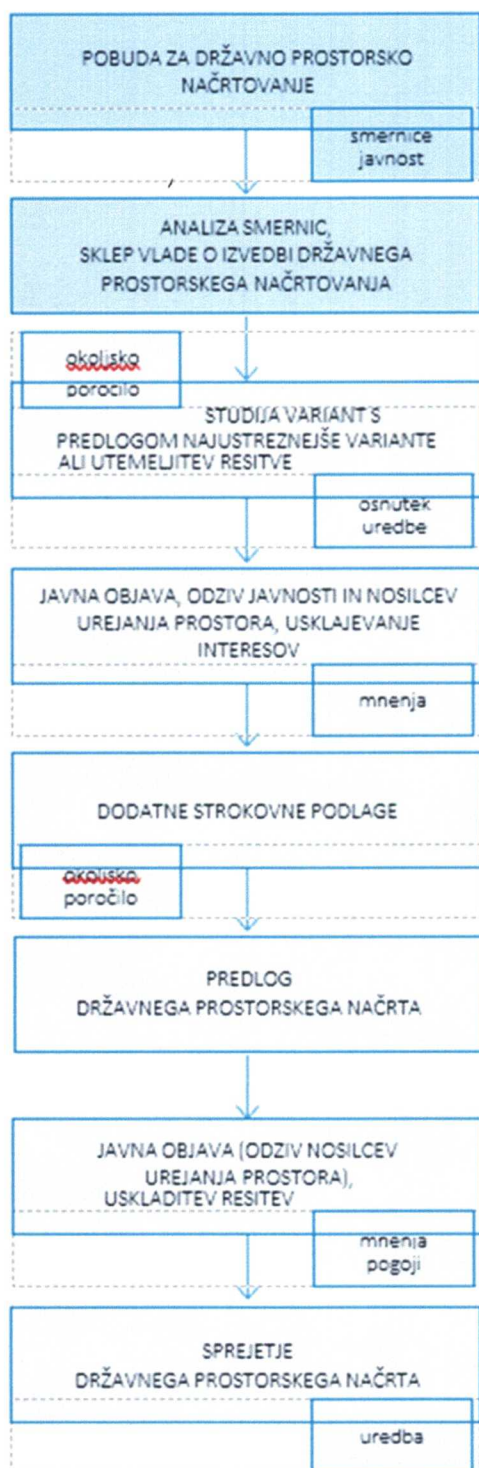
K. Trenutno je v izdelavi naloga z naslovom Urbanistična preveritev možnosti ureditve mestnega parterja in prečkanj železniške proge na območju centra mesta Domžale. Naloga se posveča vsem aktualnim variantam, ki gredo v postopek Študije variant, posebna pozornost pa je namenjena varianti s poglobitvijo. Varianta s poglobitvijo je namreč v vseh dokumentih opredeljena kot ekonomsko manj primerna. Da bi bila v skupni oceni bolj primerna, je potrebno osmisлити prostor v parterju in ga ovrednotiti. V okviru variante s poglobitvijo se kot velika ovira izkazuje mešani kanalizacijski sistem, na katerega je priključeno poselitveno območje zahodnega dela naselij Domžale in Rodica. V primeru poglobitve bi bila potrebna izvedba ogromnega zadrževalnega bazena s črpališčem, kar je bilo poleg izrazito višje cene izvedbe, predstavljeno kot večja ovira za varianto poglobljenega poteka nadgradnje ŽP št. 21. V okviru naloge se preverjajo možne alternative odvajanja odpadnih voda, da bi se izognili izvedbi omenjenega zadrževalnega bazena s črpališčem.

Nadaljevanje postopka

Postopek izvedbe državnega prostorskega načrtovanja za nadgradnjo železniške proge št. 21 Ljubljana Šiška – Kamnik Graben se na podlagi 299. člena Zakona o urejanju prostora (ZUreP-3; Uradni list RS, št. 199/21 in spremembe) vodi v skladu s predhodno veljavnim Zakonom o urejanju prostora (ZUreP-2; Uradni list RS št. 61/17 in spremembe). Pobudnik državnega prostorskega načrtovanja lahko predlaga vodenje postopka po ZUreP-3, vendar Občina Domžale o takšni odločitvi pobudnika ni bila obveščena.

V naslednji fazi bosta pripravljena Študija variant in Okoljsko poročilo, ki bosta javno objavljena.

**A. POSTOPEK PRIPRAVE
DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA**



←
trenutno je postopek izvedbe tukaj

Shematski prikaz faz izvedbe državnega prostorskega načrtovanja

PREDLOG SKLEPA:

Občinski svet Občine Domžale se seznaja s potekom izvedbe državnega prostorskega načrtovanja za nadgradnjo železniške proge št. 21 Ljubljana Šiška – Kamnik Graben.

ŽUPANJA

mag. Renata Kosec

