Številka: 371-710/2011-1

Datum: 26. 8. 2011

MESTNA OBČINA LJUBLJANA

MESTNA UPRAVA

ODDELEK ZA UREJANJE PROSTORA

Miran Gajšek, načelnik in Marjan Cerar

Poljanska cesta 28, Ljubljana

Projekt suhega zadrževalnika na Glinščici aktualizira problem umestitve srednjega, vmesnega cestnega obroča Ljubljane, saj sta rekonstruirani in delno preloženi cesti Pod Brdom in Brdnikova hkrati jezova predvidenega zadrževalnika in istočasno tudi del vmesnega obroča po varianti, ki jo je predlagala Čs Rožnik in jo podpirata tudi ČS Šiška in Trnovo.

Ravno tako pa zajema osnutek **Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za del območja** **urejanja Rožna dolina** (v nadaljnjem tekstu »Odlok«) tudi cesto XVII, ki je del vmesnega, srednjega cestnega obroča, po varianti, sprejeti v IPN Ljubljane in, ki je sedaj v fazi korekcij. Za odsek tega obroča med Večno potjo in Tržaško cesto pa izkazuje prometna študija, narejena za cestno mrežo IPN enormno velike prometne obremenitve, nesprejemljive za mestno ulico.

Vsakomur mora biti jasno, da so nekatere tehnične rešitve in prometni pomen cest v obeh prostorskih dokumentih v medsebojni odvisnosti in zaradi tega so tehnične podrobnosti rešitev zelo pomembne.

Odzivi in protestna pisma prizadetih občanov, posredovana ustreznim službam mestne uprave in svetu ČS Rožnik kažejo na močan odpor omenjenima projektoma. Svet ČS Rožnik načelom podpira izvedbo suhega zadrževalnika kot tudi povezavo Večne poti s Tržaško cesto. Ne strinja pa se s predpostavkami, da so ob ali v sredini urbanizranih območij, marginalne površine nekih bodočih naravnih habitatov ali pa neustrezno usmerjen močan lokalni tranzini promet med območji sosednjih ČS, pomembnejše od ustreznih bivalnih razmer prizadetih prebivacev

Zato je Svet ČS Rožnik na svoji 5. redni seji pooblastil predsednika sveta gospoda Antona Gundeja, za ponovno oceno pripomb ČS v zabeležki javne razprave odloka, ki zajema cesto XVII, z dne 2.6. 2010.

Za popolnejši pogled na že uvodoma povedano, povzemam osnovna dejstva o najpomembnejših gradnjah in gradbenih namerah na območju ČS Rožnik:

* Dokončuje se gradnja stanovanjskih blokov na opuščeni opekarni med Cesto na Brdo in Cesto na Vrhovce, hkrati z novo povezovalno cesto med obema omenjenima cestama.
* Začela se je gradnja stanovanjskih blokov za Tehnološkim parkom.
* Lansko leto je bil obravnavan OPPN za nove bloke ob Cesti XVII, ki je predvidena kot del srednjega cestnega obroča.
* Letos je bil obravnavan OPPN za suhi zadrževalnik na Glinščici, ki leži, oziroma ga predstavlja prestavljena Brdnikova cesta, ki je del alternativnega srednjega cestnega obroča po predlogu ČS Rožnik.
* V IPN in v proračunskih dokumentih za letos in naslednje leto je predvidena povezava Ceste Dolomitskega odreda na AC priključek Brdo preko Bokalc in na AC priključek Ljubljana-zahod mimo parkirišča p&r na Viču.

Glede na našteto moramo ponovno ugotoviti, da ni bila prizadeti javnosti predstavljena kompleksna študija razporeditve prometa po taki cestni mreži in spreminjanimi namerami pozidave raznih površin. V tej študiji niso bile, čeprav bi morale biti, primerjalno ocenjene variantne-alternativne mreže še slabše, tudi predstavniki MU in prevzemniki projektov niso dovolj seznanjeni z rezultati prometne študije. Ta trditev temelji na pavšalnih in negotovih argumentih predstavnikov teh organizacij, pri zagovarjanju predlogov tehničnih rešitev na javnih predstavitvah.

Nikjer tudi ni bila predstavljena kakršnakoli zamisel o dopolnitvi linij javnega avtobusnega potniškega prometa na teritoriju naše ČS, ki bi jih morebiti lahko omogočili pri upoštevanju nihovih tehničnih potreb pri novih gradnjah. Povprečna zračna razdalja med Večno potjo in Cesto Dolomitskega odreda, kot robnima cestama pozidanega območja je cca 1400 m, oziroma približno 700 m od centralno potekajoče avtobusne linije 14, torej precej več kot so normalne oddaljenosti. Začasna preložitev avtobusne linije 14 v času rekonstrukcije Ceste na Brdo je prinesla pozitivno oceno prebivalcev ob Viški cesti in na Vrhovcih, razumljivo pa slabšo tistih, ki stanujejo ob cesti na Brdo. Iz tega je možno sklepati, da ob tako intenzivni pozidavi ni mogoče zadovoljivo pokriti celotnega območja ČS Rožnik samo z eno avtobusno linijo, katere potek ni optimalen, posebej še iz stališča lokacije sedanjih in novih objektov fakultet in nove pozidave na območju bivših Ljubljanskih opekarn.

Če se sedaj osredotočimo na tehnične rešitve podaljška Ceste XVII, ki je osnovni povod za aktualizacijo ugotovitev iz uvoda navedene javne razprave, lahko iz pomankljivih (nobenega priloženega vzdolžnega profila) grafičnih prilog ugotovimo naslednja dejstva:

Iz izseka strateškega prostorskega plana je vidno, da je v »Odloku« predvidena gradnja podaljška Ceste XVII do Večne poti, gradnja novega križišča na Večni poti z njeno minimalno dolžino rekonstrukcije v območju križišča, rekonstrukcijo Ceste XVII med cestama VI in VIII, rekonstrukcijo dela ceste VI do nove brvi preko Glinščice in priključkom na Bizjakovo ulico.

Vse tehnične rešitve, oziroma vsi ukrepi na novih in rekonstruiranih cestah, ki so samo po imenu ceste, v resnici pa mestne ulice, so podrejeni predvideni gradnji treh novih stanovanjskih stolpičev, ne pa bodoči vlogi Ceste XVII, kot ji je namenjena v IPN, ki se v njenem podaljšku - Gregorinovi cesti v podvozu pod železnico priključuje na Tržaško cesto in naprej na Koprsko.

Prikazani cestni elementi že sedaj ne ustrezajo prizadetim prebivalcem, povsem neustrezni pa bodo, če bo ta cesta postala del vmesnega obroča. Tako je danes manj ustrezen prečni, povsem neustrezen pa vzdolžni profil, v bodoče pa sta povsem neustrezna oba. Ustreznost vzdolžnega profila onemogoča sedanji višinski potek oziroma višina nivelete Večne poti, ki ga predvidena rekonstrukcija v območju križišča ohrani, vsaj njena niveleta namreč vpliva na vzpon pred križiščem in pred portalom predora pod Rožnikom. Višinska razlika (302,90 m n. v.) v križišču z Večno potjo in 150 m oddaljeno točko na Cesti XVII (295,50 m n. v.), kjer je približno v višini terena ob Cesti XVII (kote so odčitane iz situacije) 7,40m ali upoštevaje tudi vertikalne zaokrožitve nivelete nekje med 5% in 7%, kar je občutno preveč glede na bodoči pomen te ceste. Še prestrme nasipne brežine pred križiščem pa pomenijo nepotreben poseg v urbaniziran prostor. Da bi omogočili ustrezno višino križišča, bi morala rekonstrukcija Večne poti biti vsaj 200m daljša zaradi korekcije nivelete.

Na svetu ocenjujemo, da ČS Rožnik potrebuje povezovalno cesto med Večno potjo in Tržaško cesto, ki bi ostala v prečni smeri potekajoče ulice Rožne doline, razbremenila nepotrebnega in neželjenega prometa. Ne sme pa biti na tej lokaciji portal predora proti Šiški, ki bi omogočal prometno bližnjico proti jugu Ljubljane, po tej ulici pa tudi če se ne bi priključeval na ljubljanski AC obroč. Torej ne sme postati del vmesnega obroča. Kot vsi vemo, obstoji prometno manj agresivna alternativa, katere del je vključen v projekt suhega zadrževalnika Glinščice.

Ponovno opozarjamo na probleme pri podvozu pod železnico na Gregorinovi cesti, ki bodo nastali pri načrtovanju, gradnji in kasnejši prometni eksploataciji, posebej še pri vodenju avtobusnega prometa, konkretno linije 14.

Glede na lokacijo sedanjih in bodočih fakultet bi z vodenjem avtobusne linije 14 še po delu Ceste VI, delu Bizjakove in Jamnikarjeve ulice do križišča s Cesto na Brdo izboljšali peš dostopnost do tega predela, na katerm robu bodo nove fakultete. Omogočili bi možnost, da javni promet v tem ožjem območju poteka po svoji trasi, ločeno od ostalega prometa ter da ostane nemoten tudi v času gradnje podvoza pod železnico.

Da bi dosegli postavljene cilje in odpravili pomankljivosti tako v gradbenem in prometnem smislu svet ČS želi naslednje:

**Pristojne mestne uprave naj na širšem območju ČS naroče variantne rešitve za določitev**

lege in gradbeno tehničnih elementov ter prometne rešitve na cestah, ki sta pogoj za suhi zadrževalnik na Glinščici na območju Rožne doline, kjer štejejo te pripombe kot **obvezna dopolnitev zabeležke z dne 4. 6. 2010;**

* Korekcijo višinskih gabaritov in razloge za spremembo študentskih domov v stanovanjske stolpiče.
* Potrebno korekcijo na tem mestu neutrezne nivelete Večne poti v ocenjeni dolžini ca 300m.
* Rekonstruirani Večni poti prilagojeno niveleto Ceste XVII in zaradi tega nižjim nasipom in manjšim posegom na okoliška zemljišča.
* Takšne gradbeno tehnične rešitve na cestah, ki bi omogočile ločeno vodenje avtobusnega prometa z ustreznimi avtobusnimi postajami (del Bizjakove in del Jamnikarjeve ulice).
* Proučitev uvedbe nove proge v trasi začasne po Viški cesti in Cesti na Vrhovce s proučitvijo možnosti krožnega prometa na območju obračališča Bokalc. Uvedba takega kroženja bo vsekor možna po zgraditvi nove ceste na Bokalce pod Bokalškim gradom.

Pri zadnjem predlogu se zavedamo problema rentabilnosti uvajanja novih prog, hkrati pa tudi slabe pokritosti območja ČS Rožnik z javnim prometom ne glede na avtobusne linije na bližnji Tržaški cesti. Zadovoljni pa smo s tem, da LPP pred časom upošteval naš predlog za uvedbo izmenične vožnje avtobusov na Vrhovce in Boklace, kar ima med občani pozitiven odziv, pri tem pa izrabil le novo zgrajene ceste. Enako menimo tudi o novih povezovalnih cestah proti Bokalcam in Tržaški cesti, da bodo omogočile racionalen in ustreznejši javni promet. Zaradi tega želimo, da pri načrtovanju teh prometnic istočasno preizkusite tudi možnost nujne izboljšave javnega prometa. Na zahodu območja ČS smo zaradi oddaljenosti od centra soočeni tudi s problemom spontanega, divjega in motečega nastajanja P&R parkirišč, kar bo potrebno reševati pri iskanju izboljšav avtobusnega prometa.

Anton Gunde

Predsednik Sveta

Četrtna skupnost Rožnik

Mestna občina Ljubljana

Poslano/vročiti:

* OUP, MU, MOL, Poljanska cesta 28
* Zoran Jankovič, župan
* Janez Koželj, podžupan
* Jani Möderndorfer, podžupan
* LPP, Celovška 160
* SLS, MU, MOL, Ambrožev trg 7