

ODGOVOR TUDI NA VPRAŠANJE  
OBCANAVse o avtocestnem  
priključku na Brdo

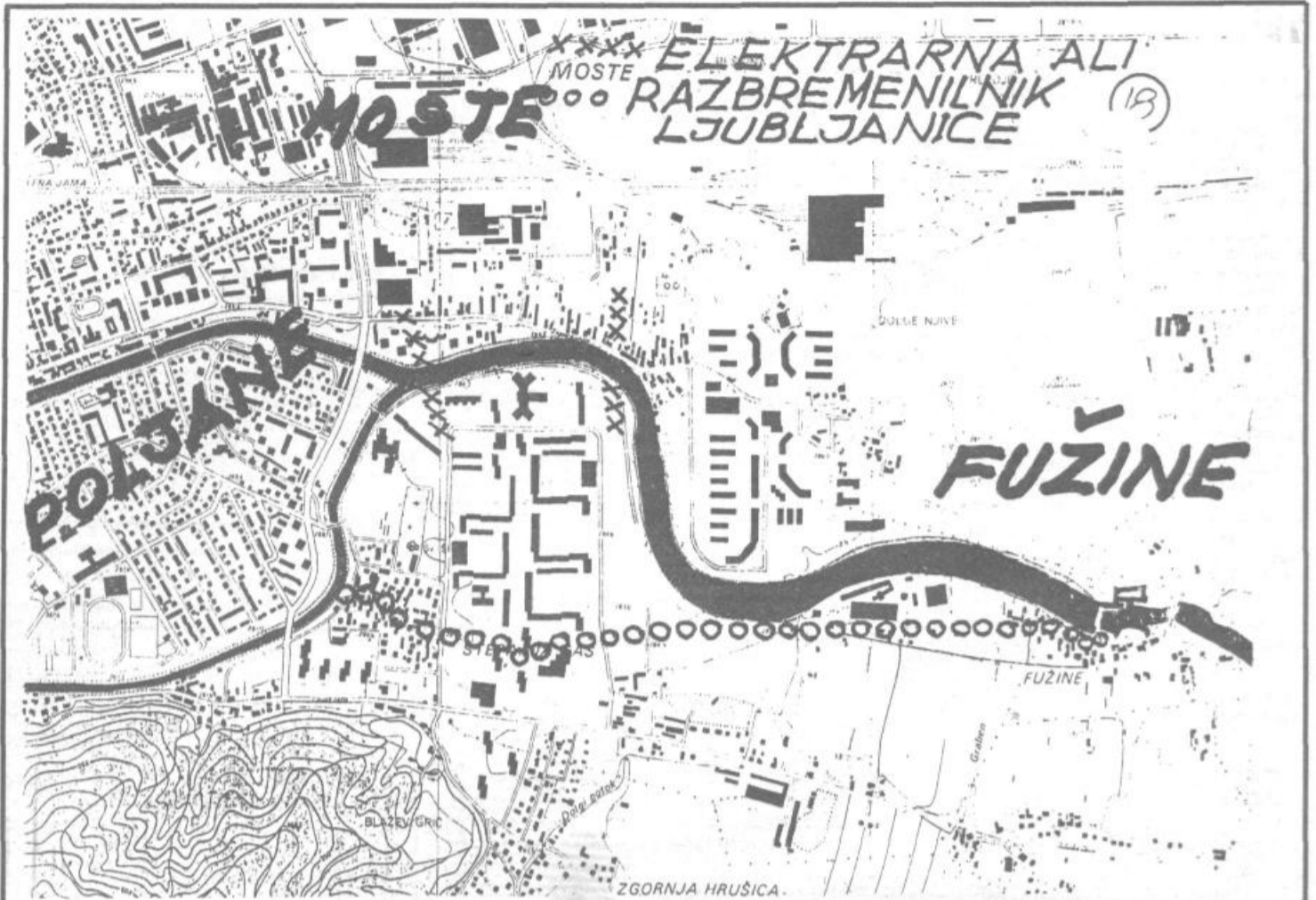
Objavljamo najpomembnejši del odprtega vprašanja občinski vladni, ki ga je nanjo preko našega uredništva naslovil naš občan Franci Hribernik iz Žaucerjeve 16.

»Zastavljam vprašanje, ki sem ga pred štirimi leti že nekajkrat zastavil v takratni komisiji SZDL za stanovaljska in komunalna vprašanja in je vezano za urejanje cestnih komunikacij v viški občini. Tisti bolj poučni so mi takrat zatrjevali, da mi tega vprašanja ne bo treba več zastavljati čez kakšni dve leti. Ugotavljam, da se stvari niso premaknile pretirano daleč. Najbrž je tudi vam znano, da je eden od redkih izvozov z ljubljanske obvoznice (izvoz Brdo) ob zaključku izgradnje tega izjemno pomembnega komunikacijskega objekta ostal nedograjen in brez logične povezave z drugim cestnim omrežjem. Stvari se niso spreminjale vse do lanskega leta, ko se je vendarle nekaj premaknilo. Ob hrumenju gradbene mehanizacije sem bil (naivno) prepričan, da bo povezava s Cesto na Brdo v takratnem zamahu zagledala luč sveta. Toda, glej ga šmenta, del ceste (Pot za Brdom) so ustrezno razširili, uredili križišče z Brdnikovo ulico, utrjeni del asfaltirali, potem pa izginili z mehanizacijo neznano kam. Tisti, ki živijo na področju KS Brdo, vedo, da je najkrajša povezava z obvoznico mogoča tako, da pred Kemofarmacijo zaviješ ostro v desno na makadamsko cesto (za opekarno) in se meter za metrom »cijaziš« tako dolgo, dokler ne prevoziš tistih štiristo ali petsto »samajame« in pod seboj končno začutiš umirjeni ples sprednjih in zadnjih koles. V kolikor se ne motim, je bil za to območje že izdelan zazidalni načrt (in najbrž tudi sprejet). Občinski oblasti je zato smiselno zastaviti zelo kratko vprašanje in prav tako zahtevati zelo kratek vendar jasen odgovor.

Vprašanje pa se glasi takole: Kdaj bo končno speljana ustreza cestna povezava od izvoza Brdo do Ceste na Brdo oziroma tisti del ceste, ki je v karti Ljubljana označen kot cesta Za opekarno? Prav v tem času – od 1. februarja do 15. marca – pa je že razgrnjen lokacijski načrt za avtocestni priključek Brdo in sicer v avli občinske stavbe ter v prostorih KS Brdo, Vič, Vrhovci in Stane Sever. V prvih dneh marca pa bodo predvidoma organizirane tudi javne obravnave v teh krajevnih skupnostih. In kakšno rešitev predvideva lokacijski načrt? »Občinski izvršni svet se je zavzel za rešitev, ki bo potekala severno od Česte na Brdo in Brdnikove. Po sprejemu lokacijskega načrta naj bi se izgradnja tega odseka pričela v letu 1993. Prav iz tega razloga pa je nesmotrno, da bi iskali začasno rešitev v preplastitvi obstoječe povezave, pa tudi zaradi tega, ker bo cesta potekala po drugi trasi kot obstoječa, istočasno pa bo potrebno zgraditi tudi komunalne naprave v samem cestnišču,« nam je povedal Egon Breitenberger, občinski sekretar za urejanje prostora in varstvo okolja.

Kaj se gradi  
na Eipprovi 1?

V javnosti, predvsem pa med Trnovčani, je bilo v zadnjem času precej ugibanj pa tudi govoric o tem, kaj vse se gradi na Eipprovi 1, predvsem pa kdo gradi in za kakšne namene. Kot nam je povedal občinski sekretar sekretariata za urejanje prostora in varstvo okolja Egon Breitenberger, na Eipprovi ulici (ta ulica je namenjena prenovi), točneje na številki 1, Slovenija ceste – Tehnika gradi objekt za znanega kupca v skladu z opredeljeno namembnostjo prenove objekta. Omenjeno podjetje bo zgradilo objekt do podaljšane tretje faze, kupec – ki je znan, to je Blaž Franc iz Polja – pa bo objekt dokončal. Gradnja poteka v skladu z vsemi izdanimi dovoljenji na temeljih stare hiše. Ker gre za več manjših objektov, zapišimo še njihovo namembnost. V objektu A bo manjši hotel s pomožnimi prostori, objekt B bo prodajno razstavni paviljon, v objektu C bo turistična agencija, D objekt bo namenjen vходу, objekt E – pokrito dvorišče – pa bo namenjen igralnici. Kot je znano, je bila pogodba med SCT in kupcem Blažom Francem sklenjena jeseni leta 1990.



## Kako preprečevati poplave na Barju

Znanstveniki so na posvetovanju o Barju nakazali potrebo po raziskavah o vodnem življenju ribe, žabe in vidre, o rastlinstvu v vodi, močvirju in na suhem, o živalstvu s poudarkom na odmiranju tipičnih barjanskih ptic, o novi vodni površini za večno vzdrževanje Barja kot folklore Barja...

Nakazali so probleme v zvezi s posedaanjem, s strokovno pravilno gradnjo objektov nad terenom in komunalnimi napeljavami pod zemljo, o odnosu prebivalstva na Barju do čiščenja in poglobljanja odtočnih jarkov, do obsekavanja grmovja in dreves ob Ljubljani in potokih, o greznicah in gnojiščih, o deponiji za smeti...

Ne glede na vse zgoraj naštetu pa je realen podatek dejstvo, da je to zimo, v presledku štirih mesecev, Ljubljana (brez Malega grabna) dvakrat tako poplavila osrednji del Barja, da je ojezila Črno vas, Lipe, ceste, njive, predvsem pa deponijo smeti in odpadkov.

Sedaj ugotavljamo, da se poplavna vo-

da po poglobljenih in očiščenih jarkih h. treje razlije preko že posejanih površin, kakor prej in da že vsak manjši porast padavin povzroči manjšo ali večjo poplavo.

Zato je že na posvetovanju in kasneje na mestni raziskovalni dejavnosti prišlo do enotnega spoznanja, da je treba prvenstveno izvršiti raziskovalno nalogo, kako preprečiti te hitre poplave na Barju, da pride Ljubljana do strokovne ocene kaj, kako in v kakšnem obsegu naj se sploh urbanizira Ljubljansko barje. Znano je, da voda iz Barja ne odteče, ker je pretočni profil Ljubljane med Zaloško cesto in Stepanjskim naseljem 100-odstotno premajhen in ne more tekoče odvajati padavin, ki se tako zbirajo na Barju v obliki jezera tja do Vrhniko.

Opusti naj se misel, da se zgradi elektrarno na Plečnikovi zapornici. Zgradi naj se nov jez, most in elektrarno na Zaloški cesti, poglobli naj se dno Ljubljane od Zaloške ceste do Fužin in nanos na špiči

na Prulah in po potrebi tudi sedanje dno Ljubljane in Grubarjevega prekopa skozi mesto. Prouči naj se gradnja razbremenilnikov. Vse to naj naloga razišče.

Sedanjo gladino de skozi mesto se mora urediti do iste višine tudi od obeh zapornic do novega jez ob sotočju Ljubljane in Grubarjevega prekopa na Poljanah v Mostah, ali celo nižje ob Zaloški cesti. Tako bodo imeli vsi prebivalci Most in Poljan lepši pogled na vodo, ko gledajo več mesecev na leto le grapo z malo pretočne poletne smrdeče vode. O mestni turistični atrakciji – možnost vožnje okoli grada po vodi – si pa res lahko le mislimo, kako bi bilo lepo.

Po tej utemeljitvi predloga raziskovalne naloge pa prosim, da skupščina občine Vič skupaj s skupščinama občin Center in Moste vložijo na mestno raziskovalno dejavnost prošnjo za uvrstitev naloge v letošnje raziskave.

Ne glede na bodočo politično teritorialno razdelitev Ljubljanskega barja, se mora raziskavo speljati, ker je v interesu Ljubljane in republike Slovenije.

CIRIL STANIČ

Polepšate se lahko tudi  
na Mali Slevici

S prvim dnevom letošnjega leta je na Mali Slevici odprla frizerski salon Ana Centa, kjer lahko frizerske storitve koristite od srede popoldne do sobote zvečer ves dan.

PREDSTAVLJAMO VAM  
NAŠ KRAJ:

ROŽNA DOLINA

## Cestna infrastruktura se izboljšuje

Ko so v krajevni skupnosti Rožna dolina leta 1984 pretresali srednjeročni plan (do leta 1990), so ugotovili, da imajo kar okrog trideset cest še neurejenih. S pomočjo krajevnega samoprispevka, ki so ga vpeljali dve leti kasneje (tekel pa je do kraja leta 1990), se je stanje rožnodolskih cest občutno izboljšalo, tako da jih je ostalo bolj ali manj neurejenih le še nekaj.

»Pred kakimi desetimi leti je bila naša komunalna infrastruktura na psu, vsaka vaška skupnost je imela boljše kot mi,« se spominja žalostnega stanja izpred let predsednika sveta Rožna dolina Zvonimir Jerman. »Tudi kanalizacije tedaj še nismo imeli. Kanalizacija, vodovod, javna razsvetljava, vse to pa zame sodi pod urejenost ceste.«



## Semaforji tudi na križišču med Dolenjko in Peruzzijsko

Po dobrih dvajsetih letih žolčnih razprav in nenehnih odlašanj, je mestni Sekretariat za komunalno gospodarstvo Promet in zveze končno le odvezal mošnjček tudi za namestitve prepotrebni semaforjev na križišču med Dolenjsko cesto in Peruzzijsko. Križišče, odkoder je dober izhod na južno obvoznico, velja za eno najnevarnejših na Dolenjski, saj se je tu pripetilo že kar nekaj prometnih nesreč, nekaj celo s smrtnim izidom.

Sistem semaforjev, ki bo prav gotovo izboljšal prometno varnost na celotni Dolenjski cesti, je izdelalo Komunalno podjetje Ljubljana, TOZD Javna razsvetljava, svojemu namenu pa so ga predali 24. januarja.

B. VRHOVEC



Z letošnjim snegom je smučišče v Rožni dolini spet oživeło