

PREDLOG ZA SPREMEMBO LOKACIJSKIH POGOJEV ZA GRADNJO AVTOCESTE NAKLO—LJUBLJANA V POTEKU PO OBMOČJU OBČINE LJUBLJANA-ŠIŠKA

V letošnjem letu bo izvedena ena najpomembnejših nalog tekočega srednjeročnega obdobja na področju modernizacije prometne infrastrukture v SR Sloveniji: z izgradnjo avtoceste od Naklega do Ljubljane bo dokončana pomembna etapa pri izgradnji slovenskega cestnega križa.

V letu 1980, ko so potekale priprave na pričetek gradnje avtoceste, so se skupščina občine ter njen izvršni svet skupaj s krajevnimi skupnostmi vključili v intenzivno razpravo o lokacijskih pogojih, ki naj bi bili upoštevani pri poteku avtoceste skozi območje naše občine. Ta razprava je svoj višek doživela 26. maja 1980, ko so na 26. skupnem zasedanju vsi trije zbori občinske skupščine z ločenim glasovanjem sprejeli naslednje sklepe:

1. Skupščina občine Ljubljana-Šiška pooblašča izvršni svet, da ugodí zahtevi republiške skupnosti za ceste in izda lokacijsko soglasje za začasni priključek avtoceste na Celovško cesto, pri čemer pa mora izvršni svet uveljaviti naslednje pogoje:

a) RSC mora občinski skupščini posredovati naslednja zagotovila:

— da bo v obdobju od leta 1980 do 1983 oskrbela vso potrebno dokumentacijo, začela upravne postopke in pridobila zemljišče za gradnjo odseka avtoceste A-1 od Šentvida do Kosez, oziroma priključka na obvozno cesto,

— da bo pravočasno priskrbel finančna sredstva,

— da bo začela z gradnjo predora v Šentvidu najkasneje 3 mesece po sprostitvi mehanizacije pri gradnji karavanškega predora.

b) RSC mora dati zagotovilo, da bodo v prvi fazi gradnje avtoceste A-1 zgrajene predorske cevi pod Celovško cesto do začetka brežin Šišenskega hriba.

c) RSC mora dati zagotovilo, da bo v Kosezah oziroma Podutiku že v prvi fazi gradnje avtoceste v taki izvedbi, da kasneje od gradnje odseka avtoceste Šentvid—Koseze ne bo oviran promet na obvozni cesti, gradnja stanovanjskega naselja Podutik in gradnja nakupovalnega centra Koseze-Podutik.

d) RSC se obvezuje, da bo po dograditvi avtoceste A-1 vzpostavila regionalno cesto Vižmarje—Brod—Šmartno—Vodice v prvotno stanje.

e) V kar največji meri je treba zagotoviti pogoje, ki jih v svojih stališčih postavljata delegaciji KS Šentvid in KS Dravljice ter KS Edvard Kardelj.

2. O sklepih skupščine občine Ljubljana-Šiška se obvesti investitor avtoceste A-1 — republiška skupnost za ceste.

Poleg navedenih pogojev je izvršni svet skupščine občine v sodelovanju z organi prizadetih krajevnih skupnosti takoj določil še dodatne zahteve, ki so se nanašale na posamezne tehnične elemente s poudarkom na zagotovitvi nemotene prometne dostopnosti po obstoječih lokalnih poteh, ki jih uporabljajo krajin širšega območja avtoceste. Kot je že znano, bo avtocesta do Šentvida zgrajena že v letošnjem letu, in sicer od Kranja dalje že v dokončnem profilu kot štiripasovnica (namesto prvotno načrtovane polovične avtoceste). Poleg te izboljšave so bile v času izgradnje avtoceste na osnovi podrobnejših proučitev preverjene še nekatere druge, ki naj bi zamenjale prvotno načrtovane rešitve. Na osnovi teh naknadnih preverjanj je investitor (Združena cestna podjetja) pred kratkim pričel postopek za spremembo nekaterih prvotnih lokacijskih pogojev. Nekatere izmed predlaganih sprememb se nanašajo tudi na posamezne elemente avtoceste v njenem poteku od Vodice do Šentvida. (Občina Šiška nastopa kot stranka

v lokacijskem postopku, ki ga vodi republiški komite za urejanje prostora in varstva okolja.)

Na osnovi pobude investitorja je bila 11. marca 1984 ob prisotnosti predstavnikov vseh krajevnih skupnosti, skozi katere poteka avtocesta, širša razprava, na kateri so bile obrazložene predlagane spremembe na območju naše občine:

— sprememba cestninskega sistema: odsek avtoceste Šentvid—Vodice bo brezcestninski, saj bo cestninska postaja zgrajena na lokaciji Torovo (v bližini odcepa za Brnik) namesto prvotno načrtovane v Povodju,

— preoblikovanje priključka ceste Vodice—Smlednik na avtocesto: namesto prvotno načrtovanega priključka bo nov priključek izveden v obliki poldeteljice, s čimer bodo v manjšem obsegu prizadete obdelovalne površine. Za novo izvedbo priključka je tudi že pridobljeno soglasje sedanjega uporabnika zemljišča (agrokombinat Emona),

— ureditev parkirišča na prostoru nekdanj načrtovane cestninske postaje Povodje (na zahtevo RSNZ in v skladu s siceršnjimi potrebami uporabnikov avtoceste),

— izgradnja kanala v telesu avtoceste preko Save (na osnovi dokončno definiranih nagibov avtoceste in ob ponovnem sodelovanju Zveze komunalnih skupnosti ljubljanskih občin),

— predlog za ustavitev gradnje I. faze avtoceste pred Celovško cesto v Šentvidu (namesto prvotno dogovorjene izgradnje tunelskih cevi pod Celovško cesto do brežin Šentviškega hriba).

V tedanji razpravi je bilo ugotovljeno, da večina opisanih sprememb nedvomno predstavlja izboljšanje v primerjavi s prvotnimi načrtovanji, še zlasti kar zadeva spremembo cestninskega sistema, izgradnjo avtoceste na Povodju ter izgradnjo kanalizacijskega zbiralnika v mostu preko Save.

Predstavniki krajevnih skupnosti so tedaj opozorili še na nekatere odprte probleme, ki so posledica vpliva gradbišča avtoceste na širšo okolico (posegi v okoliška kmetijska zemljišča, prekomerno obremenjevanje lokalnih cest) ali pa premajhne intenzivnosti pri uresničevanju nekaterih obveznosti, ki so povezane z izgradnjo avtoceste (pokopališče Šmartno). Vendar so bili vse to problemi, ki so tedaj že bili v postopku razreševanja, o njihovi pravočasni ureditvi pa so bila podana tudi ustrezna zagotovila v času do ponovnega razgovora, ki je bil dne 18. aprila 1984. Dotlej je investitor (ZCP) posredoval dodatno utemeljitev svojega predloga, naj bi v tej fazi gradnje avtoceste ne vztrajali v celoti pri zahtevah, kot so podane v točkah 1 a in 1 b uvodoma navedenega sklepa skupščine občine iz leta 1980 in se nanašajo na izgradnjo tunelskih cevi pod Celovško cesto v Šentvidu do brežin Šentviškega hriba.

V nadaljevanju je podana obrazložitev investitorja glede predlagane spremembe.

»1. a — RSC je izdelala idejno študijo in idejni projekt za odsek Šentvid—Koseze, ki je dovolj točna osnova za vse urbanistične potrebe in ščitenje koridorja tega odseka. Na osnovi in v povezavi s tem projektom sta bila narejena oba izvedbena projekta — zahodna obvoznica in gorenjska AC.

— Upravni postopki za pridobitev zemljišč pa niso možni, dokler investicija za določen cestni odsek ni odprta.

— Gradnja predora v Šentvidu bo možna v naslednjem srednjeročnem obdobju po dograditvi karavanškega predora, oziroma ko bodo prometne potrebe to upravičile.

— SCS bo pripravila vso potrebno tehnično dokumentacijo za gradnjo pokritega ukopa pod novo Celovško cesto, vendar bo zaradi prihranka, vrednega pri osnovnih pogodbenih cenah ca. 190 mio din, zgradila pokriti ukop samo v taki dolžini, kot je tehnološko nujno in kar omogoča nadaljevanje gradnje brez kakršne koli predelave predorske konstrukcije, t. j. izven območja prekritih izvoznih ramp priključka.

1. b Ureditev samega priključka AC na Celovško cesto, izvenmivskega vodenja Prušnikove ceste in vseh drugih ukrepov pa bo povsem enaka končni ureditvi po nadaljevanju predora proti Kosezam.

Znesek, ki bo potreben za porušitev in ponovno graditev dela tega priključka, pa je bistveno manjši od prihranjenega. Upoštevati pa je potrebno tudi dejstvo, da so bili prihranki pri skrajšavi pokritega ukopa uporabljeni za zgraditev štiripasovne AC med Kranjem in Ljubljano že v tej fazi.«

Na omenjenem razgovoru 18. 4. 1984 so se prisotni predstavniki prizadetih krajevnih skupnosti strinjali z vsemi predlaganimi spremembami lokacijskih pogojev, vendar pa so ob tej priložnosti ponovno še posebej opozorili na posledice prekomernega obremenjevanja okoliških lokalnih cest med izgradnjo avtoceste. Prav tako so bile tedaj dogovorjene tudi nekatere podrobnosti glede dokončne ureditve občestnega prostora ob posameznih odsekih avtoceste.

Iz navedenega je razvidno, da večina spremenjenih lokacijskih pogojev pomeni izboljšavo v primerjavi z načrtovanji iz leta 1980. Te izboljšave bodo bodisi povečale prometno dostopnost iz naselij severnega dela naše občine do Ljubljane, zmanjšale prizadetost kmetijskih zemljišč zaradi novogradnje, obenem pa bodo omogočile navezavo kanalizacijskega omrežja v naseljih severno od Save na čistilno napravo na Brodu. Edino bistveno odstopanje od izrecnih zahtev skupščine občine leta 1980 je glede izgradnje tunelskih cevi pod Celovško cesto. Razlog pobudi za to odstopanje je v težavnem finančnem položaju investitorja v sedanjih splošno zaostrenih gospodarskih pogojih. Z izgradnjo tunelskih cevi že v tej fazi izgradnje avtoceste nikakor ne bi dosegli kakršnihkoli prometnih učinkov. Pač pa bi morali izvesti zahtevne gradbene posege na Celovški cesti, s čimer bi v času gradnje bistveno prizadeli njeno prometno propustnost v območju Šentvida. To pa pred nadaljevanjem izgradnje avtoceste do Kosez seveda ni nujno potrebno. Upošteva se navedene razloge, zlasti pa sočasne nedvoumne izboljšave v primerjavi s prvotnimi načrtovanji, predstavniki prizadetih krajevnih skupnosti niso nasprotovali predlogu za spremembo lokacijskih pogojev, seveda ob upoštevanju vseh opozoril, ki se nanašajo na posledice prekomerne obremenitve lokalnih cest v času gradnje avtoceste.

Izvršni svet skupščine občine Ljubljana-Siška je o predlogu za spremembo lokacijskih pogojev razpravljal na 114. seji 9. maja 1984 ter sprejel naslednje sklepe, ki jih predlaga v razpravo delegatom skupščine občine:

1. Izvršni svet skupščine občine Ljubljana-Siška sprejema razloge Združenih cestnih podjetij za spremembo lokacijskih pogojev za gradnjo avtoceste ter smatra, da so utemeljeni ob upoštevanju širših gospodarskih okoliščin in sočasnih izboljšav v primerjavi z načrtovanji iz leta 1980. Vendar pa izvršni svet ne smatra za opravičljivo, da je investitor avtoceste tako pozno obvestil občino, da ne namerava v celoti izpolniti vseh pogojev, kot so bili opredeljeni v letu 1980.

2. Izvršni svet predlaga skupščini občine Ljubljana-Siška, naj odstopi od zahteve, da bodo v prvi fazi gradnje avtoceste A-1 zgrajene predorske cevi pod Celovško cesto do začetka brežin Šentvidskega hriba ter sprejme predlog, da se izgradnja tunelskih cevi v tej fazi izgradnje avtoceste zaključi v predelu med izstopom izvoznih ramp z avtoceste na Celovško cesto in med Prušnikovo ulico, tako da bo pokriti ukop zgrajen v dolžini, kot je tehnološko nujno za kasnejše nadaljevanje gradnje avtoceste. Zunanja ureditev območja priključka mora biti izvedena enako končni ureditvi po izgradnji nadaljevanja predora proti Kosezam.

3. V dolgoročnem družbenem planu SRS do leta 2000 in v dokumentih Ljubljana 2000 naj bo časovno opredeljena izgradnja odseka avtoceste med Šentvidom in Kosezami (skozi Šentvidski hrib), in sicer skladno z izgradnjo predora skozi Karavanke.

4. Izvršni svet predlaga skupščini občine Ljubljana-Siška, naj od republiškega komiteja za urejanje prostora in varstvo okolja ter od investitorja avtoceste zahteva zagotovilo, da bodo pred odprtjem avtoceste za promet odpravljene vse poškodbe na lokalnih cestah, ki so bile prekomerno obremenjene v času gradnje avtoceste. Seznam teh cest bo posredoval izvršni svet skupščine občine republiškemu komiteju za urejanje prostora in varstvo okolja, investitorju Združenim cestnim podjetjem in izvajalcema Gradisu in SCT do 1. julija 1984.

Izvršni svet

Na podlagi 181., 189., 214., 216. in 217. člena statuta občine Ljubljana-Siška (Uradni list SRS, št. 2/78, 31/81, 8/82) ter 2., 3. in 23. člena odloka o ustanovitvi, sestavi, nalogah in načinu dela delovnih teles skupščine občine Ljubljana-Siška (Uradni list SRS, št. 13/82) je skupščina občine Ljubljana-Siška na seji zboru združenega dela dne, na seji zboru krajevnih skupnosti dne in na seji družbenopolitičnega zbora dne sprejela

SKLEP o razrešitvi in imenovanju članov stalnih delovnih teles skupščine občine Ljubljana-Siška

I.

a) V odboru za finance in proračun skupščine občine Ljubljana-Siška se razrešijo:

1. Nada Dešar, rojena 1947, ekonomski tehnik, stanujoča Vesca 15 (zaradi neudeležbe na sejah)
2. Darinka Borončanin, rojena 1946, ekonomist, stanujoča v Ljubljani, Plešičeva 21 (na lastno željo)
3. Irena Potnik, rojena 1952, ekonomski tehnik, stanujoča v Ljubljani, Bratovševa ploščad 20 (zaradi neudeležbe na sejah)
4. Alenka Jesenšek, rojena 1954, devizni referent, stanujoča v Ljubljani, Martina Krpana 69 (zaradi neudeležbe na sejah)

b) V odbor za finance in proračun skupščine občine Ljubljana-Siška se imenujejo:

1. Viktor Koman, rojen 1920, upokojenec, član delegacije KS Dolomitski odred za delegiranje delegatov v skupščini DPS, stanujoč v Ljubljani, Celovška 269
2. Božo Poznanovič, rojen 1955, obratni električar, član delegacije ŽG Mostovna za delegiranje delegatov v skupščini DPS, stanujoč v Ljubljani, Kvedrova S-5
3. Jakob Pungaršek, rojen 1942, dipl. ing. gradb., član delegacije KS Bratov Babnik za delegiranje delegatov v skupščini DPS, stanujoč v Ljubljani, Kamnogiška 37
4. Stanko Pavčič, rojen 1938, ing. organizacije dela, član delegacije Iskra Elektrozveze, TOZD Komerciala in inženiring za delegiranje delegatov v skupščini DPS, stanujoč v Ljubljani, Kogojeva 10

II.

a) V odboru za urbanizem, komunalno in stanovanjsko gospodarstvo skupščine občine Ljubljana-Siška se razrešijo:

1. Marjeta Gaber, rojena 31. 5. 1954, dipl. ing. kemije, stanujoča v Ljubljani, Draga 2 (zaradi neudeležbe na sejah)
2. Alojz Tehovnik, rojen 1951, kmetovalec, stanujoč Tehovec 1 (zaradi neudeležbe na sejah)
3. Nikola Jug, rojen 1940, gradbeni projektant, stanujoč v Ljubljani, Šarhova 32 (zaradi prenehanja mandata člana delegacije)

b) V odbor za urbanizem, komunalno in stanovanjsko gospodarstvo skupščine občine Ljubljana-Siška se imenujejo:

1. Zlatko Klobučar, rojen 1. 8. 1951, voznik viličarja, član delegacije Color, TOZD Premazi za delegiranje delegatov v skupščini DPS, stanujoč v Kranju, C. Jaka Platisa 5
2. Branka Tatalovič, rojena 1952, višji upravni delavec, članica delegacije Avtomontaža DSSS, za delegiranje delegatov v skupščini DPS, stanujoča v Ljubljani, Bijedičeva 8
3. Ema Belec, rojena 1959, ekonomski tehnik, članica delegacije KS Trnovec-Topol za delegiranje delegatov v skupščini DPS, stanujoča Brezovica 7

III.

a) V odboru za družbenopolitični sistem skupščine občine Ljubljana-Siška se razrešijo:

1. Jože Dimnik, rojen 1928, sred. pol. šola, stanujoč v Ljubljani, Ulica bratov Učakar 108 (zaradi preobremenjenosti)