

PREDLOG

Na podlagi 78. člena Statuta občine Ljubljana Vič-Rudnik (Ur. l. SRS št. 13/86) je skupščina občine Ljubljana Vič-Rudnik na seji zбора združenega dela, zбора krajevnih skupnosti in družbeno-političnega zбора dne. sprejela

SKLEP

o imenovanju delegata skupščine občine Ljubljana Vič-Rudnik v svet Doma srednjih šol.

1.

Za delegata skupščine občine Ljubljana Vič-Rudnik v svet Doma srednjih šol se imenuje Igor KRČ, roj. 1959, dipl. inž. elektrotehnike, zaposlen v RTV Ljubljana TOZD Radio, stanuje v Ljubljani, Gorkičeva 16.

2.

Ta sklep velja takoj.

PREDSEDNIK SKUPŠČINE OBČINE
LJUBLJANA VIČ-RUDNIK
PETER VRHUNC

Številka: 022-30/88

Datum:

OBRAZLOŽITEV:

Dosedanjemu delegatu je v svetu Doma potekel mandat, zato je Komisija za volitve in imenovanja ter kadrovske zadeve oblikovala predlog, da se za delegata skupščine občine Ljubljana Vič-Rudnik v svetu Doma srednjih šol imenuje Igor KRČ.

ODGOVORI NA VPRAŠANJA DELEGATOV

Delegacija KS Barje je na skupnem zasedanju dne 28. 9. 1988 postavila delegatsko vprašanje:

1. Največji problem, ki se bo vlekel zelo dolgo, če ga ne bomo zdaj razrešili, je odvodnjavanje severno in južno od križanja. Gre za potok Prošco in lokalno kanalizacijo za odvod meteornih in drugih voda.

2. Drugi problem je protihrupna zaščita. Po lokacijski odločbi je bila predvidena v dolžini cca 1 km, zdaj jo delajo pa samo cca 100 m, kar smatramo, da je premalo.

3. Nove dovozne poti do vseh objektov, ki morajo biti kvalitetno izvedene in na daljših relacijah toliko široke, da je možno srečanje dveh osebnih avtomobilov.

Delegacija prosi, prizadeti krajanji pa zahtevajo, da se organi skupščine angažirajo, da se problemi rešijo pred izdajo uporabnega dovoljenja.

ODGOVORI:

Probleme pri gradnji nadvoza lžanske ceste nad AC je spremljala in sproti reševala komisija, ki jo je imenoval izvršni svet občine in v kateri so bili predstavniki KS Barje, investitorja in izvajalca ter komiteja za urejanje prostora in varstvo okolja. Komisija je uspešno posredovala pri sklepanju sporazumov o odškodnini zaradi prizadetosti objektov ob nadvozu lžanske ceste nad AC, hkrati pa je zahtevala tudi reševanje zadev, navedenih v delegatskem vprašanju.

V reševanje se je aktivno vključeval tudi izvršni svet, na zadnjem sestanku podpredsednika IS z investitorji, izvajalci ter predstavniki KS Barje (14. 12. 1988) je bilo o navedenih in še nekaterih drugih problemih ugotovljeno oziroma dogovorjeno naslednje:

1. Problem odvodnjavanja

– za severni del VO-KA (projektant ing. Vranjek) že izdeluje projekt, tako za meteorne kot za fekalne vode,

– za južni del (ta dosedaj ni bil v programu) bo dodatno naročena študija pri istem projektantu, predvsem kot preveritev ideje o izgradnji skupinske vodotesne greznice.

2. Protihrupna zaščita

– meritve so že naročene, izvajalec bo Zavod za zaščito okolja Maribor (odgovorni vodja tov. Vidovič), opravljali jih bodo februarja in marca 1989,

– na podlagi teh meritev bodo takoj (še spomladi) ukrepali na podlagi normativov, ki so zakonsko določeni (Uradni list SFRJ, št. 29 z dne 27. 11. 1980).

3. Dovožne poti

– širina dovožnih poti bo 4 m,

– asfaltirali bodo do take oddaljenosti, da ne bo več makadamskega cestišča, kot ga je bilo pred gradnjo nadvoza,

– asfaltiranje bodo zaključili pred 1. majem 1989, če bo le dopuščalo vreme.

4. Odbojna ograja ob lščici:

– odbojne ograje ne bodo montirali ob celotni trasi, ker na to ne pristane vodna skupnost, postavili jo bodo le na najbolj izpostavljenem delu, na zavoju poti oziroma na spojitvi poti z lžansko cesto.

5. Prestavitev spomenika in omarice javne razsvetljave:

– za prestavitev spomenika Karolinski zemlji na primernejše mesto mora KS Barje pridobiti soglasje Zavoda za spomeniško varstvo, medtem, ko bo mnenje inšpektorata o prometni varnosti preskrbel investitor, hkrati z določitvijo nove lokacije omarice za javno razsvetljavo.

6. Ureditve okolice nadvoza:

– zadeva je urejena, opustili bodo predvideno zelenico tik pod nadvozom in s tem manj prizadeli vrtove.

7. Lahova pot:

Nobena od variant, ki jih je navedla KS Barje kot spreminjalne predloge, žal ni sprejemljiva. Lokacijskega postopka za nobeno od predlaganih variant ne bi bilo moč speljati.

8. Zagotavljanje varnosti na odseku Jurčkova–križišče KS Barje:

Ker ne gre za problem, ki bi ga povzročila gradnja nadvoza, so prisotni le sugerirali KS Barje ter občinskemu komiteju za ureja-

nje prostora in varstvo okolja, da ukrepajo v skladu z zaključki komisije za spremljanje gradnje nadvoza lžanske ceste nad AC z dne 14. 11. 1988.

ODGOVOR PRIPRAVIL:
Bojan Burnik,
podpredsednik IS

Konferenca delegacij št. 9 je dne 26/9-1988 postavila naslednje vprašanje:

V prvi polovici leta 1988 se je po Cesti v Gorice polagala kanalizacija. Pred tem posegom je bila cesta asfaltirana, sedaj pa je v obupnem stanju, makadam z luknjo pri luknji, ki pa se zaradi prometa težkih vozil še večajo. Zanima nas, kdo je odgovoren za ureditev cestišča ter kdaj bo le-tore urejeno.

Odgovor:

Izgradnja Ceste v Gorice je predvidena v programu Sklada stavbnih zemljišč za leto 1988 skupaj z dokončanjem ostalih individualnih komunalnih naprav. Individualne komunalne naprave kanalizacija za odvoz meteorne in odpadne kanalizacije, plinovod in vodovod so se gradili že v letu 1987 in nadaljevali v letu 1988 ter dokončali v prvem polletju. Temu primerno so se izvajala tudi nekatera zemeljska dela na cesti. Glede na to, da je predvidena tudi rekonstrukcija ceste nismo po izgradnji individualnih komunalnih naprav cesto usposobili v prvotno stanje in res uporabniki vozijo po ne najbolj primernih voziščih. Vzporedno z gradnjo individualnih komunalnih naprav smo pripravljali tudi vso tehnično dokumentacijo in upravno-pravna dovoljenja ter finančno dokumentacijo za rekonstrukcijo cest. Tako je Sklad stavbnih zemljišč že v mesecu maju sprejel investicijski program. Za pridobitev gradbenega dovoljenja je potreben dokaz o zagotovljenih finančnih sredstvih. Sklad stavbnih zemljišč mesta Ljubljane se v letošnjem letu vseskozi ubada z velikimi problemi nelikvidnosti oz. pomanjkanju finančnih sredstev. Glede na razpoložljiva finančna sredstva skušamo naloge izvajati po prioriteti. Tako smo šele v začetku novembra uspeli zagotoviti finančna sredstva za rekonstrukcijo Ceste v Gorice, čeprav smo gradbeno dovoljenje pridobili v mesecu oktobru in sklenili pogodbo o izva-
janju.

Naj omenimo še to, da rekonstrukcijo te ceste ne financirajo investitorji s prispevkom k stroškom za urejanje zemljišč ob tej cesti ampak Sklad stavbnih zemljišč iz ostalih virov. Med drugimi je obvezen sorazmerni del stroškov k urejanju stavbnega zemljišča v zazidalnem otoku VP-6/1 Plutal podotok P-1 in P-2 poravnati tudi DO »Plutal«. Realizacija te obveze nam še ni uspela tako, da je tudi to vzrok za pomanjkanje finančnih sredstev in s tem v zvezi s počasnejšo realizacijo programa sklada za leto 1988.

Z deli na rekonstrukciji Ceste v Gorice in ureditvi obstoječe Ceste v Gorice smo nadaljevali 21/11-1988.

Odgovor pripravil
Zavod za izgradnjo Ljubljane
TOZD Urejanja stavbnega zemljišča Enota Vič

Na skupnem zasedanju Skupščine Ljubljana Vič Rudnik z dne 28/9-1988 je **delegacija KS Zeleni log** postavila naslednje vprašanje:

»Z ozirom na to, da se končujejo dela na južni obvoznici zanima krajan, kdaj se bo pričelo z urejanjem zelenega pasu in nasadi dreves med naseljem VS 2/12 do južne obvoznice.

Krajan zanima, kakšen bo priključek Ceste dveh cesarjev na Kardeljevo cesto.»

ODGOVOR:

1. Ureditev zelenega pasu med avtocesto in naseljem VS 2/12 bo izvedena skladno z projektom hortikulture zaščite, ki med ostalim predvideva tudi zasaditev z drevesi. Dela so že delno izvršena, končana bodo do spomladi 1989.

2. Priključek Ceste dveh cesarjev na Kardeljedvo cesto: Priključek je izveden skladno z veljavno in potrjeno tehnično dokumentacijo. Prilagamo fotokopije situacije.

3. Protihrupna ograja:

Na vseh konfliktnih mestih trase glede emisije hrupa zaradi motornega prometa se bodo opravile meritve. Na osnovi le teh se bo v primerih, kjer bodo nivoji hrupa prekoračeni z ozirom na veljavne predpise, izvedla ustrezna zaščita in to za legalno zgrajene stanovanjske objekte oz. legalizirane stanovanjske aglomeracije (po zapisniku komisije za tehnični pregled Južne obvozne AC z dne 25. 10. 1988 – zapisnik je priložen).

Meritve hrupa se bodo izvedle v marcu 1989.

ODGOVOR PRIPRAVIL
DO CESTNI INŽENIRING
Titova 64, Ljubljana

Delegacija KS Rob, je na seji zbora krajevnih skupnosti dne 28. 9. 1988 postavila delegatsko vprašanje:

Iz področja robarske krajevne skupnosti se zajema voda iz izvira Uzmanjščice za potrebe Velikih Lašč in okolice, iz izvira Zviršče se zajema voda za področje Dobropolje, Raščice in Poni-
kev, v nadaljnji fazi tudi za KS Turjak.

Krajani KS Rob se strinjajo z načrtovano gradnjo vodovoda za področje Turjaka in deloma tudi za potrebe Velikega Osolnika, Laza in Srnjaka vendar zahtevajo jamstvo, da bo zagotovljena voda tudi za vasi Krvava peč, Sekirišče, Purkače, Cente in Osredek, cca 300 kmetij in 60 vikendov. Imenovane vasi nimajo vsaj po naših ocenah nobene možnosti za zajetje vode izven obstoječega vodovoda, ki napaja Lašče in Dobropolje.

Prebivalci vasi Rob zahtevajo priključitev na Dobropoljski vodovod zato, da bi se razbremenili prevelikega pritiska oziroma gradnje dodatnega rezervoarja. Prebivalci prej navedenih vasi in KS so se dogovorili s predstavniki Hidroinženiringa, s tov. Čeponom, predstavniki KSLO in predstavniki občine, s tov. Krmavnerjem in tov. Breitenbergerjem, da bo KSLO v letu 1989 financirala raziskavo, ki naj bi pokazala od kod je možno najceneje zagotoviti vodo za Krvavo peč, Sekirišče, Purkače, Cente in Osredek.

ODGOVOR:

Zavod za prostorsko, komunalno in stanovanjsko urejanje Grosplje kot nosilec naloge ureditve regionalnega vodovodnega sistema Rob-Dobropolje (Turjak), je skupno s Hidroinženiringom Ljubljana predstavil idejno rešitev vodooskrbe za območje Roba-Velikih Lašč ter Turjaka.

Idejna rešitev je bila predstavljena in obravnavana v krajevni skupnosti Rob v mesecu novembru, ki so bili predstavniki KS Rob, Turjak in Velikih Lašč seznanjeni s podrobnostmi.

Idejna rešitev predlaga oskrbo naselij: Rob, Podhodnji hrib, Dolščaki, da se že v prvi fazi priključijo na regionalni vodovod Rob-Dobropolje, dočim naj bi se ostala naselja priključila v II. fazi, za kar je potrebno izdelati dodatne analize.

Za višje ležeče predele v KS Rob (Krvava peč, Sekirišče, Purkače, Cente in Osredek) bo ponovno izdelan tehnični preizkus, katerega bo pripravil Hidroinženiring Ljubljana, do 15. januarja 1989.

Na osnovi tako pridobljenih podatkov o nadaljnjih možnostih vodooskrbe tega področja se bo ponovno obravnavalo 19. januarja 1989 z vsemi prizadetimi krajevnimi skupnostmi v KS Velike Lašče-

Stališča, spejeta na tem razgovoru, bodo vodilo za nadaljnje ukrepanje v smislu pridobivanja tako tolmačene dokumentacije kakor tudi pridobivanje finančnih sredstev.

ODGOVOR PRIPRAVIL
Marjan KRMAVNER

Delegacija za zbor KS Krim je na skupnem zasedanju 28. septembra 1988 postavila naslednje delegatsko vprašanje:

1. Kaj je z rekonstrukcijo Dolenjske ceste, še zlasti z semaforizacijo križišča Orlova-Dolenjska cesta?

Glede na to, da se leto izteka in je objekt kot tak že nekaj let v planih in ga v delegatskem gradivu št. 23 – za skupščino mesta Ljubljane (informacija Skupnosti za ceste ne omenja).

Izjava predstavnika v javnih občilih in v mesecu septembru je vzpodbudila tudi nas, ker je izjava, da so sredstva v večjem obsegu zagotovljena in je potrebno v treh mesecih, ko so še

možna gradbena dela in s tem koristno porabili finančna sredstva, glede na uničujočo inflacijo. S temi finančnimi sredstvi imajo prednost objekti, ki so izpadli v preteklih letih in je prioriteta širše družbenopolitične skupnosti kot občine Ljubljana Vič-Rudnik. Predsednik IS Lj. Vič-Rudnik je na več razgovorih zagotavljal, da ima Dolenjska cesta s semaforizacijo prednost pred tovrstnimi deli in da bo v letu 1988 dokončen pristop k izvedbi tega.

Delegacija KS Galjevica za zbor KS je postavila enako vprašanje z dodatkom, kaj je z rekonstrukcijo Orlove ceste, in sicer: »Isto velja za rekonstrukcijo Orlove ceste (cca 300 m), ki je zaradi izgradnje južne obvoznice in voženj težkih kamionov z elektrofilterskim pepelom močno poškodovano tako, da je uničen asfalt in kanalizacija. Jaški kanalizacije so že več cm iznad nivoja asfalta.«

ODGOVOR:

Za rekonstrukcijo Dolenjske ceste na celotnem potezu je v izdelavi lokacijski načrt, in sicer na potezu od Karlovškega mostu do telefonskega kabla na Rudniku.

Lokacijski načrt bo prinesel vse potrebne rešitve, ki so predvidene na celotni trasi.

Za križišče Orlove ceste z Dolenjsko cesto je že izdelana lokacijska dokumentacija in je v prvi fazi pridobivanja potrebnih soglasij. Na tem križišču je namreč potrebno razrešiti že nekatera premoženjsko pravna vprašanja, ki so sicer v teku, vendar je od njenih razrešitev odvisna tudi časovna izvedba rekonstrukcije.

O sami rekonstrukciji Orlove ceste se bo odločalo, kakor tudi o času izvedbe, na posebnem razgovoru v mesecu januarju 1989, in sicer med predstavniki SCL, KSLO ter krajevne skupnosti.

Odgovor pripravil

na podlagi zbranega gradiva:
M. Krmavner

Na seji zborov skupščine občine Ljubljana Vič-Rudnik dne 26. 10. 1988 je **konferenca delegacij št. 36**, Kmetijska zadruga Ljubljana – TZO Vič postavila naslednje delegatsko vprašanje:

»Konferenca delegacij št. 36 Kmetijska zadruga Ljubljana – TZO Vič ugotavlja, da še vedno ni izvršen zemljiškknjižni prenos zemljišč, ki so bila odkupljena ali zamenjana za izgradnjo avtoceste Ljubljana–Vrhnika in obvoznic. Zato zahtevamo, da pristojna institucija takoj pristopi k ureditvi zemljiškknjižnega prenosa.«

ODGOVOR:

Skupnost za ceste Slovenije je kot investitor gradenj novih cest na območju SR Slovenije pristojna za reševanje odškodninskih in zemljiškknjižnih zadev za zemljišča prizadeta pri gradnji novih cest. Ker gre pri novogradnjah cest, zlasti avtomobilskih cest, pretežno na daljše cestne poteze, je s tem prizadetih veliko število zemljiških parcel, ki so pravno urejene, pa tudi neurejene. Reševanje odškodninskih in zemljiškknjižnih zadev predstavlja zato za investitorja veliko večkrat strokovno zapletenega dela, ki ga v nobenem primeru ni možno opraviti do zaključka gradnje cest. Pred pričetkom gradnje se praviloma izvrši posnetek dejanskega zemljiškknjižnega stanja v potezu projektirane trase ceste ter se za odvzeta zemljišča izplačajo odškodnine za zemljišča v približni površini, kot je to razvidno iz obstoječe dokumentacije. Po končani gradnji se z geodetskimi elaboratom ugotovi dejansko in dokončno stanje za cesto odvzetih zemljišč ter se z aneksi bi že sklenjenim pogodbam zaključni odškodninski postopek. Pri tem postopku nastajajo praviloma sporni primeri, ki po več let zadržujejo rešitev odškodninskih postopkov na celotni trasi novozgrajene ceste. Šele, ko so odškodninski postopki za celotno traso ceste končani, lahko Skupnost za ceste Slovenije kot investitor pristopi k realizaciji zemljiškknjižnega postopka. To pa zato, ker zemljiška knjiga zahteva, da se zemljiškknjižni postopki rešujejo za celotne K. O. na tem območju in ne posamično za posamezne lastnike oz. zemljiškknjižne vložke. Zgoraj opisano velja tudi za konkretno AC Ljubljana–Vrhnika in obvoznico. Na tem potezu opravlja Skupnost za ceste Slovenije preostale odškodninske zadeve vseskozi, sistematično pa zlasti od leta 1985 naprej. Vendar je zaradi precej kompliciranih zaostalih zadev pa tudi zaradi reorganizacije cestnega gospodarstva in k temu vezanega

zmanjševanja kadrov s tega področja ni uspelo v taki meri zaključiti odškodninskih zadev, ki bi omogočili zemljiškknjižni prenos vseh za to cesto odkupljenih zemljišč. Dodajamo še, da je ostalo le manjše število nerešenih odškodninskih primerov. Te bomo vsekakor zaključili v letu 1990 in takoj za tem vložili predloge za zemljiškknjižni prenos vseh zemljišč na potezu celotne trase AC Ljubljana–Vrhnika in Ljubljanskih obvoznic.

SKUPNOST ZA CESTE SLOVENIJE

Direktor:

Andrej Levičnik, dipl. oec.

Delegacija KS Krim je na zasedanju skupščine občine Ljubljana Vič-Rudnik – dne 21/11–1988 postavila vprašanje:

»Z odgovorom v Delegatski prilogi št. 7 z dne 7/11-1988 nismo v celoti zadovoljni.

Trditve, da se opravljajo le tista dela, katera preprečujejo nastanek velike družbene škode in pomenijo zavarovanje ljudi in premoženja, za kar je izdelana odločba Republiškega komiteja za varstvo okolja in urejanje prostora.

In da na spornem gradbišču poteka tudi trasa fekalnega kanala za celotno cono industrije VP 1/2 za kar je izdano posebno lokacijsko dovoljenje.

Dela opravlja izvajalec Gradis.

V kolikor bi se opravljala samo navedena dela, ki so predmet izdanih odločb, ne bi oporekali odgovoru na delegatsko vprašanje.

V tem obdobju pa se je montiralo več črpalk za prečrpavanje tekočin, kar daje misliti, da se DO Polikem ne misli umakniti iz te industrijske cone.

Med občani in delovnimi ljudmi pa nastaja nemir ob tako dolgo trajajoči dokončni odločitvi Republiškega komiteja za varstvo okolja in urejanje prostora – gradnja naprej ali dokončna ustavitve.

Stališča občanov tega območja so znana. Nikakršne gradnje tovrstnega skladišča.«

ODGOVOR:

Izvršni svet Skupščine SR Slovenije je v zvezi s pobudo skupine delegatov glee ustavitve gradnje centralnega skladišča DO Polikem trgovina, TOZD Chemo pripravil naslednje

STALIŠČE

Skupina delegatov zbora občin Skupščine SR Slovenije s sedežem v občini Ljubljana Vič-Rudnik, je na predlog KS Peruzzi, Krim, Galjevica, Barje in Lavrica naslovlila Izvršnemu svetu Skupščine SR Slovenije delegatsko pobudo, v kateri predlagajo Izvršnemu svetu Skupščine SR Slovenije, da odloči o ustavitvi gradnje centralnega skladišča DO Polikem trgovina, TOZD Chemo.

I.

V zvezi z dosedanjimi postopki za gradnjo skladišča PTD Centra Kemije (Polikem) ugotavljamo naslednja dejstva:

PTD Center Kemije Ljubljana (Polikem) se je leta 1978 odločil za nov koncept izgradnje skladiščnih objektov v Ljubljani. Odločitev je bila osnovana na predpostavki, da je potrebno namesto osmih skladiščnih kompleksov v Ljubljani, ki so neurejeni in neprimerini, zgraditi enega samega na lokaciji, ki bo ustrezno infrastrukturno opremljena, brezhibno izvedena in pod stalno kontrolo.

Izhodišče v nadaljevanju omenjenih aktivnosti je bila študija »Idejna zasnova izgradnje centralnih skladišč in ostalih objektov Polikem v sklopu ICR« (industrijska cona Rudnik), sprejeta na IS Skupščine občine Ljubljana Vič-Rudnik in na IS Skupščine občine Ljubljana Center. V letu 1980 je bil izdelan in sprejet tudi zazidalni načrt (ZN) za ICR, ki med drugim opredeljuje dejavnosti in podrobneje določa rabo prostora v tej coni. Po ZN je za PTD Center Kemija namenjeno 15 ha zemljišč, ki si jih je DO Polikem tudi pridobil v letu 1980. Omenjeni ZN je še vedno veljaven.

Leta 1982 je skupina za oceno posegov v okolje pri Inštitutu Jožef Stefan (SEPO) izdelala smernice glede varstva okolja ob izgradnji PTD Centra Kemija. Te smernice so bile izhodišče za nadaljnje načrtovanje centralnega skladišča DO Polikem.

Na osnovi ZN je leta 1983 ZIL, TOZD LUZ izdelal lokacijsko dokumentacijo (LD). Ta še detajlneje določa zasnovo bodoče izgradnje PTD Centra Kemija. K LD so bila pridobljena soglasja pristojnih organov in organizacij. Občinski komite za urejanje prostora in varstvo okolja občine Ljubljana Vič-Rudnik je izdal lokacijsko dovoljenje pod št. 351-1403/83 z dne 15. 2. 1984 za gradnjo objektov I. faze. Isti občinski komite je leta 1986 in leta 1987 izdal še dve lokacijski dovoljenji za II. fazo in za spremembo lokacijskega dovoljenja za I. fazo gradnje. Vsa lokacijska dovoljenja so postala pravnomočna, pridobljena so bila tudi gradbena dovoljenja. Na podlagi izdanih in pravnomočnih gradbenih dovoljenj je DO Polikem maja 1987 pričel skladišča graditi.

Dne 17. 5. 1988 je RKVOUP z odločbo št. 350/1-132/88, na pobudo prizadetih krajanov oziroma KS, po nadzorstveni pravici odpravil vsa izdana lokacijska dovoljenja zaradi stvarne občinske nepristojnosti. Zoper to odločbo se je DO Polikem pritožil na Vrhovno sodišče SR Slovenije, ki pa o zadevi še ni odločilo. Po izdaji citirane odločbe pa je RKVOUP s posebno odločbo dovolil investitorju, da v skladu z 214. členom zakona o splošnem upravnem postopku izvede nujna dela in ukrepe za zavarovanje že zgrajenih ali deloma zgrajenih in frakturnih objektov in s tem odvrne nevarnost za življenje in zdravje ljudi ter zavaruje premoženje.

II.

RKVOUP je pričel v drugi polovici letošnjega leta voditi nov postopek za pridobitev lokacijskega dovoljenja za skladišče DO. Polikem v skladu z zakonom o urejanju naselij in drugih posegov v prostor oziroma odluka o določitvi objektov in naprav ter drugih posegov v prostor, za katere daje lokacijsko dovoljenje za urejanje prostora pristojni republiški upravni organ. S tem v zvezi je ugotovil naslednje:

– da je ZN industrijsko cono Rudnik, ki ga je sprejela SO Ljubljana Vič-Rudnik leta 1980 sicer zakonita podlaga za vodenje lokacijskega postopka, vendar pa ne določa količine nevnetljivih in vnetljivih tekočin ter strupenih snovi, ki naj bi se skladiščile v tem delu industrijske cone, temveč le potrebne površine za njihovo skladiščenje;

– da je kot strokovno podlago za pridobitev lokacijskega dovoljenja treba dopolniti lokacijsko dokumentacijo v skladu z rezultati dodatnih strokovnih proučevanj, zlasti z vidika ekoloških vplivov nameravane investicije (ugotovitve komisije, ki jo je ustanovil IS mesta Ljubljane, študija požarnega inženiringa Radovljica, dodatne ugotovitve SEPO). V njej morajo biti nedvoumno predlagane vrste in količine ter razporeditev vnetljivih snovi ter drugi ukrepi, ki jih določajo predpisi v zvezi z obratovanjem in varnostjo skladišča in širšega območja. Na predloge takih rešitev je treba v lokacijskem postopku pridobiti poprejšnje soglasje Republiškega sanitarnega inšpektorata, ki doslej ni bilo pridobljeno, po potrebi pa tudi druga soglasja, odvisno od novih rešitev v dopolnjeni lokacijski dokumentaciji, ki je v izdelavi.

III.

RKVOUP bo v skladu z zakonom odločil o primernosti lokacije, predvsem z vidika varnosti obratovanja in ogroženosti ožjega in širšega območja, ko bodo opravljene vse opisane naloge in poznane vse rešitve v zvezi z odprtimi vprašanji izgradnje skladišč DO Polikem.

V delegatski pobudi je tudi navedeno, da po informacijah prizadetih krajevnih skupnosti DO Polikem »vztrajno nadaljuje z investicijo«. Podobno informacijo je dobil tudi Republiški urbanistični inšpektorat, vendar je ugotovil, da je DO Polikem na gradbišču v IRC izvedel le tista dela in ukrepe, ki so nujna za zavarovanje že zgrajenih ali deloma zgrajenih objektov skladišč in z njimi ni presešel z omenjeno odločbo dovoljenih del. Omeniti pa velja, da v območju gradbišča DO Polikem poteka tudi trasa fekalnega kanala za celotno industrijsko cono na rudniku. Za ta dela so bila izdana potrebna dovoljenja investitorju ZIL – TOZD Urejanje stavbnih zemljišč Vič-Rudnik. Tega objekta ne gradi investitor DO Polikem. Prav v tem času je izvajalec gradbenih del Gradis na tem objektu intenzivno opravljal zemeljska in druga dela, kar je lahko ustvarilo vtis, da DO Polikem še naprej gradi, ne da bi upošteval omenjeno odločbo.

Konferenca delegacij št. 36 je na zasedanju Skupščine dne 25. 11. 1987 postavila naslednje delegatsko vprašanje:

»Ob stari Tržaški cesti skozi Brezovico je makadamski pas cestišča namenjen za potrebe kmetovalcev, dejansko pa kmetje ne morejo nemoteno uporabljati ta del cestišča, ker je spremenjeno v parkirni prostor lastnikov in uporabnikov lokalov ob tej cesti, predvsem v času sezone, ko je uporaba traktorjev in ostale kmetijske mehanizacije nujna se morajo kmetje umikati parkiranim vozilom, s tem pa ne ogrožajo le lastne varnosti, temveč tudi druge udeležence v prometu.

VPRAŠANJE: Ali imajo lastniki lokalov dovoljenje za parkiranje na tem delu cestišča?

PREDLOG: Zagotoviti je potrebno nemoteno uporabo dela cestišča za potrebe kmetovalcev.

ODGOVOR

Republiški komite za promet in zveze je delegatsko vprašanje konference delegacij št. 36 za Skupščino občine Ljubljana Vič-Rudnik prejel v obravnavo marca 1988. V njem konferenca delegacij ugotavlja, da je ob Tržaški cesti skozi Brezovico makadamski pas cestišča namenjen potrebam kmetov, ki pa ga zaradi parkiranih vozil pri lokalih ob njem ne morejo nemoteno uporabljati. Zato je postavila vprašanje, ali imajo lastniki lokalov dovoljenje za parkiranje na tem delu cestišča, ter zahtevo, da je treba zagotoviti njegovo nemoteno uporabo za potrebe kmetov.

K tako postavljenemu delegatskemu vprašanju oziroma zahtevi moramo najprej pojasniti, da smo nedolgo pred njenim prejetjem obravnavali več pobud in predlogov za izboljšanje prometnovarnostnih razmer na delu magistralne ceste št. 10 med Vičem in Vrhniko (v nadaljevanju: Tržaška cesta). Tako smo v začetku decembra 1987 prejeli dopis Komiteja za družbenoekonomski razvoj in družbeno planiranje občine Vrhnika, v katerem je ta opozoril na problematičnost dvosmernega odvijanja prometa določenih vrst vozil (traktorjev, koles z motorjem idr.) po makadamskem pasu vzdolž Tržaške ceste. Hkrati je na podlagi ocene, da modernizacija posameznih odsekov makadamskega pasu samo še slabša varnost odvijanja dvosmernega prometa na obeh vzporednih »voziščih«, predlagal strokovno ustrežnejše reševanje tega problema. Od istega organa in v istem mesecu smo nato prejeli v mnenje še strokovne osnove za izdelavo lokacijskega načrta ureditve Tržaške ceste na območju Vrhnike.

K tem pobudam in predlogom so bila v sodelovanju z upravljalcem ceste in Republiškim prometnim inšpektoratom sprejeta sledeča stališča:

– odvijanje dvosmernega prometa po makadamskem pasu povzroča vrsto konfliktnih situacij s prometom po magistralni cesti: zaradi ožine makadamskega pasu (2,5m–4,0 m) prehajajo ob srečanju vozila na nasprotnosmerni prometni pas magistralne ceste; ob uporabi luči v nočnem času ter v pogostih primerih zmanjšane vidljivosti zaradi megle vozila na makadamskem pasu dezorientirajo voznike, ki vozijo po vozišču magistralne ceste, idp.;

– za razrešitev navedenih problemov bi bila prometno najprimernejša dograditev magistralne ceste v cesto s štirimi prometnimi pasovi, od katerih bi bila zunanja namenjena prometu počasnih vozil;

– pri opredeljevanju možnih rešitev je treba obravnavati Tržaško cesto kot celoto, saj bi se v nasprotnem primeru, zaradi neenotnosti prometne ureditve, varnostne razmere lahko še poslabšale;

– v sedanjih pogojih je moč doseči večjo varnost v prometu le tako, da se promet vseh vozil opravlja po desni strani vozišča Tržaške ceste v smeri vožnje, kar je tudi edino v skladu s predpisi, ki urejajo ceste in varnost cestnega prometa. Takšno stališče je potrdila tudi Postaja milice Ljubljana Vič-Rudnik, ki nadzoruje varnost cestnega prometa po Tržaški cesti.

Obrazložitev delegatskega vprašanja in postavljena zahteva konference delegacij sta v popolnem nasprotju s predhodno navedenim stališčem o pravilnem odvijanju prometa po Tržaški cesti. Izhajajoč iz tega dejstva je strokovna služba komiteja zaključila, da je pred odgovorom na postavljeno zahtevo in na vprašanje o dopuščenosti parkiranja vozil pri lokalih ob maka-

damskem pasu potrebno najprej nedvoumno označiti vozišče (in ne cestišča, kot se to navaja v obrazložitvi delegatskega vprašanja) Tržaške ceste. S tem bi bile odpravljene različne razlage uporabnikov Tržaške ceste o njeni namembnosti.

Naloga označitve vozišča Tržaške ceste z robno rumeno črto je bila že v planu vzdrževanja magistralnih cest za leto 1987, vendar pa zaradi pomanjkanja sredstev ni bila revalorizirana. Do njene izvedbe je prišlo šele koncem leta 1988, in sicer na podlagi posebnih programov vzdrževalnih del za izboljšanje varnosti cestnega prometa, ki jih je Skupnost za ceste Slovenije sprejela po povečanju sredstev za ceste v ceni bencina in plinskega olja avgusta 1988. Zaključitev te naloge je bila, kot že rečeno, edini razlog za odlašanje z odgovorom na postavljeno delegatsko vprašanje.

Po ustrezni označitvi vozišča Tržaške ceste je 20. decembra 1988 ta komite organiziral sestanek s predstavniki organov in organizacij v cestnem gospodarstvu ter predstavniki obeh občin, po katerih poteka Tržaška cesta, z namenom, da se opredeli potrebne ukrepe za vzpostavitev pravičnega poteka prometa po tej cesti in za izboljšanje njegove varnosti.

V razpravi je bilo ponovno ugotovljeno in poudarjeno:

- da makadamski pas ob Tržaški cesti ne izpolnjuje predpisanih pogojev za odvijanje dvosmernega prometa po njem. Ni dovolj širok, niti ne fizično ločen od vozišča Tržaške ceste;
- da varnost prometa po Tržaški cesti ni toliko kritična po številu prometnih nezgod kot je po njihovih posledicah;
- da je zakonsko edino pravilna ureditev prometa vozil po desni strani vozišča Tržaške ceste v smeri vožnje
- da zaradi prostorskih omejitev ni možna dograditev Tržaške ceste v cesto s štirimi prometnimi pasovi, moč pa je z njeno dograditvijo razširiti sedanja prometna pasova;
- da upravljalec ceste ni izdal soglasij k postavitvi lokalov ob makadamskem pasu na Brezovici, niti ni prejel vlog za njihovo izdajo;
- da se sredstva za obnovo Tržaške ceste, ki jih Skupnost za ceste Slovenije načrtuje za leto 1989 in naslednja leta, umerijo v fazno dograditev Tržaške ceste z dvema širšima prometnima pasovoma od obstoječih.

Na podlagi teh ugotovitev so bili sprejeti naslednji zaključki in opredeljene naloge z njihovimi nosilci:

- vozišče Tržaške ceste se dogradi z modernizacijo makadamskega pasu, na njem pa označi dva širša prometna pasova od obstoječih; dograditev se izvede fazno; sredstva, ki so predvidena za obnovo vozišča, se usmerijo v postopno realizacijo predlagane rešitve (nosilec naloge: Skupnost za ceste Slovenije);
- dograditev vozišča se izvede na podlagi projekta, v katerem morajo biti ustrezno rešene tudi steze za pešce in kolesarje, parkirišča in avtobusna postajališča. Izdelava projekta se odda na podlagi projektne naloge, ki mora biti izdelana do konca januarja 1988. V njeno izdelavo se vključi predstavnike obeh občin in krajevnih skupnosti, po območju katerih poteka Tržaška cesta, ter lastnike oziroma upravjalce lokalov ob tej cesti (nosilec naloge: Delovna skupnost Skupnosti za ceste Slovenije);
- z lastniki oziroma upravjalci lokalov se dogovori način financiranja parkirišč, ki so potrebna v zvezi z opravljanjem njihove dejavnosti (nosilec naloge: Skupnost za ceste Slovenije);
- izdaja dovoljenj za postavitve novih objektov ali lokalov ob cesti se obvezno pogojuje s predhodno pridobitvijo pogojev oziroma soglasja upravjalca ceste (nosilec naloge: pristojni občinski organi, inšpekcija cest);
- promet po Tržaški cesti se uredi tako, da poteka po desni strani vozišča v smeri vožnje. V ta namen se preveri pravilnost njene zaznamovanosti s prometnimi znaki. Prav tako se preveri pravilnost njene zaznamovanosti s prometnimi znaki. Prav tako se preveri primernost dopustitve prometa počasnih vozil po makadamskem pasu v smeri vožnje vozil na stičnem prometnem pasu magistralne ceste (nosilec naloge: CP Ljubljana, Oddelek za varnost prometa v Delovni skupnosti Skupnosti za ceste Slovenije);
- CP Ljubljana mora zagotoviti kvalitetnejše vzdrževanje makadamskega pasu, še posebno robnih stikov med njim in moderniziranim voziščem magistralne ceste (stalna naloga).

Povzemamo, da lastniki lokalov ob makadamskem pasu niso pridobili potrebnih soglasij upravjalca te magistralne ceste. Ne

glede na to ta komite iz obrazloženih razlogov ne more podpreti zahteve delegatov, da se zagotovi nemoteno odvijanje dvosmernega prometa določenih vrst vozil po makadamskem pasu, saj za tako prometno ureditev ni izpolnjen noben od predpisanih pogojev. V dogovoru z drugimi odgovornimi subjekti za ceste zato predlaga rešitve, ki naj bi sicer postopno, a v končani fazi trajno izboljšale prometovarnostne razmere na obravnavani magistralni cesti.

Odgovor je 28. 12. 1988 pripravil
Republiški komite za promet in zveze

Delegatsko gradivo izhaja v okviru občinskega glasila SZDL Ljubljana Vič-Rudnik Naša komuna. Gradivo pripravlja za tisk sekretariat skupščine občine Ljubljana Vič-Rudnik.
Tisk: Tiskarna ČGP »Delo« – Po mnenju sekretariata za informacije izvršnega sveta SRS je Naša komuna oproščena prometnega davka.